

Bruksela, 17 maja 2018 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0128 (COD)

8856/1/18
REV 1

TRANS 189
CODEC 748

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli (część I)/Rada

Nr popr. dok.: ST 8309/18 TRANS 164 CODEC 626

Nr dok. Kom.: ST 9673/17 TRANS 217 CODEC 928

Dotyczy: Wniosek DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat
drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat
przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (wersja przekształcona)
(Tekst mający znaczenie dla EOG)

– Podejście ogólne

1. WPROWADZENIE

1. W dniu 1 czerwca 2017 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w ramach tzw. *pierwszego pakietu dotyczącego mobilności*.
 - głównym celem wniosku jest usprawnienie elektronicznych systemów poboru opłat drogowych, tak aby były powszechnie interoperacyjne w Unii;
 - Komisja uważa, że obowiązująca dyrektywa nie osiągnęła w pełni wszystkich swoich celów i dlatego wymaga zmiany;

- jako główne źródła problemów w obecnej sytuacji ustawodawczej Komisja wskazuje bariery administracyjne, w tym lokalne specyfikacje techniczne, szeroki obowiązkowy zasięg geograficzny oraz obowiązkowe wspomagane satelitarnie usługi dla pojazdów lekkich;
 - ponadto Komisja proponuje ustanowienie systemu wymiany informacji między państwami członkowskimi w celu identyfikacji kierowców, którzy nie uiszczają opłat drogowych;
 - wniosek został przedstawiony z wykorzystaniem techniki przekształcenia.
2. Komisja Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim (TRAN) w dniu 30 czerwca 2017 r. wyznaczyła na sprawozdawcę Massimiliana Saliniego (PPE, IT). Komisja Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych (LIBE) przyjęła swoją opinię w dniu 28 marca 2018 r. Komisja Prawna (JURI) ma przekazać opinię w sprawie wykorzystania techniki przekształcenia.
 3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny zatwierdził swoją opinię w dniu 18 października 2017 r., zaś Komitet Regionów zatwierdził swoją opinię w dniu 1 lutego 2018 r.
 4. Druga Izba parlamentu Niderlandów, Senat Republiki Włoskiej, Senat Rumunii, Senat Republiki Czeskiej i Zgromadzenie Narodowe Francji przyjęły opinie w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności.
2. **PRACE W RADZIE**
5. W dniu 1 czerwca 2017 r. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego podjęła analizę wniosku, rozpoczynając od jego ogólnej prezentacji przez Komisję. Ocena skutków została przeanalizowana w dniu 21 czerwca 2017 r.

6. Podczas prezydencji bułgarskiej grupa robocza omawiała ten wniosek na posiedzeniach w dniach 8 stycznia, 26 lutego, 15 marca, 20 marca, 23 kwietnia i 8 maja 2018 r. Jednym z głównych wyzwań związanych z tym dossier było włączenie do dyrektywy elementów uznanych za zasadnicze w decyzji Komisji 2009/750/WE¹ i w szczególności koniecznych zmian w tych elementach. Komitet ds. Opłat Elektronicznych² przeprowadził przygotowania techniczne dotyczące wspomnianych niezbędnych zmian. Prezydencja opracowała kompromis między przepisami zawartymi w dyrektywie a określeniem szczegółów, do czego została uprawniona Komisja.
7. Drugim ważnym przedmiotem prac na forum grupy roboczej było rozszerzenie dyrektywy w sprawie elektronicznego poboru opłat drogowych o wymianę informacji na temat kierowców, którzy nie uiszczają opłat drogowych. Z jednej strony, system ten musi być spójny z zasadami i przepisami odnoszącymi się do ochrony danych osobowych. Z drugiej strony, w niektórych państwach członkowskich przepisy krajowe nie pozwalają prowadzić dochodzeń w sprawie naruszeń bez pośredniego etapu zgłoszenia. Grupa robocza osiągnęła kompromis, który był w dużym stopniu satysfakcjonujący w obu tych aspektach.

3. **KWESTIE NIEROZSTRZYGNIE**

8. Grupa robocza zajęła się w dużym stopniu kwestiami technicznymi. Niektóre podjęte decyzje polityczne, zwłaszcza w odniesieniu do wynagrodzenia, nie są w pełni podzielane przez wszystkie państwa członkowskie. Prezydencja uważa jednak, że obecny tekst kompromisowy stanowi zrównoważone, a także spójne rozwiązanie odnośnych problemów.

4. **WNIOSEK**

9. W dniu 25 maja 2018 r. Komitet Stałych Przedstawicieli zatwierdził z niewielkimi zmianami tekst kompromisowy zamieszczony w załączniku do niniejszego sprawozdania, aby umożliwić przyjęcie podejścia ogólnego na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) w dniu 7 czerwca 2018 r.

¹ Decyzja Komisji z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz.U. L 268 z 13.10.2009, s. 11).

² Ustanowiony na podstawie dyrektywy 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w ~~Wspólnocie~~ Unii (wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ_a

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ~~Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską~~, w szczególności jego art. 7 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

↓ nowy

➡ Rada

(1) Dyrektywa 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹ została znacząco zmieniona. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, dyrektywa ta powinna zostać przekształcona.

➡ (1a) Konieczne jest, aby opłaty elektroniczne były interoperacyjne w celu zmniejszenia kosztów i obciążeń związanych z uiszczaniem opłat w całej Unii.

(1aa) Brak interoperacyjności stanowi istotny problem dla systemów elektronicznych opłat drogowych, w przypadku gdy opłata drogowa jest powiązana z odległością pokonaną przez pojazd (opłaty oparte na odległości) lub przejechaniem pojazdu przez określony punkt (np. opłaty kordonowe). Przepisy dotyczące interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych powinny mieć zatem zastosowanie jedynie do tych systemów i nie powinny mieć zastosowania do systemów, w których należna opłata drogowa jest powiązana z czasem, jaki dany pojazd spędził na infrastrukturze objętej opłatami (systemy oparte na czasie, winiety).

(1ab) Transgraniczne egzekwowanie obowiązku uiszczania opłat drogowych to poważny problem we wszystkich systemach, opartych na odległości, kordonie lub czasie, zarówno elektronicznych, jak i manualnych. Przepisy dotyczące transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej powinny mieć zatem zastosowanie do wszystkich tych systemów.

(1ac) Z powodu braku spójnej klasyfikacji opłat parkingowych w całej Unii oraz ze względu na ich niebezpośredni związek z korzystaniem z infrastruktury, opłat tych nie należy włączać do zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

¹ Dyrektywa 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124).

- (1b) Interoperacyjność elektronicznych systemów poboru opłat wymaga pewnego poziomu harmonizacji zastosowanej technologii i interfejsów między składnikami interoperacyjności.
- (1c) Harmonizację technologii i interfejsów powinny wspierać rozwój i utrzymanie odpowiednich jawnych i powszechnych norm, dostępnych na zasadach niedyskryminacyjnych dla wszystkich dostawców systemu.
- (1d) Aby zapewnić obsługę – za pomocą oferowanych przez dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) urządzeń pokładowych – wymaganych technologii łączności, dostawcy EETS powinni mieć możliwość korzystania z innych podzespołów sprzętowych i oprogramowania już obecnych w pojeździe, takich jak systemy nawigacji satelitarnej czy urządzenia przenośne, oraz podłączania do nich swoich urządzeń.
- (1e) Należy uwzględnić cechy szczególne systemów elektronicznego poboru opłat, które obecnie stosowane są w odniesieniu do pojazdów lekkich. Ponieważ żadne takie systemy elektronicznego poboru opłat nie wykorzystują obecnie pozycjonowania satelitarnego ani łączności ruchomej, dostawcom EETS należy zezwolić – przez ograniczony czas – na wyposażanie pojazdów lekkich w urządzenia pokładowe nadające się wyłącznie do pracy w technologii wykorzystującej pasmo 5,8 GHz. Odstępstwo to powinno pozostawać bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do wprowadzania wspomaganego satelitarnie poboru opłat dla pojazdów lekkich.
- (1f) Systemy poboru opłat oparte na automatycznym rozpoznawaniu tablic rejestracyjnych (ARTR) wymagają większej liczby manualnych kontroli transakcji związanych z opłatami w zapleczu administracyjnym niż systemy wykorzystujące urządzenia pokładowe. Systemy z urządzeniami pokładowymi są wydajniejsze w dużych obszarach opłat elektronicznych, a systemy ARTR są odpowiedniejsze dla małych obszarów, jak w przypadku opłat miejskich, gdy używanie urządzeń pokładowych generowałoby nieproporcjonalne koszty lub obciążenia administracyjne. ARTR może być przydatne w połączeniu z innymi technologiami.
- (1g) Przy uwzględnieniu technicznego rozwoju rozwiązań opartych na ARTR należy zachęcić organy normalizacyjne do określenia niezbędnych norm technicznych.
- (1h) Konkretne prawa i obowiązki dostawców EETS powinny mieć zastosowanie do przedsiębiorstw, które dowiodą spełniania określonych wymogów oraz zostaną zarejestrowane jako dostawcy EETS w państwie członkowskim ich siedziby.

- (1i) Prawa i obowiązki głównych podmiotów w ramach EETS, tj. dostawców EETS, podmiotów pobierających opłaty oraz użytkowników EETS, powinny być jasno zdefiniowane, aby zapewnić funkcjonowanie rynku w sposób sprawiedliwy i sprawny.
- (1j) Szczególnie ważne jest, aby zagwarantować dostawcom EETS pewne prawa, takie jak prawo do ochrony danych wrażliwych z punktu widzenia handlu, bez wywierania niekorzystnego wpływu na jakość usług świadczonych na rzecz podmiotów pobierających opłaty i użytkowników EETS.
- (1k) Dostawcy EETS powinni być zobowiązani do pełnej współpracy z podmiotami pobierającymi opłaty w zakresie działań dotyczących egzekwowania opłat, tak aby zwiększyć ogólną efektywność systemów elektronicznego poboru opłat.
- (1l) Aby umożliwić konkurencję wśród dostawców EETS w sposób niedyskryminacyjny i dla wszystkich klientów w danym obszarze EETS, należy dostawcom zapewnić możliwość otrzymania akredytacji na ten obszar wystarczająco wcześniej, tak aby mogli oferować usługi użytkownikom od pierwszego dnia funkcjonowania systemu pobierania opłat.
- (1m) Podmioty pobierające opłaty powinny być wyraźnie zobowiązane do udzielania dostawcom EETS niedyskryminującego dostępu do swoich obszarów EETS.
- (1n) Aby zapewnić wszystkim dostawcom EETS przejrzystość i niedyskryminujący dostęp do obszarów EETS, podmioty pobierające opłaty powinny być zobowiązane do publikowania w informacji o obszarze EETS wszystkich niezbędnych informacji dotyczących uprawnień do dostępu.
- (1o) Aby zapewnić wszystkim dostawcom EETS przejrzystość i niedyskryminujący dostęp do obszarów EETS, podmioty pobierające opłaty powinny być zobowiązane do publikowania w informacji o obszarze EETS wszystkich niezbędnych informacji dotyczących uprawnień do dostępu.
- (1p) Dostawcy EETS powinni mieć prawo do godziwego wynagrodzenia obliczonego w oparciu o przejrzystą i niedyskryminacyjną metodę.
- (1q) Dostawcy EETS powinni być zobowiązani do wpłaty na rzecz podmiotu pobierającego opłaty wszelkich opłat należnych od ich klientów; dostawcy EETS nie powinni jednak odpowiadać za opłaty nieuiszczone przez ich klientów, jeżeli mają oni do dyspozycji urządzenia pokładowe, o których podmiot pobierający opłaty został poinformowany, że utraciły ważność.

