

Bruxelles, 17 mai 2018
(OR. ro)

8856/18

**Dosar interinstituțional:
2017/0128 (COD)**

**TRANS 189
CODEC 748**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)/ Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 8309/18 TRANS 164 CODEC 626
Nr. doc. Csie:	ST 9673/17 TRANS 217 CODEC 928
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) (Text cu relevanță pentru SEE)

1. INTRODUCERE

1. La 1 iunie 2017, Comisia a transmis propunerea sus-menționată Parlamentului European și Consiliului, ca parte a așa-numitului „prim pachet privind mobilitatea”.
 - Obiectivul principal al propunerii este să faciliteze sistemele electronice pentru colectarea taxelor rutiere care ar urma să fie interoperabile pe scară largă în Uniune;
 - Comisia consideră că directiva în vigoare nu și-a atins pe deplin toate obiectivele și merită să fie revizuită;

- Comisia identifică obstacolele administrative, inclusiv specificațiile tehnice locale, acoperirea geografică obligatorie largă și serviciile prin satelit obligatorii pentru vehiculele ușoare drept principalele surse care pun probleme în situația legislativă actuală;
 - În plus, Comisia propune să se instituie un sistem pentru schimbul de informații între statele membre pentru a identifica conducătorii auto care nu își plătesc taxele rutiere;
 - Propunerea a fost prezentată utilizând tehnica de reformare.
1. La 30 iunie 2017, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European l-a numit pe dl Massimiliano Salini (PPE, IT) în calitate de raportor. Comisia pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne (LIBE) și-a adoptat avizul la 28 martie 2018. Comisia pentru afaceri juridice (JURI) urmează să emită avizul său privind utilizarea tehnicii de reformare.
 2. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul asupra propunerii la 18 octombrie 2017, iar Comitetul Regiunilor și-a adoptat avizul la 1 februarie 2018.
 3. Camera Reprezentanților a Țărilor de Jos, Senatul Republicii Italiene, Senatul României, Senatul Cehiei și Adunarea Națională din Franța au adoptat avize privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității.
- 2. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI**
4. Grupul de lucru pentru transport terestru a început examinarea propunerii la 1 iunie 2017 cu o prezentare generală din partea Comisiei. Evaluarea impactului a fost studiată la 21 iunie 2017.

5. În cursul președinției bulgare, grupul de lucru a discutat propunerea în cadrul reuniunilor sale din 8 ianuarie, 26 februarie, 15 martie, 20 martie, 23 aprilie și 8 mai 2018. Una dintre principalele provocări ale dosarului a fost includerea în directivă a elementelor percepute drept esențiale în Decizia 2009/750/CE a Comisiei¹ și în special a modificărilor necesare referitoare la elementele respective. Comitetul pentru taxarea rutieră electronică² a efectuat pregătirile tehnice cu privire la modificările necesare sus-menționate. Președinția a elaborat un compromis între dispozițiile conținute în directivă și definirea detaliilor ținând de competența Comisiei.
6. Extinderea Directivei privind taxarea rutieră electronică astfel încât să prevadă schimbul de informații privind conducătorii auto care se sustrag de la plata taxelor rutiere a constituit a doua temă majoră pentru lucrările din cadrul grupului de lucru. Pe de o parte, sistemul trebuie să fie coerent cu principiile și dispozițiile referitoare la protecția datelor cu caracter personal. Pe de altă parte, în anumite state membre, legislația națională nu permite urmărirea pentru o încălcare fără o etapă intermediară a notificării. Grupul de lucru a ajuns la un compromis care a fost în mare parte satisfăcător în ceea ce privește ambele situații.

3. CHESTIUNI NESOLUȚIONATE

7. Grupul de lucru a abordat aspectele tehnice în mare măsură. Anumite opțiuni de politică de bază, în special cu privire la remunerație, nu sunt împărtășite pe deplin de toate statele membre. Cu toate acestea, Președinția consideră că textul de compromis actual reprezintă o soluție echilibrată și totodată coerentă la problemele în cauză.

4. CONCLUZIE

8. Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să aprobe textul de compromis prezentat de Președinție în anexa la prezentul document, în vederea ajungerii la o abordare generală în cadrul Consiliului TTE (Transporturi) din 7 iunie 2018.

¹ Decizia Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia, JO L 268, 13.10.2009, p. 11.

² Instituit în temeiul Directivei 2004/52/CE privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

**privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și ~~☒~~ facilitarea
schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere ~~☒~~ în cadrul
~~Comunității~~ ~~☒~~ Uniunii ~~☒~~ (reformare)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere ~~☒~~ Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ~~☒~~ ~~Tratatul de instituire a~~
~~Comunității Europene~~, în special articolul 7 ~~☒~~ 91 ~~☒~~ alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

↴ nou

➡ Consiliul

(1) Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ a fost modificată în mod substanțial. Din motive de claritate, ar trebui, cu ocazia noilor modificări, să se procedeze la reformarea directivei menționate.

➡ (1a) Este necesar să se facă interoperabile taxele rutiere electronice, pentru a reduce costul și sarcina legate de plata taxelor rutiere pe întreg teritoriul Uniunii.

(1aa) Lipsa interoperabilității reprezintă o problemă semnificativă în sistemele de taxare rutieră electronică în care taxa rutieră datorată este legată de distanța parcursă de vehicul (taxe rutiere în funcție de distanță) sau de trecerea vehiculului printr-un punct specific (de exemplu taxare la intrare). Dispozițiile privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică ar trebui, așadar, să se aplice numai acelor sisteme și nu ar trebui să se aplice sistemelor în care taxa rutieră datorată este legată de timpul petrecut de vehicul în cadrul infrastructurii taxate (sisteme bazate pe timp, viniete).

(1ab) Asigurarea respectării la nivel transfrontalier a obligației de plată a taxelor rutiere este o problemă importantă în toate tipurile de sisteme, fie ele bazate pe distanță, pe o taxă la intrare sau pe timp, electronice sau manuale. Dispozițiile privind schimbul transfrontalier de informații în cazurile de neplată a unei taxe rutiere ar trebui, prin urmare, să se aplice tuturor sistemelor respective.

(1ac) Din cauza lipsei clasificării lor consecvente în întreaga Uniune, precum și a legăturii lor indirecte cu utilizarea infrastructurii, taxele de parcare ar trebui să fie lăsate în afara domeniului de aplicare al directivei.

¹ Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității (JO L 166, 30.4.2004, p. 124).

- (1b) Interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică necesită un nivel de armonizare a tehnologiei utilizate și a interfețelor dintre elementele constitutive de interoperabilitate.
- (1c) Armonizarea tehnologiilor și interfețelor ar trebui să fie susținută de dezvoltarea și întreținerea unor standarde deschise și publice adecvate, disponibile pentru toți furnizorii de sisteme fără discriminare.
- (1d) Pentru a acoperi, cu echipamentele lor de bord („OBE”), tehnologiile de comunicații necesare, furnizorilor serviciului european de taxare rutieră electronică („SETRE”) ar trebui să li se permită să utilizeze alte echipamente hardware și software și să stabilească legături cu aceste alte echipamente deja prezente la bordul vehiculului, precum sistemele de navigație prin satelit sau dispozitivele portabile.
- (1e) Ar trebui să fie luate în considerare caracteristicile specifice ale sistemelor de taxare rutieră electronică care sunt aplicate în prezent pentru vehiculele ușoare. Întrucât niciun astfel de sistem de taxare rutieră electronică nu utilizează în prezent poziționarea prin satelit sau comunicațiile mobile, furnizorilor SETRE ar trebui să li se permită, pentru o perioadă limitată de timp, să furnizeze pentru vehiculele ușoare OBE destinate a fi utilizate numai cu tehnologie în banda de 5,8 GHz. Această derogare nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a implementa taxarea rutieră bazată pe satelit pentru vehiculele ușoare.
- (1f) Sistemele de taxare rutieră bazate pe citirea automată a numărului de înmatriculare (ANPR) necesită mai multe controale manuale ale tranzacțiilor de taxare rutieră în serviciul administrativ decât sistemele care utilizează OBE. Sistemele cu OBE sunt mai eficiente pentru domeniile mari de taxare rutieră electronică, iar sistemele ANPR sunt mai adecvate pentru domeniile mici, cum ar fi taxele rutiere de oraș, în care utilizarea OBE ar genera o sarcină administrativă sau costuri disproporționate.
- (1g) Având în vedere evoluțiile tehnice ale soluțiilor bazate pe ANPR, organismele de standardizare ar trebui încurajate să definească normele tehnice necesare.
- (1h) Drepturile și obligațiile specifice ale furnizorilor SETRE ar trebui să se aplice societăților care dovedesc îndeplinirea anumitor cerințe și obțin înregistrarea ca furnizori SETRE în statul lor membru de stabilire.

- (1i) Drepturile și obligațiile principalilor actori SETRE, și anume furnizorii SETRE, entitățile care percep taxele rutiere și utilizatorii SETRE, ar trebui definite în mod clar pentru a asigura funcționarea pieței într-un mod echitabil și eficient.
- (1j) Este îndeosebi important să se protejeze anumite drepturi ale furnizorilor SETRE, cum ar fi dreptul la protecția datelor sensibile din punct de vedere comercial, fără a se produce un impact negativ asupra calității serviciilor furnizate entităților care percep taxele rutiere și utilizatorilor SETRE.
- (1k) Furnizorii SETRE ar trebui să fie obligați să coopereze pe deplin cu entitățile care percep taxele rutiere în eforturile lor de asigurare a respectării legii, astfel încât să sporească eficiența globală a sistemelor de taxare rutieră electronică.
- (1l) Pentru a permite furnizorilor SETRE să concureze, fără discriminare, pentru toți clienții într-un anumit domeniu SETRE, este important să li se ofere posibilitatea de a deveni acreditați pentru domeniul respectiv suficient de devreme pentru a putea oferi servicii utilizatorilor din prima zi de funcționare a sistemului de taxare rutieră.
- (1m) Entitățile care percep taxele rutiere ar trebui să fie obligate în mod explicit să acorde accesul la domeniul lor SETRE furnizorilor SETRE, fără discriminare.
- (1n) În vederea asigurării transparenței și accesului nediscriminatoriu al tuturor furnizorilor SETRE la domeniile SETRE, entitățile care percep taxele rutiere ar trebui să fie obligate să publice toate informațiile necesare cu privire la drepturile de acces într-o declarație privind domeniul SETRE.
- (1o) Toate reducerile sau diminuările taxelor rutiere acordate utilizatorilor OBE de către un stat membru sau de către o entitate care percepe taxele rutiere ar trebui să fie disponibile în aceleași condiții pentru clienții furnizorilor SETRE.
- (1p) Furnizorii SETRE ar trebui să aibă dreptul la o remunerație echitabilă, calculată pe baza unei metodologii transparente și nediscriminatorii.
- (1q) Furnizorii SETRE ar trebui să fie obligați să plătească entităților care percepe taxele rutiere toate taxele rutiere datorate de clienții lor; furnizorii SETRE nu ar trebui, totuși, să fie răspunzători pentru taxele rutiere neplătite de clienții lor atunci când aceștia din urmă sunt echipați cu OBE declarate entităților care percepe taxele rutiere drept nevalidate.

- (1r) Atunci când o entitate juridică care este furnizor de servicii de taxare rutieră joacă, de asemenea, alte roluri într-un sistem electronic de colectare a taxelor rutiere sau are alte activități care nu sunt direct legate de colectarea electronică a taxelor rutiere, aceasta ar trebui să aibă obligația de a ține registre contabile care permit o distincție clară între costurile și veniturile legate de furnizarea de servicii de taxare rutieră, pe de o parte, și costurile și veniturile legate de alte activități, pe de altă parte, precum și obligația de a furniza organismului judiciar sau organismului de conciliere relevant informații cu privire la acele costuri și venituri legate de furnizarea de servicii de taxare rutieră. Subvențiile încrucișate între aceste activități diferite ar trebui excluse.
- (1s) Utilizatorii ar trebui să aibă posibilitatea de a se abona la SETRE prin intermediul oricărui furnizor SETRE, indiferent de naționalitate, de statul membru de reședință sau de statul membru de înmatriculare a vehiculului.
- (1t) Pentru a evita plățile duble și pentru a oferi utilizatorilor securitate juridică, plata unei taxe rutiere către un furnizor SETRE ar trebui considerată ca îndeplinind obligațiile utilizatorului către entitatea relevantă care percepe taxele rutiere.
- (1u) Organismele de conciliere ar trebui să fie abilitate să verifice dacă condițiile contractuale impuse oricărui furnizor SETRE sunt nediscriminatorii. În special, acestea ar trebui să fie abilitate să verifice dacă remunerația oferită furnizorilor SETRE de entitatea care percepe taxele rutiere respectă principiile prezentei directive.
- (1v) Datele de trafic ale utilizatorilor SETRE constituie o contribuție esențială pentru consolidarea politicilor de transport ale statelor membre. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita astfel de date de la furnizorii SETRE în scopul elaborării de politici de trafic și al îmbunătățirii gestionării traficului, în conformitate cu normele aplicabile privind protecția datelor.
- (1w) Este necesară definirea unui cadru pentru procedurile privind acreditarea furnizorilor SETRE pentru un domeniu de taxare rutieră, care să asigure un acces echitabil la piață, garantând totodată un nivel adecvat al serviciului.

