KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

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)

{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 191 final}
{SWD(2017) 192 final}
{SWD(2017) 193 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Systemy elektronicznego poboru opłat zostały uruchomione na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym w 20 państwach członkowskich, a ich liczba stale rośnie. Zdecydowana większość tych systemów nakłada na uczestników ruchu drogowego wymóg zainstalowania specjalnego wyposażenia („urządzenia pokładowego”) w swoich pojazdach. O ile niektóre z nich oferują transgraniczną interoperacyjność, większość tego nie zapewnia. To powoduje koszty i obciążenia dla użytkowników, którzy muszą wyposażać swoje pojazdy w wiele urządzeń pokładowych, aby móc bez przeszkód poruszać się w różnych krajach. Obecnie koszty te szacuje się na 334 mln EUR rocznie, a do 2025 r. mają one spaść nieco poniżej 300 mln EUR rocznie (przy braku nowych działań na poziomie UE).

Brak transgranicznej interoperacyjności oznacza również koszty dla organów administracyjnych, które muszą nabywać i obsługiwać nadliczbowe urządzenia pokładowe, które działają tylko na terenie danego kraju i nie mogą być używane za granicą. W tylko jednym krajowym systemie, w którym pozycja pojazdów jest ustalana z wykorzystaniem pozycjonowania satelitarnego[1], jednorazowy koszt zakupu urządzeń pokładowych wynosi 120 mln EUR, a koszty ich obsługi – 14,5 mln EUR rocznie.

Aby rozwiązać te problemy, w 2004 r. przyjęto dyrektywę w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych[2]. W decyzji Komisji z 2009 r. określającej, w jaki sposób należy osiągnąć interoperacyjność w praktyce[3], przewidziano, że wyspecjalizowani dostawcy „europejskiej usługi opłaty elektronicznej” (EETS) zaoferują użytkownikom dróg urządzenia pokładowe kompatybilne z elektronicznymi systemami poboru opłat w UE.

Cele tych aktów legislacyjnych pozostają w dużej mierze niezrealizowane. Transgraniczna interoperacyjność została do pewnego stopnia osiągnięta, ale w Chorwacji, Republice Czeskiej, Niemczech, Grecji, na Węgrzech[4], w Irlandii[5], we Włoszech, w Polsce, na Słowacji, w Słowenii i Zjednoczonym Królestwie do uiszczania opłat nadal mogą być stosowane wyłącznie krajowe urządzenia pokładowe.

Stwierdzono dwie główne przyczyny tego stanu rzeczy:

– dostawcy EETS napotykają znaczne bariery wejścia na rynek, takie jak:

  - dyskryminujące traktowanie przez władze (w tym ochrona operatorów zasiedziałych);

---

[1] Systemy takie stosowane są obecnie w Belgii, Niemczech, na Węgrzech i Słowacji, a inne państwa członkowskie (obecnie Bułgaria i Szwecja) rozważają ich wprowadzenie.

[2] 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. 124–143).

[3] Decyzja Komisji 2009/750/WE 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. 11–29).

[4] W węgierskim systemie poboru opłat można stosować różne urządzenia, lecz niemal wszystkie są urządzeniami krajowymi. Urządzenia pokładowe EETS nie mogą być jeszcze stosowane.

[5] W Irlandii istnieje wielu dostawców urządzeń pokładowych, jednak wszyscy są dostawcami krajowymi. Transgraniczna interoperacyjność nie jest jednak jeszcze dostępna.

- długie i zmieniające się procedury udzielania zezwoleń; oraz
- aspekty techniczne lokalnych systemów, które nie spełniają ustalonych norm.