- (1r) W przypadku gdy podmiot prawny będący dostawcą usługi poboru opłat pełni również inne funkcje w systemie elektronicznego poboru opłat lub prowadzi inną działalność niezwiązaną bezpośrednio z elektronicznym pobieraniem opłat, powinien być zobowiązany do prowadzenia dokumentacji księgowej, która umożliwi wyraźne rozróżnienie kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług poboru opłat oraz kosztów i przychodów związanych z inną działalnością, oraz do przekazywania właściwemu organowi pojedynczemu lub organowi sądowemu informacji na temat tych kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług poboru opłat. Nie należy zezwalać na subsydiowanie skrośne pomiędzy tymi różnymi rodzajami działalności.
- (1s) Użytkownikom należy umożliwić dokonania subskrypcji na usługę EETS u dowolnego dostawcy EETS, niezależnie od narodowości, państwa członkowskiego zamieszkania czy państwa członkowskiego rejestracji pojazdu.
- (1t) Aby uniknąć podwójnego uiszczenia opłaty i zagwarantować użytkownikom pewność prawa, należy uznać uiszczenie opłaty na rzecz dostawcy EETS za spełnienie obowiązków użytkownika wobec odpowiedniego podmiotu pobierającego opłaty.
- (1u) Organy pojedyncze powinny być uprawnione do sprawdzania, czy warunki umów obowiązujących któregośkolwiek z dostawców EETS są niedyskryminacyjne. Organy te powinny w szczególności być uprawnione do sprawdzania, czy wynagrodzenie oferowane dostawcom EETS przez podmiot pobierający opłaty jest zgodne z zasadami niniejszej dyrektywy.
- (1v) Dane dotyczące ruchu użytkowników EETS stanowią istotny element służący wzmocnieniu polityk transportowych państw członkowskich. Państwa członkowskie powinny mieć zatem możliwość żądania takich danych od dostawców EETS do celów opracowywania polityk dotyczących ruchu i do celów usprawniania zarządzania ruchem lub do celów innego niekomercyjnego stosowania przez państwo, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami dotyczącymi ochrony danych.
- (1w) Istnieje potrzeba określenia ram dotyczących procedur akredytacji dostawców EETS na danym obszarze poboru opłat; ramy te powinny zapewniać sprawiedliwy dostęp do rynku przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiedniego poziomu usługi.

(1x) Procedury regulujące ocenę zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS powinny opierać się na zastosowaniu modułów, których dotyczy decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE¹. W celu wspierania rozwoju przemysłu należy jak najdokładniej określić procedury obejmujące system zapewniania jakości. Procedury te powinny jednostkom notyfikowanym dokonującym oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS pozwolić na upewnienie się, że na etapie projektu, budowy, uruchamiania i w czasie eksploatacji rezultaty będą zgodne z obowiązującymi uregulowaniami oraz technicznymi i eksploatacyjnymi przepisami. Jednostki notyfikowane powinny jak najściślej koordynować swoje decyzje.

(1z) Aby zapewnić uczestnikom rynku EETS łatwy dostęp do informacji, państwa członkowskie powinny być zobowiązane do sporządzania zestawień i publikowania w publicznie dostępnych rejestrach krajowych wszystkich istotnych danych dotyczących EETS.

(1za) Aby umożliwić postęp techniczny, ważne jest, aby podmioty pobierające opłaty miały możliwość testowania nowych technologii lub koncepcji poboru opłat. Takie testy powinny być jednak ograniczone, a dostawcy EETS nie powinni być zobowiązani do udziału w nich, chyba że ma to podstawowe znaczenie dla testowania pilotażowego systemu opłat. Komisja powinna mieć możliwość odmowy wydania pozwolenia na takie testy, jeżeli mogłyby one stanowić uszczerbek dla właściwego funkcjonowania regularnego systemu elektronicznych opłat drogowych. ☹

¹ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 1
(dostosowany)

~~Poprzez rezolucję z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie rozwoju telematyki w transporcie drogowym, w szczególności w odniesieniu do elektronicznego pobierania opłat (EFC)¹, Rada wezwała Komisję oraz Państwa Członkowskie do opracowania strategii w zakresie zharmonizowania systemów EFC w celu osiągnięcia właściwego poziomu interoperacyjności na poziomie europejskim. Komunikat Komisji w sprawie interoperacyjnych systemów elektronicznego pobierania opłat w Europie był pierwszym etapem tej strategii.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 2
(dostosowany)

~~Większość Państw Członkowskich, które zainstalowały systemy elektronicznego pobierania opłat w celu finansowania kosztów infrastruktury drogowej lub w celu pobierania opłat za korzystanie z dróg (zwane dalej wspólnie „systemy opłat elektronicznych”), stosuje technologię mikrofalową krótkiego zasięgu oraz częstotliwości zbliżone do 5,8 GHz, jednak obecnie te systemy nie są całkowicie kompatybilne. Prace w zakresie technologii mikrofalowej podjęte przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) zaowocowały w styczniu 2003 r. przygotowaniem norm technicznych ustalając kompatybilność równą 5,8 GHz w odniesieniu do systemów mikrofalowych opłat elektronicznych, w następstwie przyjęcia wstępnych norm technicznych w 1997 r. Jednakże te wstępne normy nie obejmują wszystkich systemów wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC) 5,8 GHz funkcjonujących we Wspólnocie, a obejmują dwa warianty, które nie są całkowicie kompatybilne. Są one oparte na modelu współdziałania systemów otwartych (OSI) zdefiniowanym przez Międzynarodową Organizację Normalizacyjną w odniesieniu do komunikacji pomiędzy systemami komputerowymi;~~

¹ ~~Dz.U. C 194 z 25.6.1997, str. 5.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 3
(dostosowany)

~~Producenci urządzeń oraz zarządzający infrastrukturą uzgodnili jednak, w ramach Wspólnoty, aby wytwarzać produkty interoperacyjne oparte na istniejących systemach DSRC 5,8 GHz. Urządzenia, które będzie należało udostępnić użytkownikom powinny być zdolne do komunikowania się z technologiami, które mogą być wyłącznie stosowane w nowych systemach opłat elektronicznych, które mają być wykorzystywane we Wspólnocie po dniu 1 stycznia 2007 r., mianowicie technologia pozycjonowania satelitarnego, technologia łączności ruchomej przy wykorzystaniu norm GSM-GPRS oraz technologii mikrofalowej 5,8 GHz;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 4
(dostosowany)

~~Istotne jest, aby prace normalizacyjne zostały ukończone tak szybko jak jest to możliwe, w celu ustalenia norm technicznych zapewniających kompatybilność techniczną pomiędzy systemami opłat elektronicznych opartymi na technologii mikrofalowej 5,8 GHz oraz technologiach pozycjonowania satelitarnego i łączności ruchomej, dla uniknięcia dalszego rozdrobnienia rynku;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 5
(dostosowany)
⇒ Rada

⇒ [...] ⇐

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 6
⇒ Rada

⇒ [...] ⇐

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 7

~~W ramach wprowadzania nowych systemów opłat elektronicznych należy udostępnić odpowiednie urządzenia, aby zapobiec dyskryminacji pomiędzy zainteresowanymi przedsiębiorstwami;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 8

~~W szczególności, z uwagi na ich dużą elastyczność i uniwersalność, stosowanie nowych technologii pozycjonowania satelitarnego (GNSS) oraz łączności ruchomej (GSM/GPRS) w systemach opłat elektronicznych może służyć spełnieniu wymogów nowych polityk w zakresie opłat drogowych zaprojektowanych na poziomie Wspólnoty i Państw Członkowskich. Technologie te umożliwiają policzenie dużej liczby kilometrów z uwzględnieniem kategorii dróg, bez konieczności kosztownych inwestycji w infrastrukturę. Technologie te otwierają również możliwości związane z nowymi usługami w zakresie bezpieczeństwa i informacji dla podróżujących, takich jak automatyczny alarm uruchamiany przez pojazd uległy wypadkowi, wskazujący położenie pojazdu oraz informacje w czasie rzeczywistym dotyczące warunków ruchu drogowego, natężenia ruchu drogowego oraz czasu podróży.~~

~~W odniesieniu do pozycjonowania satelitarnego, projekt Galileo rozpoczęty przez Wspólnotę w 2002 r. ma na celu zapewnienie, do 2008 r., usług informacyjnych o wyższej jakości niż usługi zapewnione przez obecne systemy nawigacji satelitarnej oraz takie, które byłyby optymalne dla usług telematiki drogowej. Pilotażowy system Europejskiego Geostacjonarnego Systemu Pokrycia Nawigacyjnego (EGNOS), stanie się funkcjonalny już w 2004 r., zapewniając podobne rezultaty. Jednakże te innowacyjne systemy mogą powodować problemy dotyczące wiarygodności kontroli oraz w związku z zapobieganiem nadużyciom finansowym. Jednakże z uwagi na istotne zalety określone powyżej, stosowanie technologii pozycjonowania satelitarnego oraz łączności ruchomej jest zasadniczo zalecane w ramach wprowadzania nowych systemów opłat elektronicznych;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 9
(dostosowany)
↻ Rada

↻ [...] ↻

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 10
(dostosowany)
↻ Rada

↻ [...] ↻

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 11

~~Uzasadnione jest zainteresowanie kierowców poprawą jakości usług dotyczących infrastruktury drogowej, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa, jak również istotnym ograniczeniem zatorów przy punktach pobierania opłat, zwłaszcza w dniach o dużym natężeniu ruchu oraz przy szczególnie zatłoczonych punktach sieci drogowej. Zdefiniowanie europejskiej usługi opłaty elektronicznej musi odpowiedzieć na to zainteresowanie. Należy ponadto przyjąć przepisy mające na celu zapewnienie, aby przewidziane technologie oraz elementy składowe mogły być również, w takim zakresie w jakim jest to technicznie możliwe, połączone z innymi elementami pojazdów, w szczególności tachografem elektronicznym oraz urządzeniami służącymi do wzywania pomocy. Systemy intermodalne nie powinny być wyłączone na późniejszym etapie.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 12

~~Możliwość dopuszczenia innych, przyszłych zastosowań, uzupełniających do pobierania opłat powinna być zapewniona poprzez zamontowanie odpowiednich urządzeń;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 13
➔ Rada

➔ [...] ➔

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 14
➔ Rada

➔ [...] ➔

↓ nowy
➔ Rada

➔ [...] ➔

➔ [...] ➔

- (10) ➔ [...] ➔ ➔ Na zbadanie w przyszłości zasługuje możliwość zastosowania w elektronicznym poborze opłat innych pojawiających się na rynku technologii ➔ ➔ [...] ➔, po przeprowadzeniu dokładnej oceny związanych z tym kosztów, korzyści, barier technicznych i możliwych rozwiązań. ➔ Ważne jest, aby wprowadzone zostały środki służące ochronie istniejących inwestycji w technologię wykorzystującą pasmo 5,8 GHz przed negatywnym wpływem innych technologii. ➔

⇒ (10a) Bez uszczerbku dla pomocy państwa i prawa konkurencji państwa członkowskie powinny mieć możliwość opracowywania ustaleń propagujących elektroniczne pobieranie i fakturowanie opłat. Ⓞ

⇒ [...] Ⓞ

⇒ [...] Ⓞ

(13) Problemy z ustaleniem tożsamości nierezydentów popełniających wykroczenie na szkodę systemów elektronicznego poboru opłat utrudniają dalsze wdrażanie tych systemów oraz stosowanie na szerszą skalę na unijnych drogach zasady „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” ⇒ „dlatego też istnieje potrzeba znalezienia sposobu identyfikacji takich osób i przetwarzania ich danych osobowych.” Ⓞ

(14) Ze względu na spójność i efektywne wykorzystanie zasobów system wymiany informacji na temat osób, które nie uiściły opłaty drogowej, ⇒ i na temat ich pojazdów Ⓞ powinien korzystać z tych samych narzędzi co system wykorzystywany do wymiany informacji dotyczących przestępstw i wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego przewidziany w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413¹.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).