- (1x) Procedurile care reglementează evaluarea conformității cu specificațiile și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate ale SETRE ar trebui să se bazeze pe utilizarea modulelor reglementate de Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹. Pe cât posibil și pentru promovarea dezvoltării industriale, este oportun să se stabilească proceduri care implică un sistem de asigurare a calității. Procedurile respective ar trebui să permită organismelor notificate să evalueze conformitatea cu specificațiile și adecvarea pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate ale SETRE pentru a garanta că în etapele de proiectare, construcție, punere în funcțiune și pe timpul exploatării rezultatele corespund reglementărilor și dispozițiilor tehnice și operaționale în vigoare. Organismele notificate ar trebui să își coordoneze deciziile cât mai strâns posibil.
- (1z) Pentru a asigura accesul facil la informații din partea actorilor SETRE de pe piață, statele membre ar trebui să fie obligate să reunească și să publice toate datele importante privind SETRE în registre naționale aflate la dispoziția publicului.
- (1za) Pentru a permite progresul tehnologic, este important ca entitățile care percep taxele rutiere să aibă posibilitatea de a testa noi tehnologii sau concepte de taxare rutieră. Astfel de teste ar trebui totuși să fie limitate, iar furnizorii SETRE nu ar trebui să fie obligați să participe la acestea decât dacă este esențial pentru testarea sistemului-pilot de taxare rutieră. Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a nu autoriza astfel de teste dacă acestea ar putea aduce atingere bunei funcționări a sistemului obișnuit de taxare rutieră electronică. ©

¹ Decizia nr. 768/2008/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 iulie 2008 privind un cadru comun pentru comercializarea produselor și de abrogare a Deciziei 93/465/CEE a Consiliului (JO L 218, 13.8.2008, p. 82).

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 1 (adaptat)

~~Prin rezoluția din 17 iunie 1997 privind dezvoltarea telematicii în domeniul transportului rutier, în special în ceea ce privește încasarea electronică a taxelor (IET)¹, Consiliul a solicitat Comisiei și statelor membre să elaboreze o strategie care să asigure convergența sistemelor IET, în scopul atingerii unui nivel adecvat de interoperabilitate la nivel european. Comunicarea Comisiei cu privire la interoperabilitatea sistemelor de încasare electronică a taxelor în Europa a reprezentat prima etapă a acestei strategii.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 2 (adaptat)

~~Majoritatea statelor membre care au instalat sisteme de încasare electronică a taxelor pentru finanțarea costurilor infrastructurii rutiere sau pentru încasarea taxelor de utilizare a rețelei de drumuri (ambele denumite în continuare „sisteme de taxare electronică”) utilizează o tehnologie cu microunde cu rază scurtă de acțiune și frecvențe de aproximativ 5,8 GHz, însă aceste sisteme nu sunt încă compatibile în totalitate în prezent. Activitatea depusă de Comitetul European pentru Standardizare (CES) în domeniul tehnologiei cu microunde s-a soldat cu elaborarea, în ianuarie 2003, a unor standarde tehnice care vizează realizarea compatibilității sistemelor de taxare electronică cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz, după adoptarea unor standarde tehnice preliminare în 1997. Cu toate acestea, aceste standarde preliminare nu reglementează toate sistemele de comunicații specializate cu rază scurtă de acțiune (DSRC) și frecvența de 5,8 GHz date în exploatare pe teritoriul Comunității și constau din două variante care nu sunt total compatibile. Ele se bazează pe modelul interconexiunii sistemelor deschise stabilit de Organizația Internațională pentru Standardizare pentru comunicarea între sistemele informatice.~~

¹ ~~JO C 194, 25.6.1997, p. 5.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 3 (adaptat)

~~Cu toate acestea, producătorii de echipamente și administratorii de infrastructuri au convenit, în cadrul Comunității, să realizeze produse interoperabile bazate pe sistemele DSRC cu frecvența de 5,8 GHz existente. Prin urmare, utilizatorii trebuie să poată avea la dispoziție echipamente cu ajutorul cărora să poată comunica cu tehnologiile utilizabile numai în cadrul noilor sisteme de taxare electronică care urmează să fie introduse în Comunitate după 1 ianuarie 2007, în special tehnologia de localizare prin satelit, tehnologia comunicațiilor mobile bazată pe standardul GSM-GPRS și tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 4 (adaptat)

~~Este esențială finalizarea cât mai rapidă a activității de standardizare, în scopul elaborării unor standarde tehnice care să asigure compatibilitatea tehnică între sistemele de taxare electronică bazate pe tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz și pe tehnologiile de localizare prin satelit și de comunicații mobile, astfel încât să se evite accentuarea fragmentării pieței.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 5 (adaptat)
↻ Consiliul

↻ [...] ↻

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 6 (adaptat)
↻ Consiliul

↻ [...] ↻

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 7

~~Atunci când se introduc sisteme noi de taxare electronică, echipamentele ar trebui să fie disponibile în număr suficient pentru evitarea discriminărilor între întreprinderile în cauză.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 8

~~Aplicarea noilor tehnologii de localizare prin satelit (GNSS) și de comunicații mobile (GSM/GPRS) la sistemele de taxare electronică poate permite, în special datorită flexibilității de utilizare și pluralității de funcțiuni a acestora, satisfacerea tuturor cerințelor noilor politici de tarificare rutieră planificate la nivelul Comunității și al statelor membre. Aceste tehnologii permit contorizarea numărului de kilometri parcursi pe categorii de drum, fără a necesita investiții costisitoare în infrastructură. De asemenea, ele permit introducerea unor servicii noi de siguranță și de informare a călătorilor, cum ar fi alertarea automată declanșată de un vehicul implicat într-un accident, care indică poziția acestuia, și furnizarea de informații în timp real privind condițiile de trafic, nivelurile traficului și durata de parcurs până la destinație. În ceea ce privește localizarea prin satelit, proiectul Galileo lansat de Comunitate în anul 2002 este conceput să furnizeze, începând cu anul 2008, servicii de informare de calitate superioară celor furnizate de sistemele de navigație prin satelit actuale și care se dovedesc optime în cazul serviciilor telematice rutiere. Sistemul precursor care va fi constituit de serviciul european de navigație geostaționară (EGNOS) va fi operațional începând cu anul 2004 și va oferi performanțe similare. Aceste sisteme inovatoare pot provoca totuși probleme în ceea ce privește fiabilitatea controalelor și prevenirea fraudelor. Cu toate acestea, având în vedere avantajele considerabile menționate anterior, aplicarea tehnologiilor de localizare prin satelit și a comunicațiilor mobile este, în principiu, recomandată pentru introducerea noilor sisteme de taxare electronică.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 9 (adaptat)

↻ Consiliul

↻ [...] ↻

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 10 (adaptat)

↻ Consiliul

↻ [...] ↻

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 11

~~Conducătorii auto au tot dreptul să fie interesați de îmbunătățirea calității serviciilor de pe
infrastructura rutieră, în special în ceea ce privește siguranța, precum și de reducerea substanțială a
aglomerației din stațiile de taxare, în special în zilele de mare afloare și în anumite puncte foarte
aglomerate de pe rețeaua rutieră. Definirea serviciului european de taxare electronică trebuie să țină
seama de acest aspect. De asemenea, este necesar ca tehnologiile și componentele prevăzute să
poată fi combinate, în măsura în care este posibil din punct de vedere tehnic, cu alte componente ale
vehiculului, în special cu tahograful electronic și cu dispozitivele de apelare a serviciilor de urgență.
Nu trebuie să se excludă posibilitatea de a utiliza sisteme intermodale într-o etapă ulterioară.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 12

~~Pe lângă încasarea taxelor rutiere, trebuie să se asigure posibilitatea accesării unor alte aplicații
viitoare, prin instalarea de echipamente adecvate.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 13 (adaptat)

⇒ Consiliul

⇒ [...] ⇐

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 14

⇒ Consiliul

⇒ [...] ⇐

↓ nou

⇒ Consiliul

⇒ [...] ⇐

⇒ [...] ⇐

(10) ⇒ [...] ⇐ În viitor, ⇒ [...] ⇐ ⇒ merită ⇐ explorat potențialul ⇒ [...] ⇐ ⇒ de aplicare a altor tehnologii emergente în cazul ⇐ taxării rutiere electronice, ⇒ [...] ⇐ după o evaluare aprofundată a costurilor, a beneficiilor, a barierelor tehnice și a eventualelor soluții ⇒ la acestea din urmă. Este important să fie implementate măsuri pentru a proteja investițiile existente în tehnologia de 5,8 GHz de influența negativă a altor tehnologii. ⇐

➡ (10a) Fără a aduce atingere legislației privind ajutoarele de stat și concurența, statelor membre ar trebui să li se permită să elaboreze măsuri pentru a promova facturarea și colectarea electronică a taxelor rutiere. ⬅

➡ [...] ⬅

➡ [...] ⬅

(13) Problemele legate de identificarea contravenienților nerezidenți la sistemele de taxare rutieră electronică împiedică implementarea unor astfel de sisteme, precum și aplicarea pe scară mai largă a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” pe șoselele din Uniune ➡ și, prin urmare, este necesară găsirea unei modalități de a identifica astfel de persoane și a prelucra datele lor cu caracter personal. ⬅

(14) Din motive de coerență și utilizare eficientă a resurselor, sistemul pentru schimbul de informații cu privire la persoanele care nu plătesc o taxă rutieră ➡ și cu privire la vehiculele acestora ⬅ ar trebui să utilizeze aceleași instrumente ca sistemul utilizat pentru schimbul de informații cu privire la încălcările ➡ [...] ⬅ ➡ normelor ⬅ de circulație care afectează siguranța rutieră, astfel cum este prevăzut în Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului¹.

¹ Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 68, 13.3.2015, p. 9).

➡ (14a) În anumite state membre, neplata unei taxe rutiere este stabilită numai după ce utilizatorului i-a fost notificată obligația de a plăti taxa rutieră. Întrucât prezenta directivă nu armonizează legislațiile naționale în această privință, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a aplica prezenta directivă pentru a identifica utilizatorii și vehiculele în scopul notificării. Totuși, o astfel de aplicare extinsă ar trebui să fie permisă numai dacă sunt îndeplinite anumite condiții. ➡

➡ [...] ➡

(16) Statele membre ar trebui să aibă obligația de a furniza Comisiei informațiile și datele necesare pentru a evalua eficacitatea și eficiența sistemului de schimb de informații cu privire la persoanele care nu plătesc o taxă rutieră. Comisia ar trebui să aibă obligația de a evalua datele și informațiile obținute și de a propune, dacă este cazul, modificări legislative. ➡ Comisia ar trebui, de asemenea, să evalueze impactul unor astfel de modificări asupra pieței furnizării SETRE, inclusiv asupra domeniilor SETRE mici și îndepărtate, și să propună măsuri suplimentare, dacă va fi necesar. ➡

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 15

~~Sistemele de taxare electronică contribuie semnificativ la reducerea riscului de accidente și deci la creșterea siguranței rutiere, la reducerea numărului de tranzații în numerar și la reducerea aglomerației din stațiile de încasare a taxelor, în special în zilele cu trafic de vârf. De asemenea, acestea reduc semnificativ impactul negativ asupra mediului provocat de timpul de așteptare, de repornirea vehiculelor și de aglomerație, precum și de instalarea unor stații noi sau de extinderea celor existente.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 16 (adaptat)

~~Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor până în anul 2010 precizează obiectivele în materie de siguranță și fluiditate a circulației rutiere. Serviciile și sistemele de transport inteligente și interoperabile reprezintă un instrument major de realizare a acestor obiective.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 17 (adaptat)

⇒ Consiliul

- (17) ⇒ Asigurarea respectării obligației de plată a taxelor rutiere, identificarea vehiculului și a proprietarului sau deținătorului vehiculului pentru care a fost stabilită neplata unei taxe rutiere și colectarea de informații privind utilizatorul în scopul de a asigura respectarea de către entitatea care percepe taxele rutiere a obligațiilor sale față de autoritățile fiscale ⇒ [...] ⇒ implică prelucrarea datelor cu caracter personal. Această prelucrare trebuie efectuată în conformitate cu normele ~~comunitare~~ ¹ Uniunii ², astfel cum se prevede *inter alia* în ~~Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date~~ ³ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ², în Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului ³ și în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului ~~din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor electronice publice~~ ⁴. Dreptul la protecția datelor cu caracter personal este recunoscut explicit la articolul 8 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

¹ ~~JO L 281, 23.11.1995, p. 31, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).~~

² Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

³ Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Deciziei-cadru 2008/977/JAI a Consiliului (JO L 119, 4.5.2016, p. 89).