Fakt, że obecne prawodawstwo nie określa wystarczająco jasno obowiązków podmiotów pobierających opłaty (które zarządzają systemami poboru opłat) i państw członkowskich względem dostawców EETS, umożliwił utrzymanie barier bez naruszania prawa UE. Ważne jest zatem, aby obowiązki te zostały szczegółowo określone, tak aby usługi EETS mogły się rozwijać się równolegle z usługami krajowymi;

– przepisy dotyczące EETS zawierają nadmierne wymogi wobec dostawców EETS, takie jak:

  - obowiązek rozpoczęcia świadczenia usług we wszystkich państwach członkowskich w ciągu 24 miesięcy od oficjalnej rejestracji. Według doniesień, przez długi czas zniechęcało to potencjalnych dostawców do rejestracji, ponieważ obawiali się oni wykreślenia z rejestru w państwach członkowskich swojej siedziby, jeżeli nie zdążą w odpowiednim terminie objąć swoimi usługami wszystkich obszarów EETS; oraz
  - obowiązek obsługi rynku pojazdów lekkich kosztownymi urządzeniami pokładowymi ze wspomaganiem satelitarnym (mimo że obecnie żaden z systemów elektronicznego poboru opłat dla pojazdów lekkich nie korzysta z pozycjonowania satelitarnego). Uniemożliwia to dostawcom EETS świadczenie konkurencyjnych usług właścicielom pojazdów lekkich. Urządzenia pokładowe ze wspomaganiem satelitarnym są nadal droższe od prostego urządzenia mikrofalowego stosowanego przez krajowych dostawców usług poboru opłat, a ich dodatkowe funkcje i moc obliczeniowa są zbędne w kontekście poboru opłat od pojazdów lekkich. Dopóki urządzenia pokładowe ze wspomaganiem satelitarnym pozostaną tak drogie, ważne jest, aby przewidzieć okres, w którym ustanowiony zostanie rynek EETS dla pojazdów lekkich poprzez umożliwienie dostawcom EETS wyposażenia swoich klientów w proste urządzenia pokładowe, które są zgodne z istniejącymi systemami poboru opłat.

Kolejny problem dotyczy trudności w egzekwowaniu uiszczania opłat przez właścicieli pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. Państwo członkowskie, które wykrywa przypadek nieuiszczenia opłaty za pomocą automatycznych urządzeń wykrywania wykroczeń, nie może zidentyfikować sprawcy na podstawie numeru tablicy rejestracyjnej, jeśli pojazd jest zarejestrowany za granicą. Nie istnieje żadna podstawa prawna na poziomie UE w zakresie wymiany danych rejestracyjnych pojazdów między państwami członkowskimi w celu egzekwowania opłat. Wynikające z tego uszczuplenie przychodów dla krajowych, regionalnych i lokalnych systemów opłat wynosi około 300 mln EUR rocznie.

Ważne jest, aby monitorować rozwój nowych usług i oprogramowania, w szczególności tych związanych ze współpracującymi inteligentnymi systemami transportowymi (ITS) w celu wykorzystania na wczesnym etapie ich potencjału w zakresie synergii z elektronicznym poborem opłat. Ważne jest, aby możliwe było również świadczenie usług dodanych z wykorzystaniem tej samej platformy technologicznej (urządzenia pokładowe), jak tej stosowanej do elektronicznego poboru opłat.

Niniejszy wniosek jest częścią programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), który koncentruje się na ograniczeniu obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorstw.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejsza inicjatywa stanowi przekształcenie istniejącego aktu prawnego (dyrektywy 2004/52/WE). Celem tego przekształcenia jest wyeliminowanie niedociągnięć w obowiązujących przepisach, tak aby stały się one bardziej skuteczne w realizacji celów dyrektywy. Zawiera ona również propozycję, by dyrektywa doprecyzowała role różnych kategorii uczestników rynku EETS, którzy obecnie są zdefiniowani wyłącznie w decyzji 2009/750/WE.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Poprzez poprawę warunków ramowych na rynku elektronicznego poboru opłat inicjatywa przyczyni się do urzeczywistnienia rynku wewnętrznego i jednolitego rynku cyfrowego. Ponadto, poprzez ułatwienie uruchomienia i funkcjonowania systemów elektronicznego poboru opłat, umożliwi ona szersze stosowanie zasad „użytkownik płaci" i „zanieczyszczający płaci", a tym samym przyczyni się do osiągnięcia celów unii energetycznej. W szczególności zwiększy to skuteczność i wydajność wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe[6], który przedstawiono równolegle z niniejszą inicjatywą.