➔ (14a) W niektórych państwach członkowskich nieuiszczenie opłaty drogowej stwierdza się dopiero, gdy użytkownik zostanie powiadomiony o obowiązku uiszczenia opłaty drogowej. Niniejsza dyrektywa nie harmonizuje przepisów krajowych w tym zakresie, dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania niniejszej dyrektywy do identyfikowania użytkowników i pojazdów do celów powiadamiania. Takie rozszerzone stosowanie powinno być jednak dozwolone tylko, jeżeli spełnione są określone warunki. Ⓞ

➔ [...] Ⓞ

(16) Państwa członkowskie należy zobowiązać do przekazywania Komisji informacji i danych koniecznych do oceny skuteczności i wydajności systemu wymiany informacji na temat osób, które nie uiszczyły opłaty drogowej. Komisję należy zobowiązać do przeprowadzenia oceny uzyskanych danych i informacji oraz do zaproponowania, w razie potrzeby, zmian w przepisach. ➔ Komisja powinna również ocenić wpływ takich zmian na rynku świadczenia usługi EETS, w tym na małe i oddalone obszary EETS, i w razie konieczności zaproponować dalsze środki. Ⓞ

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 15

~~Systemy opłat elektronicznych istotnie przyczyniają się do zmniejszenia ryzyka wypadków, tym samym zwiększając bezpieczeństwo drogowe, do ograniczenia ilości transakcji gotówkowych oraz do ograniczenia zatorów przy punktach pobierania opłat, zwłaszcza w dniach o dużym natężeniu ruchu. Systemy opłat elektronicznych ograniczają również negatywny wpływ na środowisko naturalne pojazdów oczekujących i ponownie uruchamianych oraz zatorów, jak również wpływ na środowisko naturalne związany z instalacją nowych punktów pobierania opłat lub rozbudową istniejących;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 16
(dostosowany)

~~Biała Księga dotycząca europejskiej polityki transportowej na 2010 r. określa cele związane z bezpieczeństwem oraz płynnością ruchu drogowego. Interoperacyjne inteligentne usługi i systemy transportowe są ważnym instrumentem w osiągnięciu tych celów.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 17
(dostosowany)
⇒ Rada

- (17) ⇒ Egzekwowanie obowiązku uiszczania opłat drogowych, identyfikacja pojazdu i właściciela pojazdu lub posiadacza pojazdu, w przypadku którego stwierdzono nieuiszczenie opłaty drogowej, oraz gromadzenie informacji dotyczących użytkownika do celu zapewnienia zgodności podmiotu pobierającego opłaty z jego obowiązkami wobec organów podatkowych ~~☐~~ ⇒ [...] ~~☐~~ wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych. Takie przetwarzanie powinno być przeprowadzane zgodnie z ~~regułami wspólnotowymi~~ ~~☒~~ przepisami prawa Unii ~~☒~~, określonymi między innymi w ~~dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych~~¹ rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679², dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680³ oraz w dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z ~~dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącej przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej~~⁴. Prawo do ochrony danych osobowych jest w sposób wyraźny uznane przez art. 8 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej.⁵

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

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89).

⁴ Dyrektywa 2002/58/WE parlamentu europejskiego i rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 18

~~Automatyczne obciążanie opłatami rachunków bankowych lub rachunków kart kredytowych/debetowych, które są założone gdziekolwiek, we Wspólnocie lub poza, jest zależne od całkowicie funkcjonalnych wspólnotowych obszarów płatności z niedyskryminacyjnymi opłatami za usługi.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 19

~~Systemy pobierania opłat elektronicznych, które są wdrażane w Państwach Członkowskich powinny spełniać następujące podstawowe kryteria: system powinien być przygotowany do włączenia przyszłych technologicznych i systemowych ulepszeń oraz uzupełnień, bez konieczności kosztownej redukcji starszych modeli i metod; koszty zaadoptowania systemów przez użytkowników korzystających z dróg w celach gospodarczych jak i prywatnych użytkowników powinny być nieznaczne w porównaniu do korzyści dla tych użytkowników dróg, jak również dla społeczeństwa jako całości; wprowadzenie systemu w każdym Państwie Członkowskim powinno być dokonane na zasadach ze wszech miar niedyskryminacyjnych pomiędzy krajowymi użytkownikami dróg a użytkownikami dróg z innych Państw Członkowskich.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 20
(dostosowany)

~~Ze względu na to, iż cele niniejszej dyrektywy, w szczególności interoperacyjność systemów opłat elektronicznych w ramach rynku wewnętrznego oraz wprowadzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej obejmujące całą wspólnotową sieć drogową, w ramach której opłaty są pobierane, nie mogą być w dostatecznym stopniu osiągnięte przez Państwa Członkowskie, natomiast, z uwagi na ich wymiar europejski, możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie wspólnotowym. Wspólnota może podejmować środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to co jest niezbędne do osiągnięcia tych celów.~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 21
(dostosowany)

~~Należy zapewnić włączenie zainteresowanych stron (takich jak podmioty świadczące usługi związane z opłatami, zarządzających infrastrukturą, branż elektronicznej i motoryzacyjnej oraz użytkowników) do konsultacji prowadzonych przez Komisję w zakresie technicznych i umownych aspektów tworzenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej. Tam gdzie jest to stosowne, Komisja powinna również zasięgać opinii organizacji pozarządowych działających w dziedzinach ochrony prywatności, bezpieczeństwa drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 22
(dostosowany)

~~W celu stworzenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej niezbędne będzie przede wszystkim ustanowienie wytycznych, które zostaną określone przez Komitet ds. Opłat Elektronicznych ustanowiony na mocy niniejszej dyrektywy;~~

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 23

(18) Niniejsza dyrektywa nie narusza swobody państw członkowskich w zakresie ustanawiania reguł dotyczących pobierania opłat w zakresie infrastruktury drogowej oraz kwestii podatkowych.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50, motyw 24

~~Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹;~~

¹ ~~Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.~~

↓ nowy

➤ Rada

(19) W celu ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat pojazdów i właścicieli lub posiadaczy pojazdów, których dotyczy przypadek nieuiszczenia opłaty drogowej, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania załącznika II do zmian w prawodawstwie unijnym. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia¹. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(19a) Wdrażanie niniejszej dyrektywy wymaga jednolitych warunków stosowania specyfikacji technicznych i administracyjnych dotyczących wprowadzania w państwach członkowskich procedur i interfejsów między podmiotami EETS, tak aby ułatwić interoperacyjność i zapewnić zarządzanie krajowymi rynkami pobierania opłat przy pomocy ekwiwalentnych przepisów. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszej dyrektywy oraz określenia tych specyfikacji technicznych i administracyjnych, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011².

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

↻ [...] ↻

- (21) Niniejsza dyrektywa nie powinna naruszać zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego dyrektywy określonej w załączniku V część B.
- (22) Zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady¹ skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,

¹ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Cel i Przedmiot i zakres

1. Niniejsza dyrektywa określa warunki niezbędne do zapewnienia interoperacyjności systemów elektronicznych poboru opłat drogowych oraz ułatwiania transgranicznej wymiany danych rejestracyjnych pojazdów w przypadku pojazdów i właścicieli lub posiadaczy pojazdów, których dotyczy przypadek nieuiszczenia opłat drogowych [...] we Wspólnocie Unii. Niniejszą dyrektywę stosuje się do [...] wszystkich rodzajów opłat drogowych w ramach całej wspólnotowej unijnej sieci drogowej, dróg miejskich i międzymiastowych, autostrad, większych i mniejszych dróg oraz różnych konstrukcji obiektów, takich jak tunele, mosty oraz promy.

⇒ Niniejszą dyrektywę stosuje się bez uszczerbku dla podejmowanych przez państwa członkowskie decyzji o pobieraniu opłat od określonych rodzajów pojazdów oraz decyzji określających wysokość tych opłat i cel ich pobierania. ⇐

2. ⇒ [...] ⇐ ⇒ Art. 3–4p nie mają ⇐ zastosowania do:

a) systemów opłat drogowych, ⇒ [...] ⇐ ⇒ które nie są systemami elektronicznymi w rozumieniu art. 2 lit. db) ⇐ ;

~~b) systemów elektronicznych opłat drogowych, które nie wymagają instalowania urządzeń pokładowych;~~

~~eb)~~ małych, ściśle lokalnych systemów opłat drogowych, w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań ⇒ [...] ⇐ ⇒ art. 3–4p ⇐ byłyby nieproporcjonalne do korzyści;⇐

⇒ [...] ⇐

⇒ 2a. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do opłat parkingowych. ⇐

3. ~~W celu osiągnięcia C celu, określonego w ust. 1, \boxtimes jakim jest interoperacyjność \boxtimes tworzy się europejską usługę opłaty \boxtimes systemów \boxtimes elektronicznej \boxtimes poboru opłat drogowych w Unii, osiąga się za pomocą europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), która \boxtimes Usługa ta, ma charakter uzupełniający wobec krajowych usług opłaty elektronicznej w państwach członkowskich i zapewnia interoperacyjność w ramach całej Wspólnoty, w odniesieniu do użytkowników systemów opłat elektronicznych, które zostały już wprowadzone w Państwach Członkowskich oraz tych systemów, które mają być wprowadzone w przyszłości w ramach niniejszej dyrektywy.~~
- ➔ 4. W przypadku gdy prawo krajowe wymaga powiadomienia użytkownika o obowiązku opłaty, zanim można stwierdzić przypadek nieuiszczenia opłaty, państwa członkowskie mogą również stosować niniejszą dyrektywę, aby zidentyfikować właściciela lub posiadacza pojazdu, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:
- b) nie ma żadnych innych środków pozwalających na identyfikację właściciela lub posiadacza pojazdu; oraz
 - c) powiadomienie właściciela lub posiadacza pojazdu o obowiązku uiszczenia opłaty jest obowiązkowym etapem procedury uiszczania opłaty drogowej na mocy prawa krajowego.
5. W przypadku gdy państwo członkowskie podjęło decyzję o stosowaniu ust. 4, podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, aby wszelkie postępowanie następcze w odniesieniu do obowiązku uiszczenia opłaty drogowej było prowadzone wyłącznie przez organy publiczne. Odniesienia do nieuiszczenia opłaty drogowej w niniejszej dyrektywie dotyczą przypadków objętych ust. 4, w przypadku gdy państwo członkowskie, w którym ma miejsce przypadek nieuiszczenia opłaty, stosuje ten ustęp. ◀



↓ nowy


➔ Rada

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

a)  [...]  „usługa opłaty” oznacza usługę umożliwiającą użytkownikom korzystanie z jednego lub większej liczby obszarów EETS po podpisaniu jednej umowy i, w razie konieczności, przy użyciu jednego zestawu urządzeń pokładowych. Obejmuje ona w szczególności

- w razie konieczności, dostarczanie użytkownikom urządzeń pokładowych dostosowanych do ich potrzeb i utrzymywanie ich funkcjonalności;
- zagwarantowanie, że użytkownicy będą dokonywali należnych opłat na rzecz podmiotów pobierających opłaty;
- udostępnianie użytkownikom nowych sposobów płatności lub przyjmowanie tych istniejących;
- pobieranie opłat od użytkowników;
- zarządzanie relacjami klienckimi z użytkownikami;
- wdrażanie polityki bezpieczeństwa i prywatności w systemach poboru opłat i przestrzeganie jej; 

- ☞ aa) „dostawca usługi poboru opłat” oznacza podmiot prawny świadczący usługi poboru opłat na jednym lub wielu obszarach EETS w odniesieniu do co najmniej jednej klasy pojazdów; ☹
- b) „podmiot pobierający opłaty” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który pobiera opłaty za poruszanie się pojazdem na obszarze ☞ [...] ☹ ;
- ☞ ba) „przyszły podmiot pobierający opłaty” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który został wyznaczony jako podmiot pobierający opłaty w przyszłym obszarze EETS; ☹
- c) „dostawca EETS” oznacza podmiot zapewniający użytkownikowi EETS dostęp do usługi EETS ☞ [...] ☹ zarejestrowany w państwie członkowskim swojej siedziby;
- d) „użytkownik EETS” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która zawarła umowę z dostawcą EETS w celu uzyskania dostępu do usługi EETS;
- ☞ da) „EETS” oznacza usługę poboru opłat świadczoną użytkownikowi EETS przez dostawcę EETS na co najmniej jednym obszarze EETS na mocy umowy;
- db) „system elektronicznego poboru opłat drogowych” oznacza system pobierania opłat, w którym obowiązek uiszczenia opłaty przez użytkownika jest uruchamiany wyłącznie przez automatyczne wykrycie obecności pojazdu w pewnym miejscu za pomocą zdalnej łączności z urządzeniem pokładowym w pojeździe lub za pomocą automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych i jest wyłącznie związany z tym automatycznym wykryciem; ☹
- e) „obszar ☞ [...] ☹☞ EETS ☹ ” oznacza drogę, sieć dróg, obiekt, taki jak most lub tunel, bądź prom, gdzie opłaty ☞ [...] ☹ pobiera się ☞ [...] ☹ za pomocą ☞ [...] ☹ ☞ elektronicznego systemu poboru opłat ☹ ;