⁴ Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 18

~~Debitarea automată pentru plata taxelor rutiere a conturilor bancare sau a conturilor de carte de credit/debit, indiferent dacă localitatea de domiciliu a titularului este situată în Comunitate sau în afara acesteia, presupune existența unei zone de plăți pe deplin operaționale la nivel comunitar, cu taxe de gestionare nediscriminatorii.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 19

~~Sistemele de încasare electronică a taxelor care sunt introduse în statele membre ar trebui să îndeplinească următoarele criterii fundamentale: sistemul să permită integrarea facilă a viitoarelor îmbunătățiri și dezvoltări a tehnologiilor și a sistemelor fără a necesita o înlocuire costisitoare a modelelor și metodelor mai vechi, costurile adoptării acestora de către utilizatorii rutieri comerciali și privați să fie nesemnificative în raport cu avantajele pentru utilizatorii rutieri respectivi, cât și pentru societatea în ansamblu, iar punerea lor în aplicare în statele membre să fie nediscriminatorie din toate punctele de vedere între utilizatorii naționali ai rețelelor de drumuri și utilizatorii rutieri din alte state membre.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 20 (adaptat)

~~Având în vedere că obiectivele prezentei directive, în special interoperabilitatea sistemelor de taxare electronică pe piața internă și introducerea unui serviciu european de taxare electronică pe întreaga rețea rutieră comunitară supusă plății de taxe rutiere, nu pot fi atinse la un nivel suficient de către statele membre și, prin urmare, datorită dimensiunii lor europene, pot fi atinse într-o mai mare măsură la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității menționat la articolul respectiv, prezenta directivă nu prevede mai mult decât este necesar pentru atingerea obiectivelor respective.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 21 (adaptat)

~~Este necesară implicarea părților interesate (cum ar fi operatorii de servicii de taxare, administratorii de infrastructuri, industria electronică și constructoare de automobile, utilizatorii) în consultările Comisiei privind aspectele tehnice și contractuale pe care le presupun crearea serviciului european de taxare electronică. După caz, Comisia ar trebuie să consulte organizațiile neguvernamentale active în domeniul protecției vieții private, al siguranței rutiere și al mediului.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 22 (adaptat)

~~Crearea serviciului european de taxare electronică presupune, în primul rând, elaborarea unor orientări de către Comitetul pentru taxare electronică instituit prin prezenta directivă.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 23

(18) Prezenta directivă nu aduce atingere libertății statelor membre de a stabili norme de reglementare a tarifării infrastructurii rutiere și fiscale.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50,
considerentul 24

~~Măsurile necesare punerii în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei¹.~~

¹ ~~JO L 184, 17.7.1999, p. 23.~~

↓ nou

↻ Consiliul

(19) Pentru a ↻ [...] ☒ facilita ↻ [...] ☒ ↻ schimbul transfrontalier ☒ de informații ↻ [...] ☒ ↻ privind vehiculele și proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru care a existat o neplată a ☒ taxelor rutiere, ar trebui să i se delege Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în ceea ce privește adaptarea ↻ [...] ☒ ↻ anexei II la modificările survenite în legislația Uniunii. ☒ Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, iar respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

↻ (19a) Punerea în aplicare a prezentei directive necesită condiții uniforme de aplicare a specificațiilor tehnice și administrative pentru implementarea, în statele membre, a procedurilor și interfețelor dintre actorii SETRE, astfel încât să se faciliteze interoperabilitatea și să se asigure faptul că piețele naționale de colectare a taxelor rutiere sunt reglementate de norme echivalente. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive și a definirii specificațiilor tehnice și administrative respective, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului². ☒

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

² Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie, JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

- (21) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenul de transpunere a directivei în dreptul intern, stabilit în anexa IV, partea B.
- (22) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului¹,

¹ Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50
(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

⇒ CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE ⇒

Articolul 1

~~Obiectivul~~ ☒ **Obiectul** ☒ și domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile necesare asigurării interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică ⇒ [...] ⇒ și facilitării schimbului transfrontalier de date de înmatriculare a vehiculelor cu privire la vehiculele și proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru care a existat o neplată a taxelor rutiere ⇒ la nivelul comunitar ☒ Uniunii ☒. Directiva se aplică încasării electronice a tuturor tipurilor de taxe rutiere pe întreaga rețea rutieră comunitară ☒ din Uniune ☒, urbană și interurbană, autostrăzi, rute majore și minore și diverse structuri, cum ar fi tuneluri, poduri și ~~bacuri~~ feriboturi.

⇒ Prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere deciziilor luate de statele membre de a percepe taxe pentru anumite tipuri de vehicule, și de a stabili atât nivelul respectivelor taxe, cât și scopul pentru care sunt percepute astfel de taxe. ⇐

(2) ⇐ [...] ⇐ ⇐ Articolele 3-4p ⇐ nu se aplică:

(a) sistemelor de taxare rutieră care nu ⇐ [...] ⇐ ⇐ sunt electronice în sensul articolului 2 litera (db); ⇐

~~(b) sistemelor de taxare rutieră electronică care nu necesită instalarea unor echipamente la bordul vehiculelor;~~

~~(eb)~~ sistemelor de taxare rutieră de mică anvergură, la nivel strict local, în cazul cărora costurile conformității cu cerințele ⇐ [...] ⇐ ⇐ articolelor 3-4p ar fi ⇐ disproporționate în raport cu avantajele;

⇐ [...] ⇐

⇐ (2a) Prezenta directivă nu se aplică taxelor de parcare. ⇐

(3) ~~Pentru atingerea obiectivului stabilit la alineatul (1), se creează un sistem european de taxare rutieră electronică din Uniune se [...] este complementar serviciilor naționale de taxare rutieră electronică ale statelor membre, asigură interoperabilitatea pe ansamblul teritoriului comunitar pentru utilizatorii sistemelor de taxare electronică deja introduse în statele membre sau care urmează să fie introduse în viitor în cadrul prezentei directive.~~

(4) În cazul în care dreptul intern impune o notificare adresată utilizatorului privind obligația de a plăti înainte de a putea fi stabilită o neplată, statele membre pot de asemenea aplica prezenta directivă pentru a identifica proprietarul sau deținătorul vehiculului atunci când sunt îndeplinite toate condițiile de mai jos:

(b) nu există alte mijloace de identificare a proprietarului sau deținătorului vehiculului și

(c) notificarea adresată proprietarului sau deținătorului vehiculului privind obligația de a plăti este o etapă obligatorie a procedurii de plată a taxei rutiere în temeiul dreptului intern.

(5) În cazul în care un stat membru a optat să aplice alineatul (4), acesta ia măsurile necesare pentru a se asigura că orice procedură ulterioară în legătură cu obligația de a plăti taxa rutieră este întreprinsă exclusiv de autoritățile publice. Trimiterile la neplata unei taxe rutiere în prezenta directivă cuprind cazurile menționate la alineatul (4) în care statul membru pe teritoriul căruia are loc neplata aplică alineatul respectiv.

↕ nou

➡ Consiliul

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) „serviciu de taxare rutieră” înseamnă serviciul care permite utilizatorilor care au un contract și, dacă este necesar, un set de echipamente de bord (OBE) să utilizeze un vehicul într-unul sau mai multe domenii SETRE. Acesta include în special:

- dacă este necesar, furnizarea de OBE personalizate pentru utilizatori și menținerea funcționalității acestora;
- garantarea faptului că taxa rutieră datorată de utilizator este plătită entității care percepe taxele rutiere;
- furnizarea mijloacelor de plată pentru utilizator sau acceptarea unora existente;
- colectarea taxei rutiere de la utilizator;
- gestionarea relațiilor clienți cu utilizatorul;
- punerea în aplicare și respectarea politicilor în materie de securitate și confidențialitate pentru sistemele de taxare rutieră.

- (aa) „furnizor de servicii de taxare rutieră” înseamnă o entitate juridică care furnizează servicii de taxare rutieră în cadrul unuia sau mai multor domenii SETRE pentru una sau mai multe clase de vehicule; ☐
- (b) ☐ [...] ☐ „entitate ☐ care percepe taxele rutiere” înseamnă o entitate de drept public sau privat care percepe ☐ [...] ☐ taxele ☐ rutiere pentru circulația vehiculelor într-un domeniu ☐ [...] ☐ SETRE; ☐
- ☐ (ba) „viitoare entitate care percepe taxele rutiere” înseamnă o entitate de drept public sau privat care a fost desemnată să devină entitatea care percepe taxele rutiere în cadrul unui viitor domeniu SETRE; ☐
- (c) „furnizor SETRE” înseamnă o entitate care acordă acces la SETRE unui utilizator SETRE ☐ [...] ☐ și care este ☐ [...] ☐ înregistrată ☐ de către statul membru în care este ☐ [...] ☐ stabilită ☐ ;
- (d) „utilizator SETRE” înseamnă o persoană fizică sau juridică care a încheiat un contract cu un furnizor SETRE pentru a avea acces la SETRE;
- ☐ (da) „SETRE” înseamnă serviciul de taxare rutieră furnizat pe bază de contract în cadrul unuia sau mai multor domenii SETRE de către un furnizor SETRE unui utilizator SETRE;
- (db) „sistem de taxare rutieră electronică” înseamnă un sistem de colectare a taxelor rutiere în care obligația, pentru utilizator, de a plăti taxa rutieră este exclusiv declanșată și legată de detectarea automată a prezenței vehiculului într-un anumit loc prin comunicare la distanță cu OBE din vehicul sau recunoașterea automată a numerelor de înmatriculare; ☐
- (e) „domeniu ☐ [...] ☐ SETRE ☐ ” înseamnă o șosea, o rețea rutieră, o structură precum un pod ori un tunel, sau un feribot unde taxele rutiere se colectează ☐ [...] ☐ prin intermediul unui sistem de taxare rutieră electronică; ☐

- (f) „echipament de bord” ➤ (OBE) ➤ înseamnă setul complet de componente hardware și software ➤ [...] ➤ furnizate ca parte a serviciului de taxare rutieră ➤ care este instalat sau transportat la bordul unui vehicul în scopul colectării, stocării, prelucrării și primirii/transmiterii la distanță a datelor. ➤ OBE poate fi un singur dispozitiv sau un sistem integrat; ➤
- (fa) „furnizor de servicii principal” înseamnă un furnizor de servicii de taxare rutieră cu obligații specifice, cum ar fi obligația de a semna contracte cu toți utilizatorii interesați, sau drepturi specifice, cum ar fi remunerația specifică sau un contract pe termen lung garantat, diferite de drepturile și obligațiile altor furnizori de servicii;
- (fb) „element constitutiv de interoperabilitate” înseamnă orice componentă elementară, grup de componente, subansamblu sau ansamblu complet al echipamentului încorporat sau care este planificat a fi încorporat în SETRE, de care depinde, direct sau indirect, interoperabilitatea serviciului, inclusiv obiectele tangibile și intangibile, cum sunt programele informatice;
- (fc) „adekvare pentru utilizare” înseamnă capacitatea unui element constitutiv de interoperabilitate de a realiza și menține o performanță specificată atunci când este dat în exploatare, integrat reprezentativ în SETRE în legătură cu sistemul unei entități care percepe taxele rutiere;
- (fe) „informații privind taxa rutieră” înseamnă datele definite de entitatea care percepe taxele rutiere, necesare pentru stabilirea taxei rutiere datorate pentru circulația unui vehicul pe un anumit domeniu de taxare rutieră și pentru încheierea tranzacției de taxare rutieră;
- (ff) „declarație privind taxa rutieră” înseamnă o declarație adresată entității care percepe taxele rutiere, care confirmă prezența unui vehicul într-un domeniu SETRE, într-un format agreat între furnizorul de servicii de taxare rutieră și entitatea care percepe taxele rutiere;
- (fg) „parametri de clasificare a vehiculelor” înseamnă informațiile cu privire la vehicul, potrivit cărora se calculează taxele rutiere în baza informațiilor privind taxa rutieră;
- (fh) „serviciu administrativ” înseamnă sistemul electronic central utilizat de către entitatea care percepe taxele rutiere, de către un grup de entități care percep taxele rutiere care au creat un centru de interoperabilitate sau de către furnizorul SETRE pentru a colecta, a prelucra și a transmite informații în cadrul unui sistem de taxare rutieră electronică;