Wreszcie w ramach niniejszej inicjatywy proponuje się ramy prawne dotyczące wymiany danych rejestracyjnych pojazdów do celów egzekwowania opłat. Przyczyni się to do osiągnięcia celów politycznych w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości i praw podstawowych. Na szczeblu operacyjnym odpowiednie przepisy są zgodne z dyrektywą (UE) 2015/413 w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego[7]. Odpowiednie przepisy zredagowano również z poszanowaniem obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną wniosku, podobnie jak w przypadku istniejącej dyrektywy (2004/52/WE), jest art. 91 Traktatu.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Niezadowalająca organizacja rynku elektronicznego poboru opłat w państwie członkowskim A będzie miała negatywny wpływ na użytkowników dróg zarejestrowanych w państwie członkowskim B i odwrotnie. Poszczególne państwa członkowskie nie mają motywacji do zmiany obecnego stanu rzeczy, chyba że uwzględni się interes obywateli i przedsiębiorstw UE. Cel ten można osiągnąć jedynie poprzez działanie na szczeblu UE.

---

[6] Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

[7] 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. 9–25).

W odniesieniu do transgranicznego egzekwowania opłat podejście czysto międzyrządowe wykazało ograniczenia, a między państwami członkowskimi podpisanych zostało tylko kilka umów dwustronnych. Tylko UE może wprowadzić skuteczny system wymiany informacji na temat osób nieuiszczających opłat we wszystkich państwach członkowskich.

- **Proporcjonalność**

Opracowano nowe elementy (w porównaniu z dyrektywą 2004/52/WE) w wyniku dogłębnego wstępnego przeglądu pełnego wykazu środków z zakresu polityki zaproponowanych przez zainteresowane strony w trakcie konsultacji społecznych. Zasada proporcjonalności była jednym z głównych kryteriów oceny. Środki o gorszym stopniu proporcjonalności, w szczególności ścisła harmonizacja systemów elektronicznego poboru opłat w UE, zostały przeanalizowane w ocenie skutków i odrzucone.

- **Wybór instrumentu**

W ramach niniejszej inicjatywy znacznie zmieniono przepisy dyrektywy 2004/52/WE i wprowadzono wiele nowych przepisów. W celu zapewnienia przejrzystości wnioskuje się zatem o nową (przekształconą) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Ocena *ex post* dyrektywy 2004/52/WE i decyzji 2009/750/WE, zawarta w jednolitym dokumencie roboczym służb Komisji[8], prowadzi do następujących wniosków:

– dotychczasowe prawodawstwo nie pozwoliło osiągnąć większości założonych celów: dla podmiotów pobierających opłaty koszty opłat elektronicznych zmniejszyły się tylko w niewielkim stopniu i brakuje nadal systemu EETS dla użytkowników dróg;

– poczyniono niewielkie postępy w kwestii interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat, a urządzenia pokładowe, z kilkoma wyjątkami, nie zostały zintegrowane z innymi urządzeniami. Jeżeli interoperacyjność ma miejsce, zachodzi ona głównie na szczeblu krajowym; zawarto tylko nieliczne, ograniczone umowy transgraniczne. Ten względny brak interoperacyjności transgranicznej wynika z niekonkurencyjnej struktury wielu rynków krajowych, gdzie władze przyznają uprzywilejowaną pozycję na rynku jednemu podmiotowi pobierającemu opłaty, oraz z barier nałożonych przez samo prawodawstwo dotyczące EETS (w szczególności obowiązków dostawców EETS, aby być w stanie oferować swoje usługi w całej UE w ciągu 24 miesięcy). Interoperacyjność transgraniczna jest kosztowna i trudna do osiągnięcia ze względu na znaczące różnice w stosowaniu – w poszczególnych krajowych systemach poboru opłat – trzech technologii dopuszczonych przez prawodawstwo EETS. Jest ona również utrudniona przez brak skutecznych przepisów dotyczących egzekwowania opłat za pojazdy zarejestrowane w innym państwie członkowskim;