- f) „urządzenie pokładowe” oznacza pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania [...] , instalowany lub przewożony w pojeździe w celu gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania/przesyłania danych. Urządzenie pokładowe może być pojedynczym urządzeniem lub zintegrowanym systemem ;
- fa) „główny dostawca usług” oznacza dostawcę usługi poboru opłat mającego konkretne obowiązki, takie jak obowiązek podpisywania umów ze wszystkimi zainteresowanymi użytkownikami, lub konkretne prawa, takie jak określone wynagrodzenie czy gwarantowana umowa długoterminowa; są one różne od praw i obowiązków innych dostawców usług;
- fb) „składnik interoperacyjności” oznacza każdy podstawowy element, grupę elementów, podzespół lub pełny zespół sprzętu włączonego lub przeznaczonego do włączenia w system EETS, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność usługi, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie;
- fc) „przydatność do stosowania” oznacza zdolność składnika interoperacyjności do osiągnięcia i utrzymania określonej wydajności w czasie jego użytkowania, po zintegrowaniu go w sposób reprezentatywny z EETS w powiązaniu z systemem podmiotu pobierającego opłaty;
- fe) „dane dotyczące opłat” oznaczają informacje określone przez właściwy podmiot pobierający opłaty, niezbędne do ustalenia wysokości opłaty należnej za poruszanie się pojazdem na określonym obszarze poboru opłat i zawarcia transakcji związanej z opłatą;
- ff) „zgłoszenie opłaty” oznacza oświadczenie przekazane podmiotowi pobierającemu opłaty, które zatwierdza obecność pojazdu na obszarze EETS, w formie uzgodnionej przez dostawcę usługi poboru opłaty i podmiot pobierający opłaty;
- fg) „parametry klasyfikacji pojazdów” oznaczają informacje dotyczące pojazdu, na podstawie których obliczana jest wysokość opłat przy uwzględnieniu danych dotyczących opłat;
- fh) „zaplecze administracyjne” oznacza centralny system elektroniczny używany przez podmiot pobierający opłaty, grupę podmiotów pobierających opłaty, które stworzyły jednostkę interoperacyjną, lub dostawcę EETS do gromadzenia, przetwarzania i przesyłania informacji w ramach systemu elektronicznego poboru opłat;

- fi) „system istotnie zmieniony” oznacza istniejący system elektronicznego poboru opłat, który został poddany lub jest poddawany zmianie wymagającej od dostawców EETS dokonania zmian użytkowanych składników interoperacyjności, takich jak przeprogramowanie lub ponowne badanie urządzeń pokładowych lub dostosowanie interfejsów ich zaplecza administracyjnego, i który wymaga ponownej akredytacji;
- fj) „akredytacja” oznacza proces określony przez podmiot pobierający opłaty i przez niego kierowany; proces ten musi przejść dostawca EETS w celu uzyskania zezwolenia na świadczenie usługi EETS na obszarze EETS; ☐
- g) ☐ „opłata” i ☐ „opłata drogowa” oznacza ☐ ją ☐ opłatę podlegającą uiszczeniu przez użytkownika drogi za poruszanie się po danej drodze, danej sieci dróg, danym obiekcie, takim jak most lub tunel, bądź za korzystanie z promu;
- h) „nieuiszczenie opłaty drogowej” oznacza ☐ [...] ☐ ☐ wykroczenie polegające ☐ na nieuiszczeniu przez użytkownika drogi opłaty drogowej w państwie członkowskim, ☐ [...] ☐ zdefiniowan ☐ [...] ☐ e ☐ [...] ☐ ☐ za pomocą wymogów mających zastosowanie w ☐ [...] ☐ tym państwie członkowskim ☐ ;
- i) „państwo członkowskie rejestracji” oznacza państwo członkowskie ☐ [...] ☐ ☐ , w którym zarejestrowany jest pojazd podlegający uiszczeniu ☐ opłaty drogowej;
- j) „krajowy punkt kontaktowy” oznacza wyznaczony właściwy organ ☐ państwa członkowskiego ☐ do celów ☐ transgranicznej ☐ wymiany danych rejestracyjnych pojazdów;
- k) „automatyczne wyszukiwanie” oznacza procedurę dostępu w ☐ internecie ☐ ☐ [...] ☐ do zasobów bazy danych ☐ [...] ☐ ☐ co najmniej ☐ jednego państwa członkowskiego lub ☐ [...] ☐ wszystkich państw członkowskich ☐ [...] ☐ ;

- l) „pojazd” oznacza [...] pojazd silnikowy [...] lub przegubowy zespół pojazdów, który jest przeznaczony lub wykorzystywany do drogowego przewozu [...] pasażerów lub towarów;
- m) „posiadacz pojazdu” oznacza osobę, na której nazwisko pojazd jest zarejestrowany, zgodnie z definicją zawartą w prawie państwa członkowskiego rejestracji;
- n) „pojazd ciężki” oznacza pojazd [...], którego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3,5 tony [...];
- o) „pojazd lekki” oznacza [...] pojazd, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 tony .

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

Artykuł ~~2~~ 3

Rozwiązania techniczne

1. Wszystkie nowe systemy elektronicznego poboru opłat ~~elektronicznych~~
 drogowych , które wymagają instalacji lub zastosowania urządzeń
pokładowych ~~wprowadzone do użytku od dnia 1 stycznia 2007 r.~~, stosują = do
celów przeprowadzania transakcji związanych z opłatami elektronicznymi = co
najmniej jedną [...] spośród ~~następujących~~ następujących technologii
 [...]
- a) pozycjonowanie satelitarne;
- b) łączność ruchoma;
- c) technologia mikrofalowa 5,8 GHz.
- ⇒ Istniejące systemy elektronicznego poboru opłat drogowych , które [...]
 wymagają instalacji lub korzystania z urządzeń pokładowych i korzystania z innych
technologii. muszą [...] spełniać wymogi określone w akapicie pierwszym
niniejszego ustępu w przypadku dokonania w tych systemach istotnych ulepszeń
technologicznych.
- ~~a) pozycjonowanie satelitarne;~~
- ~~b) łączność ruchoma stosująca normę GSM-GPRS (GSM TS 03.60/23 060);~~
- ~~e) technologia mikrofalowa 5,8 GHz.~~

➔ 1a. Komisja, zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady¹ zwraca się do właściwych organów normalizacyjnych o szybkie przyjęcie norm mających zastosowanie do systemów elektronicznego poboru opłat drogowych w odniesieniu do technologii wymienionych w ust. 1 akapit pierwszy i technologii ARTR oraz o aktualizację tych norm w razie konieczności. Komisja zwraca się do organów normalizacyjnych o zapewnienie ciągłej kompatybilności składników interoperacyjności. ⌂

↓ nowy

➔ Rada

2. Urządzenie pokładowe, które wykorzystuje technologię pozycjonowania satelitarnego ➔ i jest wprowadzane do obrotu po dniu [Dz.U. wstawić datę: 30 miesięcy po dacie wejścia w życie], ⌂ musi być zgodne z usługami pozycjonowania oferowanymi przez system Galileo ➔ [...] ⌂ .

➔ [...] ⌂

¹ Dyrektywa (UE) 2015/2015 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 1).

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50

~~2. Europejska usługa opłaty elektronicznej zostaje wprowadzona do użytku na podstawie art. 3 ust. 1. Operatorzy powinni udostępnić zainteresowanym użytkownikom urządzenia pokładowe odpowiednie do korzystania ze wszystkich systemów opłat elektronicznych będących w użytku w Państwach Członkowskich z zastosowaniem technologii określonych w ust. 1 oraz które są przystosowane do korzystania we wszystkich rodzajach pojazdów, zgodnie z harmonogramem wskazanym w art. 3 ust. 4. Urządzenia te są co najmniej interoperacyjne i zdolne do komunikowania ze wszystkimi systemami działającymi w Państwach Członkowskich z wykorzystaniem jednej lub więcej technologii wymienionych w ust. 1.~~

~~Szczegółowe uzgodnienia w tym zakresie są określane przez Komitet, o którym mowa w art. 5 ust. 1, łącznie z uzgodnieniami dotyczącymi dostępności urządzeń pokładowych w celu zaspokojenia potrzeb zainteresowanych użytkowników.~~

↓ nowy
➔ Rada

4. Urządzenia pokładowe mogą korzystać z własnych podzespołów sprzętowych i oprogramowania, wykorzystywać elementy innych podzespołów sprzętowych i oprogramowania obecnych w pojeździe bądź korzystać z obu tych rozwiązań. Do celów komunikowania się z innymi podzespołami sprzętowymi obecnymi w pojeździe urządzenia pokładowe mogą korzystać z technologii innych niż technologie wymienione w [\[...\]](#) [ust. 1 akapit pierwszy](#) pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa, jakości usługi i prywatności [☺](#).

[☺](#) Urządzenia pokładowe EETS mogą ułatwiać usługi inne niż pobieranie opłat, pod warunkiem że świadczenie takich usług nie koliduje z usługami poboru opłat w jakimkolwiek obszarze EETS. [☺](#)

5. ~~Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do wprowadzania dla pojazdów lekkich systemów elektronicznego poboru opłat drogowych opartych na pozycjonowaniu satelitarnym lub łączności ruchomej~~ ~~[...]~~ ~~dostawcy EETS mogą do dnia 31 grudnia 2027 r. udostępniać użytkownikom pojazdów lekkich urządzenia pokładowe nadające się wyłącznie do pracy w technologii mikrofalowej 5,8 GHz do użytku w obszarach EETS, które nie wymagają technologii pozycjonowania satelitarnego lub łączności ruchomej~~.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50 (dostosowany)

⇒ nowy

⇒ Rada

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

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

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

mogą być również wykorzystywane do pobierania opłat innymi sposobami, z należyтым uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa.

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

☉ [...] ☉

~~Artykuł 3~~

~~Stworzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej~~

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

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

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

b) w odniesieniu do wszystkich innych rodzajów pojazdów, przynajmniej pięć lat po podjęciu decyzji w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej, określonej w art. 4 ust. 4.

↓ 219/2009 art. 1 i załącznik pkt 7.7

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

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50 (dostosowany)
↻ Rada

↓ 219/2009 art. 1 i załącznik pkt 7.7

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

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

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50

⇒ nowy

➔ Rada

⇒ [...] ⇐

➤ ROZDZIAŁ II

OGÓLNE ZASADY DOTYCZĄCE EETS

Artykuł 4

Rejestracja dostawców EETS

Każde państwo członkowskie ustanawia procedurę rejestracji dostawców EETS. Dokonuje rejestracji podmiotów, które mają siedzibę na jego terytorium, zwracają się o rejestrację i mogą wykazać spełnienie następujących wymogów:

- a) mają certyfikat EN ISO 9001 lub jego odpowiednik;
- b) wykażą, że posiadają wyposażenie techniczne oraz deklarację WE lub certyfikat stwierdzające zgodność składników interoperacyjności ze specyfikacjami;
- c) wykażą kompetencje w świadczeniu usług poboru opłat elektronicznych lub w innych stosownych dziedzinach;
- d) mają odpowiednią zdolność finansową;
- e) mają do dyspozycji globalny plan zarządzania ryzykiem poddawany audytowi nie rzadziej niż co dwa lata;
- f) cieszą się dobrą reputacją.

Artykuł 4a

Obowiązki dostawców EETS

1. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS zawarli umowy w sprawie EETS obejmujące wszystkie obszary EETS na terytorium co najmniej czterech państw członkowskich w ciągu 36 miesięcy od dnia ich rejestracji. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby ci dostawcy EETS zawarli umowy obejmujące wszystkie obszary EETS w danym państwie członkowskim w ciągu 24 miesięcy od zawarcia pierwszej umowy w tym państwie członkowskim, z wyjątkiem tych obszarów EETS, w których właściwe podmioty pobierające opłaty nie spełniają przepisów art. 4b ust. 3.
2. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS utrzymywali stały zasięg na wszystkich obszarach EETS po zawarciu umów w tym zakresie. Przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawca EETS, w przypadku gdy nie jest w stanie utrzymać zasięgu na danym obszarze EETS, ponieważ podmiot pobierający opłaty nie spełnia przepisów art. 4b ust. 2 lub art. 4j ust. 3, przywrócił zasięg na tym obszarze w jak najkrótszym terminie.
3. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS publikowali informacje o zasięgu ich obszarów EETS i o wszelkich zmianach w tym zakresie.

4. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nie dostawcy EETS lub dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, zapewniali użytkownikom EETS urządzenia pokładowe spełniające odpowiednie wymogi techniczne określone w niniejszej dyrektywie i w aktach, o których mowa w art. 4i ust. 4 i art. 4j ust. 7, a także w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE¹ i dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE². Mogą zwrócić się do danych dostawców EETS o dowody spełnienia tych wymogów.
7. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, prowadzili wykazy urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, odnoszące się do ich umów w sprawie EETS zawartych z użytkownikami EETS. Przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby takie wykazy były utrzymywane w ścisłej zgodności z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi, między innymi, w rozporządzeniu (UE) 2016/679 i dyrektywie 2002/58/WE.
8. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby zarejestrowani przez nich dostawcy EETS publicznie udostępniali stosowaną przez nich politykę zawierania umów z użytkownikami EETS.
10. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, przekazywali podmiotom pobierającym opłaty informacje, których potrzebują do obliczenia i nakładania opłat od pojazdów prowadzonych przez użytkowników EETS, lub przekazywali podmiotom pobierającym opłaty wszelkie niezbędne informacje umożliwiające im weryfikację obliczenia opłaty nałożonej przez dostawców EETS na pojazdy użytkowników EETS.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych i uchylająca dyrektywę 1999/5/WE (Dz.U. L 153 z 22.5.2014, s. 62).