- (fi) „sistem modificat în mod substanțial” înseamnă un sistem existent de taxare rutieră electronică care a suferit sau suferă o schimbare ce impune furnizorilor SETRE să facă modificări ale elementelor constitutive de interoperabilitate care sunt în funcțiune, precum reprogramarea sau retestarea OBE sau adaptarea interfețelor serviciului lor administrativ, și impune reacreditarea;
- (fj) „acreditare” înseamnă procesul definit și gestionat de entitatea care percepe taxele rutiere, prin care un furnizor SETRE trebuie să treacă înainte de a fi autorizat să furnizeze SETRE într-un domeniu SETRE; ☐
- (g) „taxă rutieră” înseamnă taxa care trebuie plătită de către utilizatorul căilor rutiere pentru a circula pe un anumit drum, pe o anumită rețea rutieră, pe o anumită structură cum ar fi un pod sau un tunel, sau cu feribotul;
- (h) „neplata unei taxe rutiere” înseamnă ☐ [...] ☐ ☐ contravenția constând în ☐ neplata de către un utilizator al căilor rutiere a unei taxe rutiere într-un stat membru, ☐ [...] ☐ ☐ definită de cerințele aplicabile în statul ☐ membru respectiv;
- (i) „stat membru de înmatriculare” înseamnă statul membru ☐ [...] ☐ ☐ în care ☐ este înmatriculat vehiculul ☐ [...] ☐ ☐ face obiectul plății taxei rutiere; ☐
- (j) „punct național de contact” înseamnă o autoritate competentă desemnată ☐ a unui stat membru ☐ pentru schimbul ☐ transfrontalier ☐ de date privind înmatricularea vehiculelor;
- (k) „căutare automată” înseamnă o procedură de acces online pentru consultarea bazei de date a unuia, ☐ [...] ☐ a mai multor sau a tuturor statelor membre; ☐ [...] ☐

- (l) „vehicul” înseamnă ➤ [...] ➤ ➤ un autovehicul sau un ansamblu de vehicule articulate ➤ care este ➤ destinat sau ➤ utilizat ➤ [...] ➤ pentru transportul rutier de persoane sau de mărfuri;
- (m) ➤ [...] ➤ ➤ „deținător al ➤ vehiculului” înseamnă persoana pe numele căreia este înmatriculat vehiculul, astfel cum este definită în legislația statului membru de înmatriculare;
- (n) „vehicul greu” înseamnă un vehicul ➤ [...] ➤ cu o masă maximă admisibilă care depășește 3,5 tone; ➤ [...] ➤
- (o) „vehicul ușor” înseamnă ➤ [...] ➤ ➤ un vehicul cu o greutate maximă admisibilă care nu depășește 3,5 tone. ➤

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50
(adaptat)

⇒ nou

⇒ Consiliul

Articolul 2 3

Soluții tehnologice

- (1) Toate sistemele de taxare ☒ rutieră ☒ electronică noi ⇒ care necesită instalarea sau utilizarea ☞ [...] ☞ de OBE ☞ ~~date în exploatare la sau după data de 1 ianuarie 2007~~ utilizează, în scopul efectuării de tranzacții de taxare ☒ rutieră ☒ electronică, una sau mai multe din următoarele ☞ [...] ☞ următoarele tehnologii:

(a) poziționarea prin satelit;

(b) comunicațiile mobile;

(c) tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz. ☞

⇒ Sistemele de taxare rutieră electronică existente care ☞ necesită instalarea sau utilizarea de OBE și ☞ utilizează alte tehnologii ☞ [...] ☞ se conformează ☞ cerințelor prevăzute la prezentul alineat primul paragraf ☞ ☞ [...] ☞ dacă se întreprind acțiuni de îmbunătățire tehnologică substanțiale. ☞

~~(a) localizarea prin satelit;~~

~~(b) comunicațiile mobile în conformitate cu standardul GSM GPRS (standardul de referință GSM TS 03.60/23.060);~~

~~(c) tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz.~~

➡ (1a) Comisia solicită organismelor de standardizare relevante, în conformitate cu procedura stabilită prin Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului¹, să adopte rapid standarde aplicabile sistemelor de taxare rutieră electronică în ceea ce privește tehnologiile enumerate la alineatul (1) primul paragraf și tehnologia ANPR, precum și să le actualizeze atunci când este necesar. Comisia solicită organismelor de standardizare să asigure compatibilitatea continuă a elementelor constitutive de interoperabilitate. ➡

↴ nou

➡ Consiliul

(2) ➡ [...] ➡ ➡ OBE ➡ care utilizează tehnologie de poziționare prin satelit ➡ și sunt introduse pe piață după *[JO a se introduce data: 30 de luni de la data intrării în vigoare]* ➡ sunt compatibile cu serviciile de poziționare furnizate de ➡ [...] ➡ ➡ sistemul Galileo. ➡

➡ [...] ➡

¹ Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

~~(2) Serviciul european de taxare electronică este dat în exploatare în conformitate cu articolul 3 alineatul (1). Operatorii pun la dispoziția utilizatorilor interesați echipamente de bord care să fie adecvate utilizării cu toate sistemele de taxare electronică date în exploatare în statele membre și care utilizează tehnologiile menționate la alineatul (1) și care să fie adecvate utilizării pe toate tipurile de vehicule, în conformitate cu calendarul stabilit la articolul 3 alineatul (4). Aceste echipamente sunt cel puțin interoperabile și capabile să comunice cu toate sistemele exploatare în statele membre și care utilizează una sau mai multe din tehnologiile enumerate la alineatul (1). Modalitățile de punere în aplicare sunt stabilite de comitetul menționat la articolul 5 alineatul (1), inclusiv cele referitoare la punerea la dispoziție a echipamentelor de bord în număr suficient, astfel încât să poată fi satisfăcută cererea utilizatorilor interesați.~~

↓ nou

↻ Consiliul

(4) ↻ [...] ↻ OBE ↻ pot utiliza propriul hardware și software, pot utiliza alte elemente de hardware și software prezente în vehicul, sau ambele. În scopul comunicării cu alte sisteme hardware prezente în vehicul, ↻ [...] ↻ OBE ↻ pot utiliza alte tehnologii decât cele enumerate ↻ [...] ↻ la alineatul (1) primul paragraf, cu condiția asigurării securității, calității serviciului și confidențialității ↻

↻ OBE SETRE sunt autorizate să faciliteze alte servicii decât taxarea rutieră, cu condiția ca operarea acestor servicii să nu interfereze cu serviciile de taxare rutieră în niciun domeniu SETRE. ↻

(5) ~~[...]~~ ~~Fără a aduce atingere dreptului statelor membre de a introduce sisteme de taxare rutieră electronică pentru vehiculele ușoare bazate pe poziționarea prin satelit sau pe comunicațiile mobile~~ ~~furnizorii SETRE pot furniza~~ ~~până la 31 decembrie 2027~~ ~~utilizatorilor de vehicule ușoare~~ ~~[...]~~ ~~OBE~~ ~~care sunt adecvate utilizării numai cu tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz,~~ ~~care urmează a fi utilizate în domenii SETRE care nu necesită tehnologii de poziționare prin satelit sau de comunicații mobile.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50

~~(3) Se recomandă ca noile sisteme de taxare electronică date în exploatare după adoptarea prezentei directive să utilizeze tehnologiile de localizare prin satelit și de comunicații mobile enumerate la alineatul (1). În ceea ce privește eventuala migrare a sistemelor care utilizează alte tehnologii spre sistemele care utilizează tehnologiile menționate, Comisia, în colaborare cu comitetul amintit la articolul 5 alineatul (1), elaborează un raport până la data de 31 decembrie 2009. Acest raport cuprinde un studiu privind utilizarea tuturor tehnologiilor menționate la alineatul (1), precum și o analiză a raportului costuri/beneficii. După caz, Comisia adaugă la raport o propunere adresată Parlamentului European și Consiliului privind strategia de migrare.~~

~~(4) Fără a aduce atingere alineatului (1), echipamentele de bord pot fi adaptate și la alte tehnologii, cu condiția ca acest lucru să nu reprezinte o sarcină suplimentară pentru utilizatori sau să creeze discriminări între aceștia. După caz, echipamentele de bord pot fi conectate și la tahograful electronic al vehiculului.~~

~~(5) Statele membre care dețin sisteme de taxare adoptă măsurile necesare pentru creșterea utilizării sistemelor de taxare electronică. Statele membre depun eforturile necesare pentru ca, până la data de 1 ianuarie 2007, sistemele de taxare electronică să poată fi utilizate pentru cel puțin 50 % din fluxul traficului din fiecare stație de taxare. Benzile rutiere utilizate pentru încasarea electronică a taxelor pot fi, de asemenea, utilizate pentru achitarea taxelor și prin alte mijloace, sub rezerva respectării siguranței rutiere.~~

~~(6) — Lucrările de interoperabilitate a tehnologiilor de taxare existente realizate împreună cu serviciul european de taxare electronică asigură deplina compatibilitate și interfațare a acestor tehnologii cu tehnologiile menționate la alineatul (1), precum și între echipamentele aferente acestor diferite tipuri de tehnologii.~~

~~☞ [...] ☞~~

~~Articolul 3~~

~~Crearea unui serviciu european de taxare electronică~~

~~(1) Se creează un serviciu european de taxare electronică care înglobează întreaga rețea rutieră comunitară în care taxele rutiere sau de utilizare a rețelei de drumuri sunt încasate electronic. Acest serviciu de taxare electronică va fi definit de un ansamblu de reguli contractuale, care permite tuturor operatorilor și/sau emitenților de mijloace de plată să furnizeze serviciul în cauză, de un ansamblu de standarde și cerințe tehnice și de un contract de abonament unic între clienți și operatori și/sau emitenții de mijloace de plată care oferă serviciul. Acest contract asigură accesul la serviciu pe întreaga rețea și abonamentele se pot face la un operator de pe oricare secțiune a rețelei și/sau la emitentul de mijloace de plată.~~

~~(4) — În cazul în care statele membre dispun de sisteme naționale de încasare electronică a taxelor, ele se asigură că operatorii și/sau emitenții de mijloace de plată furnizează serviciul european de taxare electronică clienților lor în conformitate cu următorul calendar:~~

~~— (a) — pentru toate vehiculele de peste 3,5 tone și pentru toate vehiculele autorizate să transporte o sarcină mai mare de nouă pasageri (conducător auto + 8), în termen de cel mult trei ani de la adoptarea deciziilor privind definirea serviciului european de taxare electronică menționate la articolul 4 alineatul (1);~~

~~— (b) — pentru toate celelalte tipuri de vehicule, în termen de cel mult cinci ani de la adoptarea deciziilor privind definirea serviciului european de taxare electronică menționate la articolul 4 alineatul (1).~~

↓ 219/2009 Art. 1 și Anexa 7(7)

~~(2) Anexa poate fi adaptată din motive tehnice dacă aceasta se impune. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (2).~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50
(adaptat)
↻ Consiliul

↓ 219/2009 Art. 1 și Anexa 7(7)

~~(4) Comisia adoptă decizii privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (2). Deciziile respective se adoptă numai în cazul în care sunt îndeplinite toate condițiile, evaluate pe baza unor studii adecvate, care să permită funcționarea interoperabilității din toate punctele de vedere, inclusiv condițiile tehnice, juridice și comerciale.~~

~~(5) Comisia adoptă deciziile tehnice privind realizarea serviciului european de taxare rutieră electronică. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (2).~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50
↻ Consiliul

↻ [...] ↻

⇒ CAPITOLUL II

PRINCIPII GENERALE ALE SETRE

Articolul 4

Înregistrarea furnizorilor SETRE

Fiecare stat membru stabilește o procedură pentru înregistrarea furnizorilor SETRE. Acesta acordă înregistrarea entităților care sunt stabilite pe teritoriul său, care solicită înregistrarea și care pot demonstra îndeplinirea următoarelor cerințe:

- (a) dețin o certificare EN ISO 9001 sau o certificare echivalentă;
- (b) demonstrează că dețin echipamentele tehnice și declarația sau certificatul CE care atestă conformitatea elementelor constitutive de interoperabilitate cu specificațiile;
- (c) demonstrează că au competențele necesare pentru furnizarea serviciilor de taxare rutieră electronică sau aferente altor domenii relevante;
- (d) au capacitatea financiară adecvată;
- (e) mențin un plan de gestionare globală a riscurilor, care este auditat cel puțin o dată la doi ani;
- (f) au o reputație bună.

Articolul 4a

Obligațiile furnizorilor SETRE

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE pe care i-au înregistrat încheie contracte SETRE care acoperă toate domeniile SETRE pe teritoriile a cel puțin patru state membre în termen de 36 de luni de la înregistrarea lor. Acestea iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE respectivi încheie contracte care acoperă toate domeniile SETRE într-un anumit stat membru în termen de 24 de luni de la încheierea primului contract în statul membru respectiv, cu excepția acelor domenii SETRE în care entitățile responsabile care percep taxele rutiere nu respectă dispozițiile articolului 4b alineatul (3).
- (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE pe care i-au înregistrat mențin în permanență acoperirea tuturor domeniilor SETRE după ce au încheiat contracte aferente. Acestea iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în cazul în care un furnizor SETRE nu este în măsură să mențină acoperirea unui domeniu SETRE deoarece entitatea care percepe taxele rutiere nu respectă dispozițiile de la articolul 4b alineatul (2) sau articolul 4j alineatul (3), acesta restabilește acoperirea domeniului în cauză cât mai curând posibil.
- (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE pe care i-au înregistrat publică informații cu privire la acoperirea domeniilor lor SETRE și la orice modificări aferente.