– jeżeli chodzi o zakres stosowania, prawodawstwo ma tylko częściowe znaczenie, ponieważ zobowiązanie wszystkich dostawców EETS do objęcia swoimi usługami wszystkich typów pojazdów i wszystkich obszarów poboru opłat w Europie jest

[8] Insert reference when published

uważane za nadmierne. Efektywniej byłoby, gdyby dostawcy mieli swobodę odpowiedzi na potrzeby swoich klientów, a nie byli zobowiązywani do narzucania im kompleksowych, ale drogich i niepotrzebnych usług;

– Proponowane prawodawstwo mogłoby przynieść znaczną wartość dodaną na poziomie UE, jako że dobrowolne porozumienia o współpracy między państwami członkowskimi nie przyczyniły się do znacznego objęcia rynku wewnętrznego usługami EETS. W każdym razie, ponieważ nie zawarto wielu dobrowolnych porozumień, potencjał ten został osiągnięty tylko w niewielkim stopniu; oraz

– dyrektywa zawiera odniesienie do niezdefiniowanych „operatorów" jako podmiotów odpowiedzialnych za świadczenie usługi EETS, podczas gdy decyzja zawiera odniesienie do dobrze zdefiniowanych „dostawców EETS". Istnieje w związku z tym pewna niespójność między tymi dwoma aktami prawnymi.

Wyniki oceny *ex post* zostały bezpośrednio uwzględnione w pracach nad określeniem problemów, które ma na celu rozwiązać niniejsza inicjatywa.

• **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Podczas przygotowywania oceny *ex post* i oceny skutków Komisja przeprowadziła w ramach konsultacji pięć głównych działań:

1) Otwarte konsultacje społeczne na zasadzie kwestionariusza online

   Konsultacje te odbyły się w dniach między 8 lipca a 2 października 2016 r. (12 tygodni). Kwestionariusz zawierał pytania właściwe głównie dla ogółu społeczeństwa, dając obywatelom możliwość wyrażenia opinii na temat elektronicznego poboru opłat bez wchodzenia w szczegóły techniczne. Respondenci mogli w nim jednak rozwinąć swoje zdanie w odpowiedzi na kilka pytań otwartych oraz dołączyć swoje pisemne stanowiska i inne dokumenty.

   Jeśli chodzi o Komisję, celem konsultacji było zbadanie opinii publicznej co do ogólnych kierunków polityki (zarówno w obecnym prawodawstwie jak i w ramach ewentualnego przeglądu prawodawstwa). Choć stosunkowo niska liczba odpowiedzi stawia pod znakiem zapytania ich reprezentatywność, w dużej mierze wyrażały one poparcie dla wszystkich ogólnych wariantów polityki określonych w niniejszym wniosku;

2) Publiczne wezwanie do przesyłania pisemnych opinii skierowane do wszystkich zainteresowanych stron

   Zainteresowane strony miały możliwość wniesienia wkładu do opracowania oceny *ex post* i oceny skutków. W sumie otrzymano 22 stosowne komentarze: dziewięć od operatorów autostrad/podmiotów pobierających opłaty, dziewięć od przedsiębiorstw transportowych i cztery od organów publicznych;

3) Ograniczone konsultacje z przedstawicielami środowisk zawodowych w kwestiach związanych z oceną *ex post*

   Ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami rozpoczęły się w dniu 26 czerwca 2015 r. i pozostawały otwarte dla respondentów do dnia 1 września 2015 r. (10 tygodni). Głównym celem było zebranie informacji i danych uzupełniających wiedzę Komisji potrzebną do przygotowania oceny *ex post*.

   Cztery odrębne kwestionariusze dla różnych grup podmiotów zaangażowanych w EETS przyniosły w sumie 22 odpowiedzi. Ze względu na stosunkowo niewielką liczbę

dużych podmiotów i dobrą organizację sektora uzasadnione wydaje się założenie, że odpowiedzi te są wysoce reprezentatywne.