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 79).

12. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS, którzy świadczą usługi EETS na ich terytorium, współpracowali z podmiotami pobierającymi opłaty w ich staraniach na rzecz identyfikacji podejrzanych o wykroczenie. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku podejrzenia nieuiszczenia opłaty drogowej przez użytkownika podmiot pobierający opłaty miał możliwość uzyskania od dostawcy EETS danych odnoszących się do pojazdu, którego dotyczy podejrzenie nieuiszczenia opłaty drogowej, oraz do właściciela lub posiadacza tego pojazdu będącego klientem tego dostawcy EETS. Dostawca EETS natychmiastowo udostępnia takie dane.

Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty nie ujawniał takich danych żadnemu innemu podmiotowi pobierającemu opłaty. Przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy podmiot pobierający opłaty jest zintegrowany z dostawcą usługi opłaty w ramach jednego podmiotu, dane te były używane jedynie do celów identyfikacji podejrzanych sprawców wykroczenia lub zgodnie z art. 8 ust. 2a.

13. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za dany obszar EETS na ich terytorium miał możliwość uzyskania od dostawcy EETS danych dotyczących wszystkich pojazdów będących własnością klientów dostawcy lub znajdujących się w posiadaniu tych klientów, którzy w danym okresie prowadzili pojazd w obszarze EETS, za który podmiot pobierający opłaty jest odpowiedzialny, a także danych dotyczących właścicieli lub posiadaczy tych pojazdów, o ile podmiot pobierający opłaty potrzebuje tych danych w celu spełnienia swoich obowiązków wobec organów podatkowych. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawca EETS przekazywał wymagane dane nie później niż dwa dni po otrzymaniu wniosku. Przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty nie ujawniał takich danych żadnemu innemu podmiotowi pobierającemu opłaty. Przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy podmiot pobierający opłaty jest zintegrowany z dostawcą usługi opłaty w ramach jednego podmiotu, dane te były używane jedynie w celu spełnienia przez podmiot pobierający opłaty jego obowiązków wobec organów podatkowych.

14. Dane przekazywane przez dostawców EETS podmiotom pobierającym opłaty są przetwarzane zgodnie z przepisami Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych zawartymi w rozporządzeniu (UE) 2016/679, a także z krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi stanowiącymi transpozycję dyrektywy 2002/58/WE i 2016/680.

17. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu dalszego określenia obowiązków dostawców EETS dotyczących:

- warunków dotyczących publikacji, o których mowa w ust. 3;
- monitorowania wyników ich poziomu usług oraz współpracy z podmiotami pobierającymi opłaty w ramach audytów weryfikacyjnych;
- współpracy z podmiotami pobierającymi opłaty w wykonywaniu testów systemów tych podmiotów;
- serwisu i wsparcia technicznego dla użytkowników EETS oraz personalizacji urządzeń pokładowych;
- wystawiania faktur użytkowników EETS;
- informacji, które dostawcy EETS muszą przekazywać podmiotom pobierającym opłaty i o których mowa w ust. 10;
- informowania użytkowników EETS o wykryciu przypadku niezgłoszenia opłaty.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

Artykuł 4b

Prawa i obowiązki podmiotów pobierających opłaty

1. W przypadku, w którym dany obszar EETS nie spełnia technicznych i proceduralnych warunków interoperacyjności EETS określonych w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie, na których terytorium leży dany obszar EETS, przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby odpowiedzialny podmiot pobierający opłaty wraz z zaangażowanymi stronami dokonał oceny problemu i, jeżeli leży to w zakresie jego obowiązków, podjął działania naprawcze mające na celu zapewnienie interoperacyjności systemu pobierania opłat EETS. W razie konieczności państwo członkowskie aktualizuje rejestr, o którym mowa w art. 4o ust. 1 lit. a).
2. Każde państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby każdy podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za obszar EETS na terytorium tego państwa członkowskiego opracował i utrzymywał informację o obszarze EETS, określającą ogólne warunki dostępu dostawców EETS do ich obszarów EETS, zgodnie z aktem, o którym mowa w ust. 11.

W przypadku stworzenia nowego systemu elektronicznego pobierania opłat na terytorium danego państwa członkowskiego to państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby przysły podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za ten system opublikował informację o obszarze EETS z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umożliwić akredytację zainteresowanych dostawców EETS najpóźniej na miesiąc przed uruchomieniem nowego systemu, z należyтым uwzględnieniem czasu trwania procedury oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4j ust. 3.

W przypadku istotnej zmiany elektronicznego systemu poboru opłat na terytorium danego państwa członkowskiego to państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za system opublikował zmienioną informację o obszarze EETS z odpowiednim wyprzedzeniem, aby umożliwić akredytowanym dostawcom EETS dostosowanie składników interoperacyjności do nowych wymogów i uzyskanie w razie potrzeby ponownej akredytacji najpóźniej na miesiąc przed uruchomieniem zmienionego systemu, z należyтым uwzględnieniem czasu trwania procedury oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o których mowa w art. 4j ust. 3.

3. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty pobierające opłaty odpowiedzialne za obszary EETS na ich terytorium dopuszczały na zasadzie niedyskryminacyjnej wszelkich dostawców EETS zwracających się o świadczenie usługi EETS na danym obszarze lub obszarach EETS.

Jeżeli podmiot pobierający opłaty i dostawca EETS nie mogą osiągnąć porozumienia, sprawę można skierować do rozpatrzenia przez organ pojednawczy odpowiedzialny za dany obszar poboru opłat.

4. Każde państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby umowy zawierane między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS dotyczące świadczenia usługi EETS na terytorium tego państwa członkowskiego umożliwiały dostawcy EETS wystawianie faktur za opłaty bezpośrednio na rzecz użytkownika EETS. Państwa członkowskie mogą zezwolić podmiotowi pobierającemu opłaty, aby wymagał od dostawcy EETS wystawiania faktur użytkownikom w imieniu tego podmiotu pobierającego opłaty.

6. Wysokość opłaty pobieranej od użytkowników EETS przez podmiot pobierający opłaty nie przekracza wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej lub lokalnej. Nie narusza to prawa państw członkowskich do wprowadzenia rabatów lub zniżek w celu promowania stosowania opłat elektronicznych. Wszystkie rabaty lub zniżki opłat oferowane użytkownikom urzędzeń pokładowych przez państwo członkowskie lub podmiot pobierający opłaty muszą być przejrzyste, zapowiadane publicznie i dostępne dla klientów dostawców EETS na tych samych warunkach.

7. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty pobierające opłaty dopuszczały na swoich obszarach EETS użytkowanie wszelkich sprawnych urzędzeń pokładowych dostarczanych przez dostawców EETS, z którymi pozostają w stosunkach umownych, i poddanych certyfikacji zgodnie z procedurą określoną w akcie, o którym mowa w art. 4j ust. 8, oraz niefigurujących w wykazie urzędzeń pokładowych, które utraciły ważność, o którym mowa w art. 4a ust. 7.

10. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty pobierające opłaty współpracowały w sposób niedyskryminacyjny z dostawcami EETS lub producentami lub jednostkami notyfikowanymi przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania składników interoperacyjności w ich obszarach poboru opłat.

11. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia minimalnej treści informacji o obszarze EETS, w tym:

- wymogów dotyczących dostawców EETS;
- warunków proceduralnych, w tym warunków handlowych;
- procedury akredytacji dostawców EETS; oraz
- danych dotyczących opłat.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

12. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu dalszego określenia obowiązków podmiotów pobierających opłaty w odniesieniu do:

– dopuszczania dostawców EETS w obszarach EETS podlegających ich odpowiedzialności;

– środków do przyjęcia w przypadku zakłócenia funkcjonowania EETS, które można przypisać podmiotowi pobierającemu opłaty.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

Artykuł 4c

Wynagrodzenie

1. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby dostawcy EETS byli uprawnieni do otrzymywania wynagrodzenia przez podmiot pobierający opłaty.

2. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby metoda określania wynagrodzenia dostawców EETS była przejrzysta i jednakowa dla wszystkich dostawców EETS akredytowanych na danym obszarze EETS. Przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby metoda ta była publikowana jako część warunków handlowych w informacji o obszarze EETS.

3. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w obszarach EETS mających głównego dostawcę usługi metoda obliczania wynagrodzenia dostawców EETS odzwierciedlała tę samą strukturę co w przypadku wynagrodzenia za porównywalne usługi świadczone przez głównego dostawcę usługi. Kwota wynagrodzenia dostawców EETS może różnić się od wynagrodzenia głównego dostawcy usług, jeżeli jest to uzasadnione:

- a) kosztami związanymi ze szczególnymi wymogami i obowiązkami głównego dostawcy usługi, a nie dostawców EETS;
- b) koniecznością odliczenia od wynagrodzenia dostawców EETS stałych opłat nakładanych przez podmiot pobierający opłaty na podstawie kosztów ponoszonych przez podmiot pobierający opłaty w związku z zapewnianiem, prowadzeniem i utrzymywaniem systemu zgodnego z EETS w jego obszarze poboru opłat, w tym kosztów akredytacji, w przypadku gdy takie koszty nie są wliczone do opłaty.

Artykuł 4d

Opłaty

1. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy – do celów ustanowienia taryfy opłaty mającej zastosowanie do danego pojazdu – dostawca EETS i podmiot pobierający opłaty stosują różne klasyfikacje pojazdów, wiążąca była klasyfikacja stosowana przez podmiot pobierający opłaty, chyba że można wykazać, że jest błędna.
2. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty miał możliwość wymagania od dostawcy EETS opłat za każde uzasadnione zgłoszenie opłaty oraz w odniesieniu do każdego przypadku uzasadnionego braku zgłoszenia opłaty na koncie użytkownika zarządzanym przez danego dostawcę EETS.
3. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w przypadku gdy dostawca EETS przesłał podmiotowi pobierającemu opłaty wykaz urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, o którym mowa w art. 4a ust. 7, dostawca EETS nie ponosił odpowiedzialności za jakiegokolwiek dalsze opłaty naliczone przy pomocy takiego urządzenia pokładowego, które utraciło ważność. Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS uzgadniają między sobą liczbę pozycji w wykazie urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, format wykazu oraz częstotliwość, z jaką jest on aktualizowany.

4. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby w systemach opłat opartych na technologii mikrofalowej podmioty pobierające opłaty przekazywały dostawcom EETS uzasadnione zgłoszenia opłaty dotyczące opłat poniesionych przez odnośnych użytkowników EETS.
5. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia szczegółów dotyczących klasyfikacji pojazdów do celów ustanowienia mających zastosowanie systemów taryfowych, w tym wszelkich procedur koniecznych do ustanowienia takich systemów. Zestaw parametrów klasyfikacji pojazdów, który ma być zastosowany w EETS, nie może ograniczać możliwości wyboru systemów taryfowych przez podmioty pobierające opłaty. Komisja zapewnia wystarczającą elastyczność, aby umożliwić zmiany zestawu parametrów klasyfikacji, który ma być zastosowany w EETS, stosownie do możliwych do przewidzenia przyszłych potrzeb. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

Artykuł 4e

Rachunkowość

Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby podmioty prawne, które świadczą usługi poboru opłat, prowadziły dokumentację księgową, która umożliwi wyraźne rozróżnienie kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług poboru opłat oraz kosztów i przychodów związanych z inną działalnością. Informacje dotyczące kosztów i przychodów związanych ze świadczeniem usług poboru opłat muszą być na żądanie przekazywane odpowiedniemu organowi pojedynczemu lub organowi sądowemu. Państwa członkowskie przyjmują również środki konieczne do zapewnienia, aby niemożliwe było subsydiowanie skrośne między działalnością prowadzoną w roli dostawcy usługi poboru opłat a inną działalnością.

Prawa i obowiązki użytkowników EETS

1. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do pozwolenia użytkownikom EETS na dokonywanie subskrypcji na usługę EETS u dowolnego dostawcy EETS, bez względu na narodowość, państwo członkowskie zamieszkania lub państwo członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany. Podczas zawierania umowy użytkownicy EETS muszą być należycie informowani zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 o przetwarzaniu ich danych osobowych i o prawach wynikających z obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.