- (4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, atunci când este necesar, furnizorii SETRE pe care i-au înregistrat, sau care oferă SETRE pe teritoriul lor, furnizează utilizatorilor SETRE OBE care satisfac cerințele tehnice relevante stabilite în prezenta directivă și în actele menționate la articolul 4i alineatul (4) și articolul 4j alineatul (7), precum și în Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹ și în Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului². Acestea pot solicita furnizorilor SETRE în cauză dovezi care să ateste faptul că respectivele cerințe sunt îndeplinite.
- (7) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE care oferă SETRE pe teritoriul lor păstrează liste cu OBE nevalidate legate de contractele lor SETRE cu utilizatorii SETRE. Acestea iau măsurile necesare pentru a se asigura că astfel de liste sunt menținute în strictă conformitate cu normele Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal, astfel cum este prevăzut, printre altele, în Regulamentul (UE) 2016/679 și în Directiva 2002/58/CE.
- (8) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE pe care i-au înregistrat fac publică politica lor de contractare față de utilizatorii SETRE.
- (10) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE care oferă SETRE pe teritoriul lor furnizează entităților care percep taxele rutiere informațiile de care au nevoie pentru a calcula și a aplica taxa rutieră pentru vehiculele utilizatorilor SETRE sau furnizează entităților care percep taxele rutiere toate informațiile necesare pentru a le permite să verifice calculul taxei rutiere aplicate vehiculelor utilizatorilor SETRE de către furnizorii SETRE.

¹ Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor radio și de abrogare a Directivei 1999/5/CE (JO L 153, 22.5.2014, p. 62).

² Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică (JO L 96, 29.3.2014, p. 79).

(12) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE care oferă SETRE pe teritoriul lor cooperează cu entitățile care percep taxele rutiere în eforturile lor de identificare a persoanelor suspectate de contravenții. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în cazul în care se suspectează neplata de către un utilizator al căilor rutiere a unei taxe rutiere, entitatea care percepe taxele rutiere poate obține de la furnizorul SETRE datele referitoare la vehiculul implicat în presupusa neplată a unei taxe rutiere și la proprietarul sau deținătorul respectivului vehicul care este un client al acestui furnizor SETRE. Astfel de date sunt puse la dispoziție imediat de către furnizorul SETRE.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că entitatea care percepe taxele rutiere nu divulgă astfel de date niciunui alt furnizor de servicii de taxare rutieră. Acestea iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în cazul în care entitatea care percepe taxele rutiere este integrată cu un furnizor de servicii de taxare rutieră într-o singură entitate, datele sunt folosite exclusiv în scopul identificării persoanelor suspectate de contravenții sau în conformitate cu articolul 8 alineatul (2a).

(13) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că o entitate care percepe taxele rutiere responsabilă de un domeniu SETRE pe teritoriul lor poate obține de la un furnizor SETRE date referitoare la toate vehiculele aflate în proprietatea clienților furnizorului sau deținute de aceștia, care, într-o anumită perioadă de timp, au fost conduse pe domeniul SETRE pentru care este responsabilă entitatea care percepe taxele rutiere, precum și date referitoare la proprietarii sau deținătorii vehiculelor respective, în măsura în care entitatea care percepe taxele rutiere are nevoie de aceste date pentru a-și respecta obligațiile față de autoritățile fiscale. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorul SETRE oferă datele solicitate în termen de cel mult două zile de la primirea cererii. Acestea iau măsurile necesare pentru a se asigura că entitatea care percepe taxele rutiere nu divulgă astfel de date niciunui alt furnizor de servicii de taxare rutieră. Acestea iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în cazul în care entitatea care percepe taxele rutiere este integrată cu un furnizor de servicii de taxare rutieră într-o singură entitate, datele sunt folosite exclusiv în scopul respectării de către entitatea care percepe taxele rutiere a obligațiilor față de autoritățile fiscale.

(14) Datele furnizate de furnizorii SETRE entităților care percep taxele rutiere sunt tratate în conformitate cu normele Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2016/679, precum și în actele cu putere de lege și actele administrative din dreptul intern de transpunere a Directivelor 2002/58/CE și 2016/680.

(17) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la *[6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]*, pentru a defini mai precis obligațiile furnizorilor SETRE în ceea ce privește:

- modalitățile privind publicarea menționată la alineatul (3);
- monitorizarea performanțelor nivelului lor de servicii, precum și cooperarea cu entitățile care percep taxele rutiere în cadrul auditurilor de verificare;
- cooperarea cu entitățile care percep taxele rutiere la efectuarea testelor vizând sistemele entităților care percep taxele rutiere;
- serviciile și asistența tehnică adresate utilizatorilor SETRE și personalizarea echipamentelor de bord;
- facturarea utilizatorilor SETRE;
- informațiile pe care furnizorii SETRE trebuie să le furnizeze entităților care percep taxele rutiere și care sunt menționate la alineatul (10);
- informarea utilizatorului SETRE cu privire la o situație detectată de nedeclarare a unei taxe rutiere.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 a alineatul (2).

Drepturile și obligațiile entităților care percep taxele rutiere

- (1) În cazul în care un domeniu SETRE nu corespunde condițiilor tehnice și procedurale de interoperabilitate SETRE stabilite prin prezenta directivă, statul membru pe al cărui teritoriu se află domeniul SETRE ia măsurile necesare pentru a se asigura că entitatea responsabilă care percepe taxele rutiere evaluează problema împreună cu părțile interesate implicate și, dacă acest lucru este inclus în sfera sa de responsabilitate, ia măsuri de remediere pentru a garanta interoperabilitatea cu SETRE a sistemului de taxare rutieră. În cazul în care este necesar, statul membru actualizează registrul menționat la articolul 4o alineatul (1) litera (a).
- (2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că orice entitate care percepe taxele rutiere responsabilă de un domeniu SETRE pe teritoriul statului membru respectiv întocmește și menține o declarație privind domeniul SETRE care enunță condițiile generale aplicabile furnizorilor SETRE privind accesarea domeniilor lor SETRE, în conformitate cu actul menționat la alineatul (11).

În cazul în care un nou sistem de colectare electronică a taxelor rutiere este creat pe teritoriul unui stat membru, statul membru respectiv ia măsurile necesare pentru a se asigura că viitoarea entitate care percepe taxele rutiere responsabilă de sistem publică declarația privind domeniul SETRE cu suficient timp înainte pentru a permite acreditarea furnizorilor SETRE interesați cel târziu cu o lună înainte de lansarea operațională a noului sistem, ținând seama de durata procesului de evaluare a conformității cu specificațiile și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate menționate la articolul 4j alineatul (3).

În cazul în care un sistem de colectare electronică a taxelor rutiere de pe teritoriul unui stat membru este modificat în mod substanțial, respectivul stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că entitatea care percepe taxele rutiere responsabilă de sistem publică declarația revizuită privind domeniul SETRE cu suficient timp înainte pentru a permite furnizorilor SETRE deja acreditați să își adapteze elementele constitutive de interoperabilitate la noile cerințe și să obțină re acreditarea, dacă este necesar, cel târziu cu o lună înainte de lansarea operațională a sistemului modificat, ținând seama de durata procesului de evaluare a conformității cu specificațiile și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate menționate la articolul 4j alineatul (3).

- (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că entitățile care percep taxele rutiere și care sunt responsabile de domeniile SETRE de pe teritoriul lor acceptă în mod nediscriminatoriu orice furnizor SETRE care solicită autorizația de a furniza SETRE pe domeniul (domeniile) SETRE menționat(e).

În cazul în care o entitate care percepe taxele rutiere și furnizorul SETRE nu ajung la un acord, cauza poate fi deferită organismului de conciliere responsabil pentru domeniul de taxare rutieră în cauză.

- (4) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că contractele încheiate între entitatea care percepe taxele rutiere și furnizorul SETRE, în ceea ce privește furnizarea SETRE pe teritoriul statului membru în cauză, prevăd posibilitatea ca factura pentru taxa rutieră să fie eliberată direct utilizatorului SETRE de către furnizorul SETRE. Statele membre pot permite entității care percepe taxele rutiere să impună furnizorului SETRE să emită factura utilizatorului în numele entității care percepe taxele rutiere.

(6) Taxa rutieră percepută utilizatorilor SETRE de entitățile care percep taxele rutiere nu depășește taxa rutieră națională sau locală corespunzătoare. Acest lucru nu aduce atingere dreptului statelor membre de a introduce rabaturi sau reduceri pentru a promova utilizarea plăților electronice ale taxelor rutiere. Toate rabaturile sau reducerile taxelor rutiere, acordate utilizatorilor de OBE de un stat membru sau de entitatea care percepe taxele rutiere, sunt transparente, anunțate public și disponibile în aceleași condiții și pentru clienții furnizorilor SETRE.

(7) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că entitățile care percep taxele rutiere acceptă în cadrul domeniilor lor SETRE orice OBE funcțional de la furnizorii SETRE cu care au relații contractuale care a fost certificat în conformitate cu procedura definită în actul menționat la articolul 4j alineatul (8) și care nu apare pe o listă a OBE nevalidate, menționată la articolul 4a alineatul (7).

(10) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că entitățile care percep taxele rutiere colaborează în mod nediscriminatoriu cu furnizorii sau producătorii SETRE sau cu organismele notificate în vederea evaluării adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate în cadrul domeniilor lor de taxare rutieră.

(11) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], pentru a stabili conținutul minim al declarației privind domeniul SETRE, inclusiv:

- cerințele destinate furnizorilor SETRE
- condițiile procedurale, inclusiv condițiile comerciale
- procedura de acreditare a furnizorilor SETRE și
- informațiile privind taxa rutieră.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11a alineatul (2).

(12) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], pentru a defini mai precis obligațiile entităților care percep taxele rutiere în ceea ce privește:

- acceptarea furnizorilor SETRE în cadrul domeniilor SETRE aflate în responsabilitatea lor;
- măsurile care trebuie să fie luate în cazul unei defecțiuni a SETRE, imputabile entității care percepe taxele rutiere.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11a alineatul (2).

Articolul 4c

Remunerație

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că furnizorii SETRE au dreptul la remunerație din partea entității care percepe taxele rutiere.
- (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că metodologia pentru definirea remunerațiilor furnizorilor SETRE este transparentă și identică pentru toți furnizorii SETRE acreditați în cadrul unui anumit domeniu SETRE. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că metodologia este publicată în cadrul condițiilor comerciale în declarația privind domeniul SETRE.
- (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în domeniile SETRE cu un furnizor de servicii principal, metodologia de calcul al remunerațiilor furnizorilor SETRE urmează aceeași structură ca în cazul remunerației unor servicii comparabile furnizate de furnizorul de servicii principal. Quantumul remunerației furnizorilor SETRE poate diferi de remunerația furnizorului de servicii principal, în măsura în care acest lucru este justificat de:

- (a) costul aferent cerințelor și obligațiilor specifice ale furnizorului de servicii principal, și nu ale furnizorilor SETRE;
- (b) necesitatea de a deduce din remunerația furnizorilor SETRE taxele fixe impuse de entitatea care percepe taxele rutiere, bazate pe costurile, care îi revin entității care percepe taxele rutiere, aferente furnizării, operării și întreținerii unui sistem SETRE conform în domeniul de taxare al acesteia, inclusiv pe costurile legate de acreditare, în cazul în care aceste costuri nu sunt incluse în taxa rutieră.

Articolul 4d

Taxe rutiere

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în cazul în care, pentru stabilirea tarifului taxei rutiere aplicabil unui anumit vehicul, există neconcordanțe între clasificarea vehiculului utilizată de furnizorul SETRE și cea utilizată de entitatea care percepe taxele rutiere, prevalează clasificarea acesteia din urmă, cu excepția existenței unei erori care poate fi demonstrată.
- (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că entitatea care percepe taxele rutiere are dreptul să pretindă din partea unui furnizor SETRE plata pentru orice declarație argumentată privind taxa rutieră și pentru orice nedeclarare a unei taxe rutiere, susținută de probe, aferentă oricărui cont de utilizator administrat de furnizorul SETRE respectiv.
- (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în cazul în care un furnizor SETRE a transmis entității care percepe taxele rutiere o listă a OBE nevalidate, menționată la articolul 4a alineatul (7), furnizorul SETRE nu este răspunzător de plata niciunei taxe suplimentare la care s-ar expune în urma utilizării acestor OBE nevalidate. Numărul elementelor din lista OBE nevalidate, formatul listei și frecvența de actualizare a acesteia sunt stabilite prin convenție între entitățile care percep taxele rutiere și furnizorii SETRE.

- (4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, în sistemele de taxare rutieră bazate pe tehnologia cu microunde, entitățile care percep taxele rutiere comunică furnizorilor SETRE declarații argumentate privind taxa rutieră în legătură cu taxele suportate de respectivii utilizatori SETRE.
- (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], pentru a stabili detaliile pentru clasificarea vehiculelor în scopul instituirii sistemelor de tarificare aplicabile, inclusiv eventualele proceduri necesare pentru instituirea unor astfel de sisteme. Setul de parametri de clasificare a vehiculelor care urmează a fi acceptați de SETRE nu impune limite în ceea ce privește alegerea schemelor de tarificare de către entitățile care percep taxele rutiere. Comisia asigură o flexibilitate suficientă pentru a permite setului de parametri de clasificare care urmează să fie acceptați de SETRE să evolueze în funcție de necesitățile viitoare previzibile. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 a alineatul (2).