Jakość odpowiedzi była różne, ale blisko połowa z nich dostarczyła twardych danych i obszernych informacji, które Komisja wykorzystała w swoim dokumencie roboczym. Druga połowa zawierała głównie opinie i stanowiska, które pomogły Komisji poznać opinie zainteresowanych stron co do skuteczności i wydajności obecnych przepisów;

4) Ograniczone konsultacje z przedstawicielami środowisk zawodowych w kwestiach dotyczących przyszłego wniosku w sprawie przeglądu ram prawnych EETS

Te ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami w związku z oceną skutków przeglądu ram prawnych EETS zostały rozpoczęte w dniu 5 października 2016 r. i pozostawały otwarte dla respondentów do dnia 13 listopada 2016 r. (sześć tygodni).

Głównym celem było zebranie informacji i danych w celu uzupełnienia wiedzy Komisji potrzebnej do przygotowania części oceny skutków pt. „opis problemu", ale również w celu zbadania opinii zainteresowanych stron w sprawie wariantów polityki i możliwych środków, które mogłaby zaproponować Komisja.

W sumie na kwestionariusz otrzymano 35 odpowiedzi, tj. znacznie więcej niż w podobnych konsultacjach na potrzeby oceny *ex post*. Szereg znakomitych uwag zawierało dogłębną analizę problemów, z danymi statystycznymi i innymi oraz zaleceniami dotyczącymi konkretnych rozwiązań politycznych. Odpowiedzi te przyczyniły się w znaczący sposób do wzmocnienia bazy dowodowej dla oceny skutków i opracowania potencjalnych środków politycznych;

5) Uwagi do planu oceny i wstępnej oceny skutków

Zainteresowane strony miały możliwość zgłoszenia uwag do opublikowanego planu oceny i wstępnej oceny skutków. Jednak żadna z nich tego nie zrobiła.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W przygotowaniu sprawozdania z oceny skutków Komisję wsparli zewnętrzni eksperci. Towarzyszące tej ocenie opracowanie zostało przygotowane przez Ricardo[9]. W ocenie skutków wykorzystano także wyniki dwóch poprzednich badań sporządzonych dla Komisji w ramach oceny *ex post*: Obecny stan systemów elektronicznego poboru opłat[10] i przegląd ekspercki aktów ustawodawczych dotyczących EETS[11].

- **Ocena skutków**

Niniejsza inicjatywa jest poparta oceną skutków, która pierwotnie otrzymała negatywną opinię Rady ds. Kontroli Regulacyjnej (RSB). RSB uznała, że sprawozdanie nie zawierało wyraźnego określenia celu, jakim jest pełna interoperacyjność systemów elektronicznego poboru opłat w UE ani wyjaśnienia, jak poszczególne warianty przyczyniają się do interoperacyjności. Warianty te nie przedstawiały także decydentom wystarczającego wyjaśnienia rzeczywistych kompromisów i wyborów, a sprawozdanie nie odzwierciedlało w wystarczającym stopniu poglądów zainteresowanych stron, w szczególności państw członkowskich.

[9] Insert link when published.
[10] http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf
[11] http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf

Aby uwzględnić zalecenia RSB, w sprawozdaniu wprowadzono następujące zmiany:

– zmodyfikowano ogólny cel tak, aby wyjaśnić, że inicjatywa ma zapewnić wszystkim użytkownikom dróg dostęp do takiego poziomu interoperacyjnych usług poboru opłat, jaki odpowiada ich potrzebom i wymaganiom, co obejmuje wariant pełnej interoperacyjności; ponadto w ramach pierwszego celu szczegółowego dodano tekst wyjaśniający, że cel ten jest nie tylko zgodny z celem, jakim jest osiągnięcie trzech poziomów interoperacyjności (technicznego, proceduralnego i umownego), ale także obejmuje zamiar wspierania utworzenia konkurencyjnej struktury rynku EETS;

– dwa nowe podpunkty, 5.1 i 5.2, przedstawiają wyniki wstępnego przeglądu pełnego wykazu środków z zakresu polityki, które były omawiane z udziałem zainteresowanych stron w ramach konsultacji społecznych; ponadto jeden z wariantów strategicznych został zmieniony z wariantu pełnej harmonizacji na wariant przewidujący także środki rynkowe;

– poglądy zainteresowanych stron, ze szczególnym naciskiem na państwa członkowskie, zostały szczegółowo opisane w podpunktach 5.1 i 5.2.