 6. Uiszczenie opłaty przez użytkownika EETS na rzecz dostawcy EETS stanowi wywiązanie się użytkownika EETS z obowiązków płatniczych wobec odpowiedniego podmiotu pobierającego opłaty.

 7. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu dalszego określenia obowiązków użytkowników EETS w odniesieniu do:
 - przekazywania danych dostawcy EETS;
 - używania urządzeń pokładowych i postępowania z nimi.
- Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

ROZDZIAŁ III

ORGAN POJEDNAWCZY

Artykuł 4g

Powołanie i funkcje

1. Każde państwo członkowskie mające co najmniej jeden obszar EETS wyznacza lub ustanawia organ pojednawczy w celu ułatwiania mediacji między podmiotami pobierającymi opłaty, których obszar EETS znajduje się na jego terytorium, a dostawcami EETS, którzy podpisali umowy lub prowadzą negocjacje umowne z tymi podmiotami pobierającymi opłaty.
2. Organ pojednawczy jest uprawniony w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne nałożone na dostawców EETS przez podmiot pobierający opłaty są niedyskryminacyjne. Jest on uprawniony do sprawdzania, czy wynagrodzenie z tytułu EETS jest zgodne z zasadami przewidzianymi w art. 4c.
3. Państwa członkowskie, o których mowa w ust. 1, przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby ich organ pojednawczy był niezależny pod względem organizacyjnym i prawnym od interesów handlowych podmiotów pobierających opłaty i dostawców usługi poboru opłat.

Artykuł 4ga

Procedura mediacji

1. Każde państwo członkowskie, o którym mowa w art. 4g ust. 1, określa procedurę mediacyjną, aby w przypadku sporu dotyczącego stosunków umownych lub negocjacji podmiot pobierający opłaty lub dostawca EETS mogli zwrócić się o interwencję do odpowiedniego organu pojednawczego.
2. Procedura, o której mowa w ust. 1, przewiduje, że organ pojednawczy w okresie miesiąca od daty otrzymania wniosku o interwencję stwierdza, czy posiada wszystkie dokumenty niezbędne do przeprowadzenia mediacji.

3. Procedura, o której mowa w ust. 1, przewiduje, że organ pojednawczy wydaje opinię w sprawie spornej najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od daty otrzymania wniosku o interwencję.
4. W celu ułatwienia pracy organu pojednawczego państwa członkowskie uprawnniają ten organ do zwracania się do podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS oraz stron trzecich zaangażowanych w świadczenie usług EETS w danym państwie członkowskim o udzielenie stosownych informacji.
5. Państwa członkowskie, o których mowa w art. 4g ust. 1, i Komisja przyjmują środki konieczne do zachęcania do wymiany informacji między organami pojednawczymi na temat ich pracy, głównych zasad i praktyk.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY TECHNICZNE

Artykuł 4h

Jednolita usługa ciągła

Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby usługa EETS była świadczona na rzecz użytkowników EETS jako jednolita usługa ciągła, a w szczególności aby:

- a) po wprowadzeniu lub podaniu parametrów klasyfikacji pojazdu, z uwzględnieniem parametrów zmiennych, nie była wymagana żadna dalsza interwencja człowieka wewnątrz pojazdu w trakcie podróży, chyba że nastąpi zmiana charakterystyki pojazdu;
- b) interakcja człowieka z danym urządzeniem pokładowym pozostawała niezmienna niezależnie od obszaru EETS.

Artykuł 4i

Dodatkowe elementy dotyczące EETS

- 2a. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby interakcja użytkowników EETS z podmiotami pobierającymi opłaty jako częścią EETS była ograniczona, w stosownych przypadkach, do procesu wystawiania faktur, zgodnie z art. 4b ust. 4, i do procedur egzekwowania. Interakcje między użytkownikami EETS a dostawcami EETS lub ich urządzeniami pokładowymi mogą mieć miejsce w sposób specyficzny dla danego dostawcy EETS, bez szkody dla interoperacyjności EETS.
3. Państwa członkowskie mogą zobowiązać dostawców usług poboru opłat, w tym dostawców EETS, aby na żądanie organów państw członkowskich przekazywali dane na temat ruchu dotyczące ich klientów, z zastrzeżeniem zgodności z mającymi zastosowanie przepisami ochrony danych. Dane te mogą być wykorzystywane przez państwa członkowskie wyłącznie do celów polityk dotyczących ruchu i do celów usprawniania zarządzania ruchem i nie mogą być wykorzystywane do identyfikowania klientów.

4. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze dotyczące specyfikacji interfejsów elektronicznych między składnikami interoperacyjności podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS i użytkowników EETS, w tym dotyczące, w stosownych przypadkach, treści wiadomości wymienianych między podmiotami za pomocą tych interfejsów. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

Artykuł 4j

Składniki interoperacyjności

3. W przypadku gdy na terytorium danego państwa członkowskiego tworzony jest nowy system elektronicznego poboru opłat drogowych, to państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby przyszedł podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za ten system ustanowił i opublikował w informacji o obszarze EETS szczegółowy plan procesu oceny zgodności ze specyfikacjami oraz przydatności do stosowania składników interoperacyjności; plan ten umożliwi akredytację zainteresowanych dostawców EETS najpóźniej na jeden miesiąc przed uruchomieniem nowego systemu.

W przypadku gdy znacząco zmieniany jest system elektronicznego poboru opłat drogowych na terytorium danego państwa członkowskiego, to państwo członkowskie przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za ten system ustanowił i opublikował w informacji o obszarze EETS, oprócz elementów, o których mowa w akapicie pierwszym, szczegółowy plan ponownej oceny zgodności ze specyfikacjami oraz przydatności do stosowania składników interoperacyjności dostawców EETS już mających akredytację co do tego systemu przed tą znaczącą zmianą. Plan zezwala na ponowną akredytację zainteresowanych dostawców EETS najpóźniej na jeden miesiąc przed uruchomieniem zmienionego systemu.

Podmiot pobierający opłaty jest zobowiązany do przestrzegania swojej strony tego planu.

4. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, aby każdy podmiot pobierający opłaty odpowiedzialny za obszar EETS na terytorium tego państwa członkowskiego stworzył środowisko testowe, w którym dostawca EETS lub jego upoważnieni przedstawiciele mogą sprawdzać, czy ich urządzenia pokładowe są odpowiednie do stosowania w obszarze EETS podmiotu pobierającego opłaty, i otrzymać certyfikat potwierdzający pomyślne zakończenie odpowiednich testów. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do pozwolenia podmiotom pobierającym opłaty na stworzenie jednego środowiska testowego dla więcej niż jednego obszaru EETS i do pozwolenia jednemu upoważnionemu przedstawicielowi na sprawdzenie przydatności do stosowania jednego rodzaju urządzeń pokładowych w imieniu więcej niż jednego dostawcy EETS.

Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do pozwolenia podmiotom pobierającym opłaty na zobowiązanie dostawców EETS lub ich upoważnionych przedstawicieli do pokrycia kosztów odpowiednich testów.

6. Państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania na rynek składników interoperacyjności przeznaczonych do stosowania w EETS, w przypadku gdy mają one oznakowanie CE lub deklarację zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania. W szczególności nie mogą żądać ponownego przeprowadzenia procesów kontrolnych, które zostały już wykonane w ramach procedury sprawdzania zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania.

7. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia podstawowych wymogów dotyczących składników interoperacyjności, w tym dotyczących bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, niezawodności i dostępności, ochrony środowiska, kompatybilności technicznej, bezpieczeństwa i prywatności oraz kompatybilności z innymi składnikami interoperacyjności w ramach procedur pobierania opłat i EETS. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

8. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia procedury, która ma być stosowana przez państwa członkowskie do oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności składników interoperacyjności do stosowania, w tym treści i formatu deklaracji WE.

ROZDZIAŁ V

KLAUZULE OCHRONNE

Artykuł 4k

Procedura ochronna

1. W przypadku gdy państwo członkowskie ma podstawy przypuszczać, że wprowadzone do obrotu składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE prawdopodobnie nie spełnią istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, wówczas podejmuje ono wszelkie niezbędne kroki w celu ograniczenia zakresu ich stosowania, wprowadzenia zakazu ich stosowania lub wycofania ich z rynku. Państwo członkowskie informuje niezwłocznie Komisję o podjętych środkach i podaje podstawy swojej decyzji, określając w szczególności, czy niezgodność wynika z:
 - a) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych;
 - b) nieadekwatności specyfikacji technicznych.

2. Komisja w najkrótszym możliwym terminie konsultuje się z państwem członkowskim, producentem, dostawcą EETS lub ich upoważnionymi przedstawicielami mającymi siedzibę w Unii. Jeżeli po konsultacji Komisja uzna, że:
 - a) przyjęty środek jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym państwo członkowskie, którego to dotyczy, oraz pozostałe państwa członkowskie;
 - b) przyjęty środek nie jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym państwo członkowskie, którego to dotyczy, oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii oraz pozostałe państwa członkowskie.

3. Jeżeli składnik interoperacyjności posiadający oznakowanie CE nie spełnia wymogów interoperacyjności, właściwe państwo członkowskie wymaga, aby producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę w Unii doprowadził składnik interoperacyjności do stanu zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania na warunkach określonych przez to dane państwo członkowskie oraz informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 4l

Przejrzystość ocen zgodności

Wszelkie podjęte przez państwo członkowskie lub podmiot pobierający opłaty decyzje dotyczące oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania w odniesieniu do składników interoperacyjności oraz wszelkie decyzje podjęte na mocy art. 4k określają szczegółowo powody ich podjęcia. O decyzji powiadamia się jak najszybciej zainteresowanego producenta, dostawcę EETS lub ich upoważnionych przedstawicieli, wraz ze wskazaniem środków odwoławczych dostępnych na mocy obowiązującego prawa w danym państwie członkowskim oraz terminów na skorzystanie z tych środków odwoławczych.

ROZDZIAŁ VI

USTALENIA ADMINISTRACYJNE

Artykuł 4la

Jedno biuro kontaktowe

Każde państwo członkowskie posiadające na swoim terytorium co najmniej dwa obszary EETS wyznacza jedno biuro kontaktowe dla dostawców EETS. Państwo członkowskie podaje do wiadomości publicznej dane kontaktowe tego biura i przekazuje je na żądanie zainteresowanym dostawcom EETS. Przyjmuje środki konieczne do zapewnienia, aby na wniosek dostawcy EETS biuro kontaktowe ułatwiało i koordynowało nawiązywanie kontaktów administracyjnych na początkowym etapie pomiędzy dostawcą EETS a podmiotami pobierającymi opłaty odpowiedzialnymi za obszary EETS na terytorium państwa członkowskiego. Biuro kontaktowe może być osobą fizyczną, podmiotem publicznym lub prywatnym.

Artykuł 4m

Jednostki notyfikowane

1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich jednostkach upoważnionych do przeprowadzania lub nadzorowania procedury oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania określonej w akcie, o którym mowa w art. 4j ust. 8, ze wskazaniem obszaru kompetencji każdej jednostki oraz numerów identyfikacyjnych otrzymanych uprzednio od Komisji. Komisja publikuje w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej wykaz tych jednostek, ich numery identyfikacyjne i obszar ich kompetencji oraz aktualizuje ten wykaz.
2. Państwa członkowskie stosują kryteria przewidziane w akcie, o którym mowa w ust. 5, przy ocenie jednostek, które mają być notyfikowane. Jednostki spełniające kryteria oceny przewidziane w odpowiednich normach europejskich uznaje się za spełniające wspomniane kryteria.

3. Państwo członkowskie wycofuje zatwierdzenie dla jednostki, która przestała spełniać kryteria przewidziane w akcie, o którym mowa w ust. 5. Informuje ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
4. W przypadku gdy państwo członkowskie lub Komisja uzna, że jednostka notyfikowana przez inne państwo członkowskie nie spełnia stosownych kryteriów przewidzianych w akcie, o którym mowa w ust. 5, sprawa jest kierowana do Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, który wydaje opinię w terminie trzech miesięcy. Na podstawie opinii tego komitetu Komisja informuje państwo członkowskie, które notyfikowało jednostkę, o wszelkich zmianach, których przeprowadzenie w jednostce notyfikowanej jest konieczne, aby mogła ona zachować przyznany jej status.
5. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia minimalnych kryteriów kwalifikowalności dla jednostek notyfikowanych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

Artykuł 4n

Grupa ds. koordynacji

Powołuje się grupę do spraw koordynacji działań jednostek notyfikowanych zgodnie z art. 4m ust. 1 (zwaną dalej „grupą ds. koordynacji”) jako grupę roboczą Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, zgodnie z regulaminem tego komitetu.