Articolul 4e

Contabilitate

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că persoanele juridice care furnizează servicii de taxare rutieră țin registre contabile care să permită efectuarea unei distincții clare între costurile și veniturile legate de furnizarea de servicii de taxare rutieră și costurile și veniturile aferente altor activități. Informațiile privind costurile și veniturile legate de furnizarea de servicii de taxare rutieră se furnizează, la cerere, organismului de conciliere sau organismului judiciar relevant. Statele membre iau, de asemenea, măsurile necesare pentru a se asigura că subvențiile încrucișate între activitățile efectuate în rolul de furnizor de servicii de taxare rutieră și alte activități sunt excluse.

Articolul 4f

Drepturile și obligațiile utilizatorilor SETRE

- (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a permite utilizatorilor SETRE să se aboneze la SETRE prin intermediul oricărui furnizor SETRE, indiferent de cetățenie, de statul membru de reședință sau de statul membru în care este înmatriculat vehiculul. La semnarea unui contract, utilizatorii SETRE sunt informați corespunzător, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679, cu privire la prelucrarea datelor lor cu caracter personal și la drepturile care decurg din legislația aplicabilă din domeniul protecției datelor cu caracter personal.

(6) Plata taxei rutiere de către utilizatorul SETRE către furnizorul SETRE se consideră a reprezenta achitarea obligațiilor de plată ale utilizatorului SETRE către entitatea relevantă care percepe taxele rutiere.

(7) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la *[6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]*, pentru a defini mai precis obligațiile utilizatorilor SETRE în ceea ce privește:

- furnizarea de date către furnizorul SETRE;

- utilizarea și manipularea OBE.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 a alineatul (2).

CAPITOLUL III

ORGANISMUL DE CONCILIERE

Articolul 4g

Instituire și funcții

- (1) Fiecare stat membru cu cel puțin un domeniu SETRE desemnează sau instituie un organism de conciliere în scopul facilitării medierii între entitățile care percep taxele rutiere având un domeniu SETRE pe teritoriul său și furnizorii SETRE care au contracte sau se află în negocieri contractuale cu aceste entități.
- (2) Organismul de conciliere este abilitat, în special, să verifice dacă condițiile contractuale impuse furnizorilor SETRE de către o entitate care percepe taxele rutiere sunt nediscriminatorii. Acesta este abilitat să verifice dacă SETRE este remunerat în conformitate cu principiile prevăzute la articolul 4c.
- (3) Statele membre menționate la alineatul (1) iau măsurile necesare pentru a se asigura că organismul lor de conciliere este independent în ceea ce privește organizarea și structura sa juridică în raport cu interesele comerciale ale entităților care percep taxele rutiere și ale furnizorilor de servicii de taxare rutieră.

Articolul 4ga

Procedura de mediere

- (1) Fiecare stat membru menționat la articolul 4g alineatul (1) prevede o procedură de mediere pentru a permite unei entități care percepe taxele rutiere sau unui furnizor SETRE să solicite organismului de conciliere relevant să intervină în orice litigiu referitor la relațiile sau negocierile lor contractuale.
- (2) Procedura menționată la alineatul (1) prevede că organismul de conciliere se pronunță în termen de o lună de la primirea unei solicitări de intervenție dacă toate documentele necesare medierii se află în posesia sa.

- (3) Procedura menționată la alineatul (1) prevede că organismul de conciliere își emite avizul cu privire la litigiul în cauză în termen de cel mult șase luni de la solicitarea intervenției.
- (4) Pentru a-l sprijini în îndeplinirea sarcinilor, statele membre autorizează organismul de conciliere să solicite informații relevante de la entitățile care percep taxele rutiere, de la furnizorii SETRE și de la orice terț implicat în furnizarea SETRE în statul membru în cauză.
- (5) Statele membre menționate la articolul 4g alineatul (1) și Comisia iau măsurile necesare pentru a încuraja schimbul de informații între organismele de conciliere referitoare la activitatea lor, la principiile lor directoare și la practicile pe care le utilizează.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII TEHNICE

Articolul 4h

Serviciu unic permanent

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că SETRE este furnizat utilizatorilor SETRE ca serviciu unic permanent, în special că:

- (a) după înregistrarea în memorie și/sau declararea parametrilor de clasificare a vehiculelor, inclusiv a celor variabili, nu mai este necesară nicio intervenție umană în interiorul vehiculului pe perioada unei deplasări, exceptând cazul în care intervine o modificare a caracteristicilor vehiculului;
- (b) interacțiunea umană cu o anumită piesă a OBE rămâne aceeași, indiferent de domeniul SETRE.

Articolul 4i

Elemente suplimentare privind SETRE

- (2a) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că interacțiunea dintre utilizatorii SETRE și entitățile care percep taxele rutiere în cadrul SETRE este limitată, după caz, la procesul de facturare în conformitate cu articolul 4b alineatul (4) și la procesul de asigurare a aplicării normelor. Interacțiunile dintre utilizatorii SETRE și furnizorii SETRE, sau OBE ale acestora, pot fi specifice pentru fiecare furnizor SETRE, fără a compromite interoperabilitatea SETRE.
- (3) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că autoritățile statelor membre pot solicita furnizorilor de servicii de taxare rutieră, inclusiv furnizorilor SETRE, să furnizeze date de trafic anonimizate ale clienților lor, sub rezerva conformității cu normele aplicabile privind protecția datelor. Astfel de date pot fi utilizate de către statele membre numai în scopul derulării politicilor de trafic și al îmbunătățirii gestionării traficului.

(4) Comisia adoptă, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], acte de punere în aplicare cu privire la specificațiile interfețelor electronice dintre elementele constitutive de interoperabilitate ale entităților care percep taxele rutiere, ale furnizorilor SETRE și ale utilizatorilor SETRE, inclusiv, acolo unde este cazul, cu privire la conținutul mesajelor schimbate între actori prin intermediul acestor interfețe. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11 alineatul (2).

Articolul 4j

Elementele constitutive de interoperabilitate

(3) În cazul în care pe teritoriul unui stat membru este creat un nou sistem de taxare rutieră electronică, statul membru respectiv ia măsurile necesare pentru a se asigura că viitoarea entitate care percepe taxele rutiere responsabilă de sistem stabilește și publică în declarația privind domeniul SETRE planificarea detaliată a procesului de evaluare a conformității cu specificațiile și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, care permite acreditarea furnizorilor SETRE interesați cel târziu cu o lună înainte de lansarea operațională a noului sistem.

În cazul în care un sistem de taxare rutieră electronică de pe teritoriul unui stat membru este modificat în mod substanțial, respectivul stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că entitatea care percepe taxele rutiere responsabilă de sistem stabilește și publică în declarația privind domeniul, în plus față de elementele menționate la primul paragraf, planificarea detaliată a reevaluării conformității cu specificațiile și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate ale furnizorilor SETRE deja acreditați în sistem înainte de modificarea substanțială a sistemului. Planificarea permite reacreditarea furnizorilor SETRE în cauză cel târziu cu o lună înainte de lansarea operațională a sistemului modificat.

Entitatea care percepe taxele rutiere este obligată să respecte partea sa din această planificare.

(4) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că fiecare entitate care percepe taxele rutiere responsabilă de un domeniu SETRE pe teritoriul lor creează un mediu de testare în care furnizorul SETRE sau reprezentanții săi autorizați pot să verifice dacă OBE al furnizorului respectiv este adecvat pentru utilizarea în domeniul SETRE al entității care percepe taxele rutiere și să obțină o certificare privind finalizarea cu succes a testelor respective. Statele membre iau măsurile necesare pentru a permite entităților care percep taxele rutiere să instituie un mediu de testare unic pentru mai mult de un domeniu SETRE și pentru a permite unui singur reprezentant autorizat să verifice adecvarea pentru utilizare a unui singur tip de OBE în numele a mai mult de un furnizor SETRE.

Statele membre iau măsurile necesare pentru a permite entităților care percep taxele rutiere să impună furnizorilor SETRE sau reprezentanților autorizați ai acestora să suporte costul testelor respective.

(6) Statele membre nu pot interzice, restricționa sau împiedica introducerea pe piață a elementelor constitutive de interoperabilitate pentru utilizarea în cadrul SETRE dacă acestea poartă marcajul CE sau sunt însoțite de o declarație de conformitate cu specificațiile și/sau de adecvare pentru utilizare. Mai precis, statele membre nu solicită verificări care au fost deja efectuate ca parte a procedurii de verificare a conformității cu specificațiile și/sau a adecvării pentru utilizare.

(7) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], pentru a stabili cerințele esențiale privind elementele constitutive de interoperabilitate, inclusiv în ceea ce privește sănătatea și siguranța, fiabilitatea și disponibilitatea, protecția mediului, compatibilitatea tehnică, securitatea și confidențialitatea, precum și compatibilitatea cu alte elemente constitutive de interoperabilitate în cadrul proceselor de colectare a taxelor rutiere și al SETRE. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11a alineatul (2).

(8) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive] pentru a stabili procedura care urmează să fie aplicată de statele membre pentru evaluarea conformității cu specificațiile și a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate, inclusiv a formatului și conținutului declarației CE.

CAPITOLUL V

CLAUZE DE SALVGARDARE

Articolul 4k

Procedura de salvagardare

- (1) În cazul în care un stat membru are motive să considere că este puțin probabil ca elementele constitutive de interoperabilitate care poartă marcajul CE și care au fost introduse pe piață, atunci când sunt utilizate conform destinației lor, să îndeplinească cerințele esențiale, statul membru respectiv ia toate măsurile necesare pentru restricționarea domeniului de aplicare al elementelor respective, interzicerea utilizării acestora sau retragerea lor de pe piață. Statul membru informează de îndată Comisia cu privire la măsurile luate și prezintă argumentele deciziei adoptate, precizând, în special, dacă neconformitatea este determinată de:
- (a) aplicarea incorectă a specificațiilor tehnice;
 - (b) inadecvarea specificațiilor tehnice.
- (2) Comisia consultă cât mai curând posibil statul membru în cauză, producătorul, furnizorul SETRE sau reprezentanții lor autorizați stabiliți în Uniune. Atunci când, în urma consultării, Comisia stabilește că:
- (a) măsura este justificată, aceasta informează de îndată statul membru în cauză, precum și celelalte state membre.
 - (b) măsura nu este justificată, aceasta informează de îndată statul membru în cauză, precum și producătorul sau reprezentantul său autorizat stabilit în Uniune și celelalte state membre.
- (3) În cazul în care elementele constitutive de interoperabilitate care poartă marcajul CE nu îndeplinesc cerințele de interoperabilitate, statul membru competent impune producătorului sau reprezentantului autorizat al acestuia stabilit în Uniune să readucă elementul constitutiv de interoperabilitate la starea de conformitate cu specificațiile și/sau de adecvare pentru utilizare, în condițiile stabilite de statul membru respectiv, și informează în acest sens Comisia, precum și celelalte state membre.

Articolul 4l

Transparența evaluărilor de conformitate

Orice decizie adoptată de un stat membru sau de o entitate care percepe taxele rutiere cu privire la evaluarea conformității cu specificațiile sau a adecvării pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate și orice decizie adoptată în conformitate cu articolul 4k specifică în amănunt motivele care au stat la baza adoptării acesteia. Decizia respectivă este notificată cât mai curând posibil producătorului în cauză, furnizorului SETRE sau reprezentanților autorizați ai acestora, incluzând o mențiune privind căile de atac disponibile în temeiul legislației în vigoare în statul membru respectiv, precum și termenele în care respectivele căi de atac pot fi exercitate.

CAPITOLUL VI

ACORDURI ADMINISTRATIVE

Articolul 4la

Birou unic de contact

Fiecare stat membru cu cel puțin două domenii SETRE pe teritoriul său desemnează un birou unic de contact pentru furnizorii SETRE. Statul membru publică datele de contact ale acestui birou și le pune la dispoziția furnizorilor SETRE interesați, la cerere. Acesta ia măsurile necesare pentru a se asigura că, la cererea furnizorului SETRE, biroul de contact facilitează și coordonează stabilirea de contacte administrative timpurii între furnizorul SETRE și entitățile care percep taxele rutiere și care sunt responsabile de domeniile SETRE de pe teritoriul statului membru. Biroul de contact poate fi o persoană fizică, un organism public sau unul privat.