Po otrzymaniu zmienionej wersji sprawozdania z oceny skutków RSB wydała drugą, pozytywną opinię z zastrzeżeniami. Zastrzeżenia RSB dotyczyły trzech głównych aspektów:

– RSB była zdania, że w sprawozdaniu z oceny skutków nie określono głównych środków niezbędnych do osiągnięcia planowanych rezultatów i nie dokonano oceny ich współzależności;

– RSB wskazała również, że w sprawozdaniu nadal nie było jasne, w jaki sposób proponowany zestaw środków przyczyni się do osiągnięcia planowanego poziomu interoperacyjności w UE i jakie byłoby ryzyko związane z preferowanym wariantem;

– wreszcie RSB zwróciła uwagę na fakt, że w sprawozdaniu nie wyjaśniono, dlaczego nie wzięto pod uwagę rozwiązań pośrednich pomiędzy najwydajniejszym i najbardziej opłacalnym.

Aby uwzględnić ww. zastrzeżenia, dodano następujące fragmenty:

– w tabeli 9 – szczegółowe objaśnienia co do tego, które środki są niezbędne, a które nie, oraz co do współzależności między środkami;

– nowa tabela 19 dotycząca skuteczności realizacji ogólnego celu i ryzyka jego faktycznego nieosiągnięcia w ramach wariantu 2; oraz

– nowy tekst w sekcjach 5.1.4 i 5.4 zawierający wyjaśnienie, dlaczego nie wzięto pod uwagę rozwiązań pośrednich pomiędzy najwydajniejszym i najbardziej opłacalnym.

W ocenie skutków zbadano trzy ogólne warianty strategiczne:

1. rozwiązanie niektórych problemów poprzez samoregulację, a innych – w drodze ustawodawstwa;
2. rozwiązanie wszystkich problemów w drodze ustawodawstwa, zachowując podejście rynkowe przyjęte w decyzji 2009/750/WE; oraz
3. rozwiązanie niektórych problemów poprzez pełną techniczną i proceduralną harmonizację systemów elektronicznego poboru opłat w UE, a innych – w drodze ustawodawstwa.

Preferowanym wariantem jest wariant 2. Został on wybrany ze względu na swoją wysoką skuteczność i najwyższą wydajność (koszty – korzyści) w realizacji celów, przy ogólnie pozytywnych skutkach ubocznych.

Spodziewane korzyści to:

- dla użytkowników dróg – łączne oszczędności w wysokości 370 mln EUR (wartość bieżąca netto – NPV) do 2025 r. Większość z nich uzyskają przewoźnicy drogowi, tj. głównie MŚP;
- dla zarządców sieci dróg – oszczędności w wysokości 48 mln EUR (NPV) do 2025 r. dzięki temu, że nie będą musieli nabywać nadliczbowych urządzeń pokładowych, oraz dodatkowe dochody z opłat (150 mln EUR rocznie) dzięki lepszym regulacjom dotyczącym transgranicznego egzekwowania opłat; oraz
- dla dostawców EETS – zmniejszenie obciążeń regulacyjnych związanych z wejściem na rynki krajowe (10 mln EUR NPV do 2025 r. dla spodziewanych 12 dostawców) i ekspansją rynkową, przy dodatkowych dochodach w wysokości 700 mln EUR rocznie.

Spodziewane koszty to[12]:

- dla zarządców sieci dróg – dodatkowe koszty związane z dostosowaniem systemów poboru opłat do nowych wymogów (łącznie 174 mln EUR NPV do 2025 r.) oraz płacenie dostawcom EETS dodatkowych 700 mln EUR rocznie (łączna wartość, wszyscy zarządcy dróg, wszyscy dostawcy EETS). Nie ma to jednak wpływu na budżet, gdyż wiązać się będzie z outsourcingiem działań wykonywanych obecnie przez samych zarządców lub ich podwykonawców.