Artykuł 4o

Rejestry

1. Do celów wykonania niniejszej dyrektywy każde z państw członkowskich prowadzi krajowy rejestr elektroniczny:
 - a) obszarów EETS na swoim terytorium, obejmujący informacje dotyczące:

- (i) odpowiednich podmiotów pobierających opłaty;
 - (ii) stosowanych technologii poboru opłat;
 - (iii) danych dotyczących opłat;
 - (iv) informacji o obszarze EETS; oraz
 - (v) dostawców EETS, którzy zawarli umowy w sprawie EETS z podmiotami pobierającymi opłaty działającymi na obszarze kompetencji danego państwa członkowskiego;
- b) dostawców EETS, którym zezwoliło na rejestrację, zgodnie z art. 4.

Rejestr zawiera również wnioski z audytu przewidzianego w art. 4 lit. e). Państwo członkowskie nie ponosi odpowiedzialności za działania dostawców EETS wymienionych w prowadzonym przez nie rejestrze.

2. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia aktualności i prawidłowości wszystkich danych zawartych w krajowym rejestrze elektronicznym.
3. Rejestry są publicznie dostępne drogą elektroniczną.
4. Rejestry są udostępniane z dniem [30 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]
6. Najpóźniej do dnia [6 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] Komisja przyjmie akty wykonawcze w celu określenia warunków aktualizacji, weryfikacji i dzielenia się z Komisją i innymi państwami członkowskimi treścią krajowych rejestrów elektronicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11a ust. 2.

ROZDZIAŁ VII

SYSTEMY PILOTAŻOWE

Artykuł 4p

Pilotażowe systemy poboru opłat

1. W celu umożliwienia rozwoju technicznego EETS państwa członkowskie mogą na ograniczonej części swoich obszarów EETS i równoległe do systemu zgodnego z EETS uruchamiać pilotażowe systemy poboru opłat obejmujące nowe technologie lub nowe koncepcje, które nie są zgodne z co najmniej jednym przepisem niniejszej dyrektywy.
3. Dostawcy EETS nie są zobowiązani do uczestnictwa w pilotażowych systemach poboru opłat, chyba że ma to podstawowe znaczenie dla testowania danego pilotażowego systemu poboru opłat.
4. Zainteresowane państwo członkowskie zwraca się o pozwolenie do Komisji przed rozpoczęciem projektu pilotażowego systemu poboru opłat. Komisja wydaje pozwolenie lub odmawia jego wydania, w formie decyzji, w ciągu 6 miesięcy od momentu otrzymania wniosku. Komisja może odmówić wydania pozwolenia, jeżeli system pilotażowy może spowodować uszczerbek dla właściwego funkcjonowania regularnego systemu elektronicznych opłat drogowych lub EETS. Pierwszy okres ważności takiego zezwolenia nie może przekraczać trzech lat.

ROZDZIAŁ VIII

WYMIANA INFORMACJI W SPRAWIE PRZYPADKÓW NIEUISZCZENIA OPŁAT DROGOWYCH

↓ nowy

→ Rada

Artykuł 5

Procedura wymiany informacji między państwami członkowskimi

1. **→ Aby umożliwić identyfikację pojazdu i właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku którego stwierdzono nieuiszczenie opłaty drogowej, każde państwo członkowskie udziela → [...] → punktom kontaktowym innych państw członkowskich dostęp do następujących → krajowych → danych rejestracyjnych pojazdów wraz z uprawnieniami do przeprowadzania automatycznych wyszukiwań w odniesieniu do tych danych:**
 - a) **danych dotyczących pojazdów; oraz**
 - b) **danych dotyczących właścicieli lub posiadaczy pojazdu.**

Elementy danych, o których mowa w lit. a) i b), konieczne do przeprowadzenia automatycznego wyszukiwania, muszą być zgodne z załącznikiem II.

2. Do celów wymiany danych, o której mowa w ust. 1, każde państwo członkowskie wyznacza krajowy punkt kontaktowy. ➡ Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia, by wymiana informacji między państwami członkowskimi miała miejsce wyłącznie między krajowymi punktami kontaktowymi. ⚡ Uprawnienia krajowych punktów kontaktowych reguluje mające zastosowanie prawo danego państwa członkowskiego.
3. Przeprowadzając automatyczne wyszukiwanie w formie zapytania wychodzącego, krajowy punkt kontaktowy państwa członkowskiego, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, stosuje pełny numer rejestracyjny.

Wspomniane automatyczne wyszukiwania przeprowadza się zgodnie z procedurami, o których mowa w rozdziale 3 pkt 2 i 3 w załączniku do decyzji Rady 2008/616/WSiSW¹, oraz z wymogami określonymi w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, wykorzystuje uzyskane dane do ustalenia osoby odpowiedzialnej za nieuiszczenie tej opłaty

¹ Decyzja Rady 2008/616/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie wdrożenia decyzji 2008/615/WSiSW w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej (Dz.U. L 210 z 6.8.2008, s. 12).

4. Państwa członkowskie przyjmują [...] środki konieczne do zapewnienia, by wymiana informacji była prowadzona [...] przy użyciu oprogramowania europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS) i zmienionych wersji tego oprogramowania, zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy oraz z rozdziałem 3 pkt 2 i 3 załącznika do decyzji 2008/616/WSiSW.
5. Każde państwo członkowskie ponosi swoje koszty powstałe w wyniku administrowania, użytkowania i utrzymania oprogramowania, o którym mowa w ust. 4.

Artykuł 6

Zawiadomienie w sprawie nieuiszczenia opłaty drogowej

1. Państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, decyduje o wszczęciu lub zaniechaniu wszczęcia postępowania dotyczącego przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej.

W przypadku gdy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, podejmie decyzję o wszczęciu tego postępowania, to państwo członkowskie – zgodnie ze swoim prawem krajowym – informuje o tym właściciela lub posiadacza pojazdu lub osobę zidentyfikowaną w inny sposób, którą podejrzewa się o nieuiszczenie opłaty drogowej. W zawiadomieniu tym, stosownie do przepisów prawa krajowego, uwzględnia się informacje na temat konsekwencji prawnych czynu w państwie członkowskim, na terytorium którego miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, w świetle prawa tego państwa członkowskiego.

2. Wysyłając zawiadomienie do właściciela pojazdu [...] lub posiadacza pojazdu lub osoby zidentyfikowanej w inny sposób, którą podejrzewa się o nieuiszczenie opłaty drogowej, państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, zgodnie ze swoim prawem krajowym, podaje wszystkie istotne informacje, w szczególności charakter przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej, miejsce, datę i czas nieuiszczenia opłaty drogowej, tytuły aktów prawa krajowego, których przepisy naruszono, oraz sankcję, a także, w stosownych przypadkach, dane dotyczące urządzenia, przy pomocy którego wykryto [...] przypadek nieuiszczenia opłaty. W tym celu państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, może skorzystać ze wzoru określonego w załączniku III.

3. W przypadku gdy państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, podejmie decyzję o wszczęciu postępowania dotyczącego przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej, to państwo członkowskie – w celu zapewnienia poszanowania praw podstawowych – wysyła zawiadomienie w języku, w jakim sporządzono dokument rejestracyjny pojazdu, jeśli jest on znany, lub w jednym z języków urzędowych państwa członkowskiego rejestracji.

Artykuł 7

Sprawozdania składane Komisji przez państwa członkowskie

Każde państwo członkowskie składa Komisji kompleksowe sprawozdanie do dnia [4 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r., a następnie co [...] cztery lata.

W kompleksowym sprawozdaniu wskazuje się liczbę automatycznych wyszukiwań przeprowadzonych przez państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, skierowanych do krajowego punktu kontaktowego państwa członkowskiego rejestracji, w następstwie [...] przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej na jego terytorium, wraz ze wskazaniem [...] liczby nieudanych zapytań.

Kompleksowe sprawozdanie zawiera także opis sytuacji na szczeblu krajowym odnośnie do działań podjętych w związku z przypadkami nieuiszczenia opłaty drogowej, w oparciu o odsetek przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej, w związku z którymi wysłano zawiadomienia.

Artykuł 8

Ochrona danych

1. Do danych osobowych przetwarzanych na podstawie niniejszej dyrektywy zastosowanie mają przepisy rozporządzenia (UE) 2016/679 oraz krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne stanowiące transpozycję dyrektyw 2002/58/WE i [...] (UE) 2016/680.

2. Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia [...], aby dane osobowe przetwarzane na podstawie niniejszej dyrektywy w odpowiednim terminie poprawiano w razie ich niedokładności bądź je usuwano lub ograniczano ich przetwarzanie, a termin przechowywania danych określano zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 oraz krajowymi przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi stanowiącymi transpozycję dyrektywy (UE) 2016/680.

Państwa członkowskie przyjmują środki konieczne do zapewnienia [...], aby [...] dane osobowe przetwarzane na podstawie niniejszej dyrektywy wykorzystywano [...] do celów:

a) identyfikacji podejrzanych o wykroczenie z myślą o obowiązku uiszczenia opłat drogowych w ramach zakresu stosowania art. 4a ust. 12;

b) zapewnienia zgodności podmiotu pobierającego opłaty w odniesieniu do jego obowiązków wobec organów podatkowych w ramach zakresu stosowania art. 4a ust. 13; oraz

c) identyfikacji pojazdu i właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku którego stwierdzono nieuiszczenie opłaty drogowej, w ramach zakresu stosowania art. 5 i 6.

⇒ Państwa członkowskie przyjmują również środki konieczne do zapewnienia, aby osobom, których dane dotyczą, przysługiwały takie same prawa do informacji, dostępu do danych, ich sprostowania, usunięcia i zastrzeżenia oraz do odszkodowania i sądowego środka zaskarżenia, jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) 2016/679 i w krajowych przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych stanowiących transpozycję dyrektywy (UE) 2016/680.

⇒ 2a. Niniejszy artykuł nie ma wpływu na możliwość ograniczenia przez państwa członkowskie zakresu obowiązków i praw przewidzianych w niektórych przepisach rozporządzenia (UE) 2016/679 zgodnie z art. 23 tego rozporządzenia do celów wymienionych w akapicie pierwszym tego artykułu.

3. Każda osoba, której to dotyczy, ma prawo do uzyskania informacji na temat tego, jakie dane utrwalone w państwie członkowskim rejestracji przesłano do państwa członkowskiego, w którym miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej, w tym informacji dotyczących daty zapytania oraz właściwego organu państwa członkowskiego, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej.

➤ ROZDZIAŁ IX

PRZEPISY KOŃCOWE ◀

Artykuł 9

Sprawozdanie

➤ [...] ◀

➤ 1. Do dnia [4 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do postępów w zakresie EETS i wprowadzania EETS oraz efektywności i skuteczności mechanizmu wymiany danych w ramach dochodzenia w przypadku nieuiszczenia opłat drogowych. Sprawozdanie zawiera w szczególności analizę:

- a) wpływu przepisów art. 4a ust. 1 i 2 na wprowadzanie EETS, ze szczególnym naciskiem na dostępność usługi na małych i peryferyjnych obszarach EETS;
- b) skuteczności art. 5 i 6 w zmniejszaniu liczby przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej w Unii.

2. Sprawozdaniu towarzyszy, w stosownych przypadkach, wniosek do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia dalszych zmian do niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do następujących elementów:

- a) dotatkowych środków na rzecz zapewnienia dostępności EETS na wszystkich obszarach EETS, w tym na obszarach małych i peryferyjnych;
- b) środków służących dalszemu ułatwianiu transgranicznego egzekwowania płatności z tytułu opłat drogowych w Unii. ☺

Artykuł 10

Akty delegowane

☺ [...] ☺

☺ Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 11, aktów delegowanych aktualizujących załącznik II w celu uwzględnienia wszelkich istotnych zmian wprowadzonych w decyzjach Rady 2008/615/WSiSW i 2008/616/WSiSW lub gdy wymagają tego inne odpowiednie akty prawa Unii. ☺

Artykuł 11

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [wejście w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

↓ 219/2009 art. 1 i załącznik pkt 7.7

↻ Rada

~~Artykuł 5~~

Procedura komitetu

~~1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Opłat Elektronicznych.~~

~~2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.~~

↻ Artykuł 11a

Procedura komitetowa

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Opłat Elektronicznych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. ↻

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50 (dostosowany)
➔ Rada

Artykuł ~~6~~ 12

Transpozycja

➔ [...] ➔

➔ 1. Państwa członkowskie najpóźniej do dnia ... [30 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] dokonują przyjęcia i publikacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do spełnienia art. 1 i 3–8 oraz załączników II i III. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Stosują te przepisy od dnia [30 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy].