Articolul 4m

Organisme notificate

- (1) Statele membre transmit o notificare Comisiei și celorlalte state membre cu privire la organismele autorizate să aplice sau să supravegheze procedura de evaluare a conformității cu specificațiile sau a adecvării pentru utilizare menționate în actul specificat la articolul 4j alineatul (8), indicând domeniul de competență al fiecărui organism și numerele de identificare obținute în prealabil de la Comisie. Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* lista organismelor, numerele de identificare și domeniile de competență ale acestora și menține această listă actualizată.
- (2) Statele membre aplică criteriile prevăzute în actul menționat la alineatul (5) pentru evaluarea organismelor care urmează a fi notificate. Se consideră că organismele care îndeplinesc criteriile de evaluare prevăzute în standardele europene pertinente îndeplinesc criteriile menționate.

- (3) Un stat membru retrage aprobarea acordată unui organism care nu mai respectă criteriile prevăzute în actul menționat la alineatul (5). Statul membru informează imediat Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.
- (4) În cazul în care un stat membru sau Comisia consideră că un organism notificat de un alt stat membru nu îndeplinește criteriile prevăzute în actul menționat la alineatul (5), acest lucru este adus la cunoștința Comitetului pentru taxarea rutieră electronică, care emite un aviz în termen de trei luni. Luând în considerare avizul comitetului, Comisia informează statul membru care a efectuat notificarea privind organismul în cauză cu privire la modificările necesare pentru ca organismul notificat să își păstreze statutul care i-a fost conferit.
- (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], pentru a stabili criteriile de eligibilitate minime privind organismele notificate. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 11a alineatul (2).

Articolul 4n

Grupul de coordonare

Un Grup de coordonare al organismelor notificate în conformitate cu articolul 4m alineatul (1) (denumit în continuare „Grupul de coordonare”) este înființat ca grup de lucru al Comitetului pentru taxarea rutieră electronică, în conformitate cu Regulamentul de procedură al comitetului.

Articolul 4o

Registre

- (1) În scopul punerii în aplicare a prezentei directive, fiecare stat membru păstrează un registru electronic național referitor la următoarele:
- (a) domeniile SETRE aflate pe teritoriul lor, inclusiv informațiile cu privire la:

- (i) entitățile corespunzătoare care percep taxele rutiere;
 - (ii) tehnologiile de taxare rutieră utilizate;
 - (iii) informațiile privind taxa rutieră;
 - (iv) declarația privind domeniul SETRE și
 - (v) furnizorii de servicii care dețin contracte SETRE cu entitățile care percep taxele rutiere și care își desfășoară activitatea în sfera lor de competență.
- (b) furnizorii SETRE cărora le-a acordat înregistrarea, conform articolului 4.

Registrul conține, de asemenea, concluziile auditului prevăzut la articolul 4 litera (e).
Statul membru nu este responsabil pentru acțiunile furnizorilor SETRE incluși în registrul său.

- (2) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că toate datele conținute în registrul electronic național sunt actualizate și corecte.
- (3) Registrele sunt accesibile publicului pe cale electronică.
- (4) Aceste registre sunt disponibile începând cu [30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive].
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare, cel târziu până la [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], pentru a stabili modalitățile de actualizare, verificare și comunicare către Comisie și celelalte state membre a conținutului registrelor electronice naționale. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 1 la alineatul (2).

CAPITOLUL VII

SISTEME-PILOT

Articolul 4p

Sisteme-pilot de taxare rutieră

- (1) Pentru a permite dezvoltarea din punct de vedere tehnic a SETRE, statele membre pot derula temporar, în anumite zone limitate ale domeniilor lor SETRE și în paralel cu sistemul conform SETRE, sisteme-pilot de taxare rutieră care includ concepte sau tehnologii noi care nu sunt conforme cu una sau mai multe dispoziții ale prezentei directive.
- (3) Furnizorii SETRE nu sunt obligați să participe în cadrul sistemelor-pilot de taxare rutieră, cu excepția cazului în care acest lucru este esențial pentru testarea unui sistem-pilot de taxare rutieră.
- (4) Înainte de a demara un sistem-pilot de taxare rutieră, statul membru în cauză solicită autorizarea Comisiei. Comisia eliberează autorizația sau refuză acordarea acesteia, sub forma unei decizii, în termen de 6 luni din momentul primirii cererii. Comisia poate refuza autorizarea în cazul în care pilotul poate aduce atingere bunei funcționări a sistemului obișnuit de taxare rutieră electronică sau a SETRE. Perioada inițială a acestei autorizații nu depășește trei ani.

CAPITOLUL VIII

SCHIMBUL DE INFORMAȚII PRIVIND NEPLATA TAXELOR RUTIERE

↴ nou

➡ Consiliul

Articolul 5

Procedura pentru schimbul de informații între statele membre

(1) ➡ [...] ➡ Pentru a permite identificarea vehiculului și a proprietarului sau deținătorului vehiculului pentru care a fost stabilită neplata unei taxe rutiere, fiecare stat ➡ membru acordă punctelor naționale de contact ale altor state membre acces la următoarele date naționale privind înmatricularea vehiculelor, autorizându-le să efectueze căutări automate cu privire la aceste date:

(a) datele privind vehiculele și

(b) datele privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor.

Elementele datelor menționate la literele (a) și (b) care sunt necesare pentru efectuarea unei căutări automate trebuie să fie conforme cu anexa II.

(2) În scopul schimbului de date menționate la alineatul (1), fiecare stat membru desemnează un punct național de contact. ➡ Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că schimbul de informații dintre statele membre are loc numai între punctele naționale de contact. ➡ Competențele punctelor naționale de contact sunt reglementate de legislația aplicabilă a statului membru în cauză.

(3) La efectuarea unei căutări automate sub formă de cerere transmisă, punctul național de contact al statului membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere utilizează un număr de înmatriculare complet.

Aceste căutări automate se efectuează în conformitate cu procedurile menționate la punctele 2 și 3 din capitolul 3 al anexei la Decizia 2008/616/JAI a Consiliului¹ și cu cerințele din anexa II la prezenta directivă.

Statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere utilizează datele obținute pentru a stabili cine este responsabil de neplata taxei respective.

¹ Decizia 2008/616/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind punerea în aplicare a Deciziei 2008/615/JAI privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere (JO L 210, 6.8.2008, p.12).

- (4) Statele membre iau [...] măsurile necesare pentru a [...] se asigura că schimbul de informații se realizează [...] cu ajutorul aplicației software a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris) și al versiunilor modificate ale acesteia, în conformitate cu anexa II la prezenta directivă și cu punctele 2 și 3 din capitolul 3 al anexei la Decizia 2008/616/JAI.
- (5) Fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea și întreținerea aplicațiilor informatice menționate la alineatul (4).

Scrisoarea de informare privind neplata unei taxe rutiere

- (1) Statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere decide dacă inițiază sau nu procedurile ulterioare în ceea ce privește neplata unei taxe rutiere.

Dacă decide să inițieze astfel de proceduri, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere informează, în conformitate cu legislația națională, proprietarul, deținătorul vehiculului sau persoana identificată în alt mod, suspectată de neplata taxei rutiere. În conformitate cu normele de drept intern, informarea menționată prezintă consecințele juridice ale faptei respective pe teritoriul statului membru unde a avut loc neplata unei taxe rutiere în temeiul legislației statului membru respectiv.

- (2) Atunci când transmite scrisoarea de informare proprietarului ➡ sau ➡ deținătorului vehiculului sau persoanei identificate în alt mod, suspectate de neplata taxei rutiere, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere include, în conformitate cu legislația națională, toate informațiile relevante, în special natura neplății unei taxe rutiere, locul, data și ora neplății unei taxe rutiere, titlul textelor de drept intern care au fost încălcate și sancțiunea aferentă, precum și, după caz, date privind dispozitivul utilizat pentru constatarea ➡ [...] ➡ În acest scop, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere poate utiliza modelul prevăzut în anexa III.

(3) În cazul în care decide să inițieze proceduri ulterioare referitoare la neplata unei taxe rutiere, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere transmite scrisoarea de informare, în scopul garantării respectării drepturilor fundamentale, în limba în care este redactat documentul de înmatriculare a vehiculului, dacă acesta este disponibil, sau într-una din limbile oficiale ale statului membru de înmatriculare.

Articolul 7

Rapoartele statelor membre către Comisie

Fiecare stat membru transmite Comisiei un raport complet până la [...] 4 ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive] și, ulterior, la fiecare [...] patru ani.

Respectivul raport complet indică numărul de căutări automate efectuate de statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere și adresate punctului național de contact al statului membru de înmatriculare în urma neplății taxelor rutiere pe teritoriul celui dintâi, precum și [...] numărul cererilor respinse.

Raportul complet include și o descriere a situației de la nivel național în legătură cu măsurile ulterioare luate cu privire la neplata taxelor rutiere, pe baza proporției situațiilor de neplată a unei taxe rutiere care au făcut obiectul unor scrisori de informare.

Articolul 8

Protecția datelor

(1) Datelor cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive li se aplică dispozițiile din Regulamentul (UE) 2016/679 și cele din actele cu putere de lege [...] sau actele administrative de transpunere a [...] Directivelor 2002/58/CE și (UE) 2016/680.

(2) Statele membre [...] iau măsurile necesare pentru a se asigura că datele cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive sunt rectificate, într-un interval de timp adecvat, dacă sunt inexacte, sau sunt șterse ori restricționate, și că este stabilită o limită de timp pentru stocarea datelor în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 și cu dispozițiile din actele cu putere de lege și actele administrative de transpunere a Directivei (UE) 2016/680.

Statele membre [...] iau măsurile necesare pentru a se asigura că datele cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive sunt utilizate [...] în următoarele scopuri:

- (a) asigurarea respectării obligației de plată a taxelor rutiere în temeiul articolului 4a alineatul (12);
- (b) asigurarea respectării de către entitatea care percepe taxele rutiere a obligațiilor sale față de autoritățile fiscale în temeiul articolului 4a alineatul (13) și
- (c) identificarea vehiculului și a proprietarului sau deținătorului vehiculului pentru care neplata unei taxe rutiere a fost stabilită în temeiul articolelor 5 și 6.

➔ Statele membre iau, de asemenea, măsurile necesare pentru a se asigura că ➔ persoanele vizate au aceleași drepturi la informare, acces, rectificare, ștergere și blocare, precum și drepturile la compensare și accesul la căi de atac judiciare, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2016/679 și în actele cu putere de lege ➔ [...] ➔ sau ➔ actele administrative ➔ din dreptul intern ➔ de transpunere a Directivei (UE) 2016/680.

➔ (2a) Prezentul articol nu afectează posibilitatea statelor membre de a restrânge domeniul de aplicare al obligațiilor și drepturilor prevăzute la anumite dispoziții din Regulamentul (UE) 2016/679, în conformitate cu articolul 23 din respectivul regulament, în scopurile enumerate la alineatul (1) al articolului respectiv. ➔

(3) Toate persoanele vizate au dreptul să obțină informații cu privire la datele cu caracter personal înregistrate în statul membru de înmatriculare care au fost transmise statului membru în care a avut loc neplata unei taxe rutiere, inclusiv data solicitării și autoritatea competentă din statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere.

➡ CAPITOLUL IX

DISPOZIȚII FINALE ⬅

Articolul 9

Raport

➡ [...] ⬅

➡ (1) Până la [4 ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive], Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind punerea în aplicare și efectele prezentei directive, în special în ceea ce privește progresele și implementarea SETRE, precum și eficacitatea și eficiența mecanismului pentru schimbul de date în cadrul investigării situațiilor de neplată a taxelor rutiere. Raportul analizează, în special, următoarele:

- (a) efectul dispozițiilor articolului 4a alineatele (1) și (2) privind implementarea SETRE, cu un accent special pe disponibilitatea serviciului în domeniile SETRE de mică anvergură sau periferice;
- (b) eficacitatea articolelor 5 și 6 în ceea ce privește reducerea numărului de cazuri de neplată a taxelor rutiere în Uniune.

(2) Raportul este însoțit, după caz, de o propunere adresată Parlamentului European și Consiliului privind revizuirea ulterioară a prezentei directive, în ceea ce privește în special următoarele elemente:

- (a) măsuri suplimentare pentru a garanta că SETRE este disponibil în toate domeniile SETRE, inclusiv în cele de mică anvergură și în cele periferice;
- (b) măsuri pentru a facilita în continuare aplicarea transfrontalieră a plății taxelor rutiere în Uniune. 

Articolul 10

Acte delegate



Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 11, în vederea actualizării anexei II pentru a ține seama de eventualele modificări care vor fi aduse Deciziei 2008/615/JAI a Consiliului și Deciziei 2008/616/JAI a Consiliului sau atunci când acest lucru este cerut de orice alte acte legislative relevante ale Uniunii.

Articolul 11

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 se conferă Comisiei pentru o perioadă de  [...]   cinci ani de la [data intrării în vigoare a prezentei directive]. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade. 
- (3) Parlamentul European sau  [...]  Consiliul pot revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 10. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunuia dintre actele delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional  din 13 aprilie 2016  privind o mai bună legiferare.  [...] 
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia Parlamentului European și Consiliului sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ 219/2009 Art. 1 și Anexa 7(7)

➡ Consiliul

~~Articolul 5~~

~~**Procedura comitetului**~~

~~(1) Comisia este asistată de un Comitet pentru taxarea rutieră electronică.~~

~~(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1) (4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.~~

➡ Articolul 11a

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru taxarea rutieră electronică. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. ➡

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50
(adaptat)
⇒ Consiliul

Articolul ~~6~~ 12

~~Punerea în aplicare~~ ☒ Transpunerea ☒

(1) Statele membre ⇒ [...] ☒ ⇒ adoptă și publică, până la [30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], ☒ actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive ☒ articolelor 1 și 3-8 și anexelor II și III. ⇒ [...] ☒ Statele membre transmit ☒ comunică ⇒ [...] ☒ ☒ de îndată Comisiei ~~textul acestor acte, precum și tabelul de corespondență a actelor cu dispozițiile prezentei directive~~ ⇒ textul actelor respective. ☒

⇒ Ele aplică respectivele măsuri începând cu [30 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive]. ☒

Atunci când statele membre adoptă ~~aceste~~ ⇒ [...] ☒ ⇒ aceste acte, acestea conțin ☒ o trimitere la prezenta ⇒ [...] ☒ ⇒ directivă ☒ sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. ☒ De asemenea, ele conțin o mențiune în sensul că trimiterile, efectuate în cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directiva abrogată prin prezenta directivă se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă. ☒ Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri ☒ ⇒ [...] ☒ ☒ ⇒ și formularea acestei mențiuni. ☒

☒ (2) ⇒ [...] ☒ Comisiei ⇒ îi sunt comunicate de către statele membre ☒ textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. ☒

↓ nou

Articolul 13

Abrogare

Directiva 2004/52/CE se abrogă începând cu [ziua următoare datei menționate la articolul 12 alineatul (1) primul paragraf], fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenul-limită de transpunere în dreptul intern a directivei, prevăzut în anexa V partea B.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50

Articolul ~~7~~ 14

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50

⇒ Consiliul

Articolul ~~8~~ 15

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Președintele

Pentru Consiliu

Președintele

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50
(adaptat)
⇒ Consiliul

⇒ [...] ⇐

↓ nou
⇒ Consiliul

ANEXA II

**ELEMENTELE DE DATE NECESARE PENTRU EFECTUAREA CĂUTĂRII AUTOMATE MENȚIONATE LA
ARTICOLUL ⇒ [...] ⇐ ⇒ 5 ⇐ ALINEATUL (1)**

Rubrică	O/F ¹	Comentarii
Date privind vehiculul	O	
Statul membru de înmatriculare	O	
Număr de înmatriculare	O	(A ²)
Date referitoare la neplata unei taxe rutiere	O	
Statul membru pe teritoriul căruia nu s-a plătit o taxă rutieră	O	
Data de referință ☞ [...] ☞ a evenimentului ☞	O	
Ora de referință ☞ [...] ☞ a evenimentului ☞	O	

¹ O = obligatoriu, în cazul în care informația este disponibilă în registrul național, F = facultativ.

² Cod armonizat, a se vedea Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule (JO L 138, 1.6.1999, p. 57).

ELEMENTELE DE DATE FURNIZATE CA REZULTAT AL CĂUTĂRII AUTOMATE EFECTUATE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 20 [...] 20 20 ALINEATUL (1)

Partea I. Date privind vehiculele

Rubrică	O/F ¹	Comentarii
Număr de înmatriculare	O	
Număr şasiu/VIN	O	
Statul membru de înmatriculare	O	
Marcă	O	(D.1 ²) de exemplu, Ford, Opel, Renault
Modelul vehiculului	O	(D.3) de exemplu, Focus, Astra, Megane
Cod categorie UE	O	(j) de exemplu, motorete, motociclete, autoturisme
20 Clasă de emisie Euro	O	de exemplu Euro 4, Euro 6 20

Partea II. Date privind proprietarii sau deţinătorii vehiculelor

Rubrică	O/F ³	Comentarii
Date privind deţinătorii vehiculului		(C.1 ⁴) Datele se referă la deţinătorul certificatului de înmatriculare specific.
Numele deţinătorului certificatului de înmatriculare/ denumirea societăţii	O	(C.1.1) Se folosesc câmpuri separate pentru nume, infixe, titluri etc. şi se comunică numele în format imprimabil.

¹ O = obligatoriu, în cazul în care informaţia este disponibilă în registrul naţional, F = facultativ.

² Cod armonizat, a se vedea Directiva 1999/37/CE.

³ O = obligatoriu, în cazul în care informaţia este disponibilă în registrul naţional, F = facultativ.

⁴ Cod armonizat, a se vedea Directiva 1999/37/CE.

Prenume	O	(C.1.2) Se folosesc câmpuri separate pentru prenume și inițiale și se comunică numele în format imprimabil.
Adresă	O	(C.1.3) Se folosesc câmpuri separate pentru stradă, număr și anexe, cod poștal, loc de reședință, țară de reședință etc. și se comunică adresa în format imprimabil.
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică, asociație, întreprindere, societate etc.
Locul nașterii	F	
Număr de identificare	F	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă.
Date privind proprietarii vehiculului		(C.2) Datele se referă la proprietarul vehiculului.
Numele proprietarului (denumirea societății)	O	(C.2.1)
Prenume	O	(C.2.2)
Adresă	O	(C.2.3)
Sexul	F	Masculin, feminin
Data nașterii	O	
Entitatea juridică	O	Persoană fizică, asociație, întreprindere, societate etc.

Locul nașterii	F	
Număr de identificare	F	Un element de identificare care identifică în mod unic persoana sau societatea respectivă.
		În cazul vehiculelor casate, al vehiculelor sau al plăcuțelor de înmatriculare furate sau al certificatelor de înmatriculare a căror valabilitate a fost depășită, nu se furnizează informații referitoare la proprietar/deținător. În schimb, se transmite mesajul „Informații necomunicate”.

↓ nou

↻ Consiliul

ANEXA III

MODELUL DE SCRISOARE DE INFORMARE

menționat la articolul ↻ [...] ↻ 6 ↻

[Pagina de gardă]

[Numele, adresa și numărul de telefon ale expeditorului]

[Numele și adresa destinatarului]

SCRISOARE DE INFORMARE

privind neplata unei taxe rutiere survenită în

[denumirea statului membru
pe teritoriul căruia nu s-a plătit o taxă
rutieră]

Pagina 2

La data deneplata unei taxe rutiere cu vehiculul având

[data]

numărul de înmatriculare..... marca modelul

a fost constatată de

[denumirea organismului responsabil]

[Opțiunea 1] ⁽¹⁾

Sunteți înregistrat în calitate de titular al certificatului de înmatriculare al vehiculului sus-menționat.

[Opțiunea 2] ⁽¹⁾

Deținătorul certificatului de înmatriculare al vehiculului sus-menționat a indicat că erați conducătorul vehiculului în momentul când a avut loc neplata unei taxe rutiere.

Detaliile relevante ale neplății unei taxe rutiere sunt descrise în continuare, la pagina 3.

Suma datorată ca sancțiune financiară pentru neplata unei taxe rutiere se ridică la EUR/moneda națională.

➡ Valoarea taxei rutiere care trebuie plătită este EUR/moneda națională. ◀

Termenul de plată este

În caz de neplată a acestei sancțiuni financiare, se recomandă să completați formularul de răspuns atașat (pagina 4) și să îl trimiteți la adresa indicată.

Prezenta scrisoare se tratează în conformitate cu dreptul intern al

[denumirea statului membru pe teritoriul căruia nu s-a plătit o taxă rutieră].

Detalii relevante privind neplata unei taxe rutiere

(b) Date privind vehiculul care a fost utilizat atunci când nu s-a plătit o taxă rutieră:

Număr de înmatriculare:
Stat membru de înmatriculare:
Marcă și model:

(c) Date privind neplata unei taxe rutiere:

Locul, data și ora la care a avut loc neplata unei taxe rutiere:

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

Natura și încadrarea juridică a neplății unei taxe rutiere:

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

Descrierea detaliată a neplății unei taxe rutiere

.....
.....

Trimitere la dispoziția legală relevantă (dispozițiile legale relevante):

.....
.....

Descrierea dovezilor sau trimiterea la dovezi referitoare la neplata unei taxe rutiere:

.....
.....

(d) Date privind dispozitivul care a fost utilizat pentru constatarea neplății unei taxe rutiere ⁽²⁾:

Specificațiile dispozitivului:

.....

.....

Numărul de identificare al dispozitivului:

.....

.....

Data de expirare a ultimei calibrări:

.....

.....

(2) A se elimina dacă nu se aplică.

(3) Nu se aplică dacă nu a fost utilizat niciun dispozitiv.

Pagina 4

Formular de răspuns

(a se completa cu majuscule)

A. Identitatea conducătorului auto:

— Numele complet

.....

.....

— Locul și data nașterii:

.....

— Numărul permisului de conducere: eliberat la (data): la (locul):

— Adresa:

.....

.....

.....

B. Listă de întrebări:

1. Vehiculul marca, cu numărul de înmatriculare este înmatriculat pe

numele dumneavoastră? da/nu (1)

Dacă nu, titularul certificatului de înmatriculare este:.....

(numele, prenumele, adresa)

2. Recunoașteți că nu ați plătit o taxă rutieră? da/nu (1)

3. Dacă nu recunoașteți, motivați:

.....

.....

.....

Sunteți rugat să trimiteți formularul completat, în termen de 60 de zile de la primirea prezentei scrisori de informare, către următoarea autoritate:.....

la următoarea adresă:

INFORMAȚII

Acest dosar va fi examinat de către autoritatea competentă din

[denumirea statului membru pe teritoriul căruia nu s-a plătit o taxă rutieră]

În cazul în care nu se dă curs dosarului, veți fi informat în termen de 60 de zile de la primirea formularului de răspuns.

În cazul în care se dă curs dosarului, se aplică procedura următoare:

This image shows a single sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There is no handwriting or other markings on the paper.

Prezenta scrisoare nu produce efecte juridice.

⇒ Consiliul

⇒ [...] ⇐



⇒ Consiliul

ANEXA V

Partea A

Directiva abrogată cu modificarea sa
(menționată la articolul 13)

Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului	JO L 166, 30.4.2004, p. 124.
Regulamentul (CE) nr. 219/2009 al Parlamentului European și al Consiliului	JO L 87, 31.3.2009, p. 109.

Partea B

Termenul-limită pentru transpunerea în dreptul intern
(menționat la articolul 13)

Directiva	Termenul-limită pentru transpunere
Directiva 2004/52/CE	20 noiembrie 2005

ANEXA VI

Tabel de corespondență

Directiva 2004/52/CE	Prezenta directivă
Articolul 1 alineatul (1)	Articolul 1 alineatul (1) primul paragraf
—	Articolul 1 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 1 alineatul (2) teza introductivă	Articolul 1 alineatul (2) teza introductivă
Articolul 1 alineatul (2) litera (a)	Articolul 1 alineatul (2) litera (a)
Articolul 1 alineatul (2) litera (b)	—
Articolul 1 alineatul (2) litera (c)	Articolul 1 alineatul (2) litera (b)
—	Articolul 1 alineatul (2) litera (c)
Articolul 1 alineatul (3)	Articolul 1 alineatul (3)
—	Articolul 2
Articolul 2 alineatul (1)	Articolul 3 alineatul (1) primul paragraf
—	Articolul 3 alineatul (1) al doilea paragraf
Articolul 2 alineatul (2) prima teză	—
—	Articolul 3 alineatul (2)
Articolul 2 alineatul (2) a doua și a treia teză	Articolul 3 alineatul (3)
Articolul 2 alineatul (2) a patra teză	—
—	Articolul 3 alineatul (4)
—	Articolul 3 alineatul (5)
Articolul 2 alineatul (3)	—
Articolul 2 alineatul (4)	—
Articolul 2 alineatul (5)	—
Articolul 2 alineatul (6)	—

Articolul 2 alineatul (7)	Articolul 3 alineatul (6)
Articolul 3 alineatul (1)	—
Articolul 3 alineatul (2) prima teză	—
Articolul 3 alineatul (2) a doua teză	—
Articolul 3 alineatul (2) a treia teză	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 3 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (3)
Articolul 3 alineatul (4)	—
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (2)	—
Articolul 4 alineatul (3)	Articolul 4 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (4)	—
Articolul 4 alineatul (5)	—
Articolul 4 alineatul (6)	—
Articolul 4 alineatul (7)	Articolul 4 alineatul (5)
Articolul 4 alineatul (8)	Articolul 4 alineatul (6)
Articolul 5	—
—	Articolul 5
—	Articolul 6
—	Articolul 7
—	Articolul 8
—	Articolul 9
—	Articolul 10
—	Articolul 11

Articolul 6	Articolul 12 alineatul (1)
—	Articolul 12 alineatul (2)
	Articolul 13
Articolul 7	Articolul 14
Articolul 8	Articolul 15
Anexă	☞ [...] ☞
—	Anexa II
—	Anexa III
—	Anexa IV
—	Anexa V
—	Anexa VI