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Przepisy te zawierają także wskazanie, że w istniejących przepisach ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odniesienia do dyrektywy uchylonej niniejszą dyrektywą należy odczytywać jako odniesienia do niniejszej dyrektywy. Metody dokonywania takiego odniesienia i formułowania takiego wskazania określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą. ➔

➔ [...] ➔

↓ nowy

Artykuł 13

Uchylenie

Dyrektywa 2004/52/WE traci moc od dnia [dzień po dacie określonej w art. 12 ust. 1 akapit pierwszy niniejszej dyrektywy] r., bez uszczerbku dla zobowiązań państw członkowskich dotyczących terminu przeniesienia do prawa krajowego dyrektywy określonego w załączniku V część B.

Odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VI.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200
z 7.6.2004, s. 50 (dostosowany)

Artykuł ~~7~~ 14

Wejście w życie

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

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200 z 7.6.2004, s. 50
--

Artykuł ~~8~~ 15

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200 z 7.6.2004, s.
50 (dostosowany)
↻ Rada

↻ [...] ↻

↓ nowy
↻ Rada

ZAŁĄCZNIK II

Elementy danych konieczne do przeprowadzenia automatycznego wyszukania, o którym mowa
w art. ↻ [...] ↻ ↻ 5 ↻ ust. 1

Element	M/O ¹	Uwagi
Dane dotyczące pojazdu	M	
Państwo członkowskie rejestracji	M	
Numer rejestracyjny	M	(A ²)
Dane dotyczące nieuiszczenia opłaty drogowej	M	
Państwo członkowskie, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej	M	
Data ↻ [...] ⌂ ↻ <u>zajścia</u> ⌂	M	
Czas ↻ [...] ⌂ ↻ <u>zajścia</u> ⌂	M	

¹ M = obowiązkowo, jeśli znajduje się w krajowym rejestrze, O = nieobowiązkowo.

² Zharmonizowany kod, zob. dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

**ELEMENTY DANYCH PRZEKAZYWANE W NASTĘPSTWIE AUTOMATYCZNEGO WYSZUKANIA
PRZEPROWADZONEGO ZGODNIE Z ART. 5 [...] UST. 1**

Część I. Dane dotyczące pojazdów

Element	M/O ¹	Uwagi
Numer rejestracyjny	M	
Numer podwozia/VIN	M	
Państwo członkowskie rejestracji	M	
Marka	M	(D.1 ²) np. Ford, Opel, Renault
Model handlowy pojazdu	M	(D.3) np. Focus, Astra, Megane
Kod kategorii UE	M	(J) np. motorowery, motocykle, samochody
↻ Klasa emisji EURO ⦿	M	↻ np. Euro 4, EURO 6 ⦿

Część II. Dane dotyczące właścicieli lub posiadaczy pojazdów

Element	M/O ³	Uwagi
Dane dotyczące posiadaczy pojazdu		(C.1 ⁴) Dane odnoszą się do posiadacza dowodu rejestracyjnego
Nazwisko (nazwa firmy) posiadacza dowodu rejestracyjnego	M	(C.1.1) Osobne pola na nazwisko, infiksy, tytuły itp., podane także w formacie do wydruku

¹ M = obowiązkowo, jeśli znajduje się w krajowym rejestrze, O = nieobowiązkowo.

² Zharmonizowany kod, zob. dyrektywa 1999/37/WE.

³ M = obowiązkowo, jeśli znajduje się w krajowym rejestrze, O = nieobowiązkowo.

⁴ Zharmonizowany kod, zob. dyrektywa 1999/37/WE.

Imię	M	(C.1.2) Osobne pola na imię (imiona) i inicjały, podane także w formacie do wydruku
Adres	M	(C.1.3) Osobne pola na ulicę, numer domu i numer dodatkowy, kod pocztowy, miejsce pobytu, kraj pobytu itd., przy czym adres podany także w formacie do wydruku
Płeć	O	Mężczyzna, kobieta
Data urodzenia	M	
Status prawny	M	Osoba fizyczna, stowarzyszenie, spółka, firma itd.
Miejsce urodzenia	O	
Numer identyfikacyjny	O	Identyfikator jednoznacznie określający osobę lub przedsiębiorstwo
Dane dotyczące właścicieli pojazdu		(C.2) Dane odnoszą się do właściciela pojazdu
Nazwisko (nazwa firmy) właścicieli	M	(C.2.1)
Imię	M	(C.2.2)
Adres	M	(C.2.3)
Płeć	O	Mężczyzna, kobieta
Data urodzenia	M	
Status prawny	M	Osoba fizyczna, stowarzyszenie, spółka, firma itd.

Miejsce urodzenia	O	
Numer identyfikacyjny	O	Identyfikator jednoznacznie określający osobę lub przedsiębiorstwo
		W przypadku pojazdów zezłomowanych, pojazdów skradzionych lub tablic rejestracyjnych albo nieważnej rejestracji pojazdu nie podaje się informacji o właścicielu/posiadaczu. Zamiast tego przekazuje się komunikat „Informacja nieujawniona”.

↓ nowy

↻ Rada

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR ZAWIADOMIENIA

o którym mowa w art. ↻ [...] ↻ 6 ↻

[Strona tytułowa]

.....

[Nazwa, adres i numer telefonu nadawcy]

.....

[Imię i nazwisko/nazwa i adres adresata]

ZAWIADOMIENIE

dotyczące przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej w

[nazwa państwa członkowskiego, na którego terytorium
miało miejsce nieuiszczenie opłaty
drogowej]

Strona 2

W dniumiało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej przez kierującego pojazdem o numerze

rejestracyjnym

[data]

rejestracyjnym marka model.....

które zostało wykryte przez

[nazwa właściwego organu]

[Wariant 1] (¹)

Jest Pan/Pani zarejestrowany(-a) jako posiadacz dowodu rejestracyjnego wyżej wymienionego pojazdu.

[Wariant 2] (¹)

Posiadacz dowodu rejestracyjnego powyższego pojazdu wskazał, że to Pan/Pani kierował(a) tym pojazdem, gdy popełniono czyn nieuiszczenia opłaty drogowej.

Istotne szczegółowe informacje dotyczące nieuiszczenia opłaty drogowej przedstawiono poniżej na stronie 3.

Kara pieniężna za nieuiszczenie opłaty drogowej wynosi EUR/[waluta krajowa].

Kwota opłaty drogowej do uiszczenia wynosi EUR/[waluta krajowa].

Termin płatności:

Jeżeli nie uiszczy Pan/Pani kary pieniężnej, powinien/powinna Pan/Pani wypełnić załączony formularz odpowiedzi (strona 4) i wysłać go na wskazany adres.

Niniejsze zawiadomienie podlega procedurom zgodnym z prawem krajowym

[nazwa państwa członkowskiego, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej].

Istotne szczegółowe informacje dotyczące nieuiszczenia opłaty drogowej

a) Dane dotyczące pojazdu, którego kierujący nie uiścił opłaty drogowej:

Numer rejestracyjny:
Państwo członkowskie rejestracji:
Marka i model:

b) Dane dotyczące przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej

Miejsce, data i czas nieuiszczenia opłaty drogowej:

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

Charakter i kwalifikacja prawna przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej:

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

Szczegółowy opis przypadku nieuiszczenia opłaty drogowej:

.....
.....

Odniesienie do odpowiednich przepisów prawnych:

.....
.....

Opis lub odniesienie do dowodów potwierdzających nieuiszczenie opłaty drogowej:

.....
.....

c) Dane dotyczące urządzenia użytego do stwierdzenia nieuiszczenia opłaty drogowej (2):

Specyfikacja urządzenia:

.....
.....

Numer identyfikacyjny urządzenia:

.....
.....

Data ważności ostatniej legalizacji:

.....
.....

(1) Niepotrzebne skreślić.

(2) Nie dotyczy, jeżeli nie użyto żadnego urządzenia.

Strona 4

Formularz odpowiedzi

(proszę wypełnić drukowanymi literami)

A. Dane identyfikujące kierowcę:

— nazwisko i imię:

.....
.....

— miejsce i data urodzenia:

.....

— numer prawa jazdy: wydane w dniu (data)....., w (miejsce)

.....

— adres:

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

B. Lista pytań:

1. Czy pojazd marki , numer rejestracyjny , jest zarejestrowany

na Pana/Pani nazwisko? tak/nie (1)

Jeżeli nie, posiadaczem dowodu rejestracyjnego jest:

(nazwisko, imię, adres)

2. Czy potwierdza Pan/Pani, że nie uiścił(a) opłaty drogowej? tak/nie (1)

3. Jeżeli nie potwierdza Pan/Pani zarzucanego czynu, proszę wyjaśnić dlaczego:

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

Proszę przesłać wypełniony formularz w ciągu 60 dni od daty otrzymania niniejszego zawiadomienia do następującego organu:.....

na poniższy adres:

INFORMACJE

Przedmiotowa sprawa zostanie zbadana przez właściwy organ w

[nazwa państwa członkowskiego, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej].

Jeżeli sprawa zostanie umorzona, zostanie Pan/Pani o tym poinformowany(-a) w ciągu 60 dni od dnia wpłynięcia formularza odpowiedzi.

⤵ Rada

↻ Rada

↑

ZAŁĄCZNIK V

Część A

Uchylona dyrektywa wraz z jej zmianami
(o której mowa w art. 13)

Dyrektywa 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady	Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 219/2009	Dz.U. L 87 z 31.3.2009, s. 109.

Część B

Termin transpozycji do prawa krajowego
(o którym mowa w art. 13)

Dyrektywa	Termin transpozycji
Dyrektywa 2004/52/WE	20 listopada 2005 r.

ZAŁĄCZNIK VI

Tabela korelacji

Dyrektywa 2004/52/WE	Niniejsza dyrektywa
Art. 1 ust. 1	Art. 1 ust. 1 akapit pierwszy
—	Art. 1 ust. 1 akapit drugi
Art. 1 ust. 2 zdanie wprowadzające	Art. 1 ust. 2 zdanie wprowadzające
Art. 1 ust. 2 lit. a)	Art. 1 ust. 2 lit. a)
Art. 1 ust. 2 lit. b)	—
Art. 1 ust. 2 lit. c)	Art. 1 ust. 2 lit. b)
—	Art. 1 ust. 2 lit. c)
Art. 1 ust. 3	Art. 1 ust. 3
—	Art. 2
Art. 2 ust. 1	Art. 3 ust. 1 akapit pierwszy
—	Art. 3 ust. 1 akapit drugi
Art. 2 ust. 2 zdanie pierwsze	—
—	Art. 3 ust. 2
Art. 2 ust. 2 zdanie drugie i trzecie	Art. 3 ust. 3
Art. 2 ust. 2 zdanie czwarte	—
—	Art. 3 ust. 4
—	Art. 3 ust. 5
Art. 2 ust. 3	—
Art. 2 ust. 4	—
Art. 2 ust. 5	—
Art. 2 ust. 6	—

Art. 2 ust. 7	Art. 3 ust. 6
Art. 3 ust. 1	—
Art. 3 ust. 2 zdanie pierwsze	—
Art. 3 ust. 2 zdanie drugie	—
Art. 3 ust. 2 zdanie trzecie	Art. 4 ust. 2
Art. 3 ust. 3	Art. 4 ust. 3
Art. 3 ust. 4	—
Art. 4 ust. 1	Art. 4 ust. 1
Art. 4 ust. 2	—
Art. 4 ust. 3	Art. 4 ust. 4
Art. 4 ust. 4	—
Art. 4 ust. 5	—
Art. 4 ust. 6	—
Art. 4 ust. 7	Art. 4 ust. 5
Art. 4 ust. 8	Art. 4 ust. 6
Art. 5	—
—	Art. 5
—	Art. 6
—	Art. 7
—	Art. 8
—	Art. 9
—	Art. 10
—	Art. 11

Art. 6	Art. 12 ust. 1
—	Art. 12 ust. 2
	Art. 13
Art. 7	Art. 14
Art. 8	Art. 15
Załącznik	☉ [...] ☽
—	Załącznik II
—	Załącznik III
—	Załącznik IV
—	Załącznik V
—	Załącznik VI