Ogólnie rzecz biorąc, łączne korzyści netto preferowanego wariantu strategicznego (korzyści minus koszty) wynoszą 254 mln EUR (NPV) do roku 2025.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Oczekuje się, że inicjatywa spowoduje zmniejszenie obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorstw o łączną kwotę 254 mln EUR do 2025 r. w wyniku:

– zmniejszenia o łączną kwotę 370 mln EUR obciążeń regulacyjnych dla użytkowników dróg do 2025 r. W większości przypadków będzie to z korzyścią dla przewoźników drogowych, z których większość to małe przedsiębiorstwa (głównie mikroprzedsiębiorstwa);

– zwiększenia o łączną kwotę 126 mln EUR obciążeń regulacyjnych dla podmiotów pobierających opłaty (tj. zarządców dróg), z których żaden nie jest MŚP; oraz

– zmniejszenia o łączną kwotę 10 mln EUR obciążeń regulacyjnych dla dostawców EETS (głównie spółek zależnych dużych lub bardzo dużych przedsiębiorstw).

Ponieważ MŚP i mikroprzedsiębiorstwa przeważają w największej kategorii zainteresowanych stron, których dotkną zmiany (tj. przewoźników drogowych), i skutki dla nich są pozytywne, nie przewiduje się dla nich żadnych wyłączeń lub przepisów szczególnych.

Inicjatywa ta może sprzyjać konkurencji, umożliwiając nowym podmiotom wejście na dotychczas monopolistyczne krajowe rynki elektronicznego poboru opłat. Ograniczy ona

[12] Koszty środowiskowe i społeczne inicjatywy nie są znaczące.

obciążenia regulacyjne dla sektora transportu drogowego towarów, zwiększając tym samym konkurencyjność tego sektora. Ponadto większa harmonizacja metod elektronicznego poboru opłat przyniesie korzyści europejskim producentom sprzętu, którzy już są światowymi liderami dzięki rygorystycznym i wydajnym normom UE.

Wniosek przyczynia się do realizacji celów jednolitego rynku cyfrowego[13].

- **Prawa podstawowe**

Postęp w kierunku funkcjonującego systemu EETS powinien ułatwić ruch graniczny i tym samym sprzyjać wspieraniu swobodnego przepływu towarów i osób. Poprawa egzekwowania przepisów, w wyniku wymiany informacji na temat tożsamości osób nieuiszczających opłat, zapewni równe traktowanie użytkowników dróg zarejestrowanych w kraju i za granicą. We wniosku wprowadza się również przepisy, które powinny umożliwić dostawcom EETS traktowanie na równi z zasiedziałymi operatorami.

Główne skutki związane z prawem do ochrony danych osobowych i prawem do prywatności wynikają z ustanowienia mechanizmu obowiązkowej wymiany informacji między państwami członkowskimi na temat tożsamości właścicieli pojazdów, którzy popełnili oszustwo przeciwko systemowi opłat lub których się o to podejrzewa. Mechanizm ten w dużej mierze opiera się na przepisach dyrektywy (UE) 2015/413 dotyczących transgranicznego egzekwowania wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. W związku z tym wprowadzono odpowiednie zabezpieczenia gwarantujące, że wniosek jest w pełni zgodny z art. 7 i 8 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, jak również z obowiązującymi ramami prawnymi w zakresie ochrony danych osobowych. Danych zgromadzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą nie należy wykorzystywać do innych celów niż cele niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie powinny przestrzegać obowiązków dotyczących warunków wykorzystywania i tymczasowego przechowywania danych oraz, w sposób bardziej ogólny, zasad konieczności i proporcjonalności wykorzystywania danych osobowych.

Wniosek został opracowany w konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych (EIOD) w dwóch etapach: po pierwsze przeprowadzono konsultacje z EIOD w sprawie zasad planowanego systemu wymiany informacji; po drugie przeprowadzono konsultacje z EIOD w sprawie samego tekstu ustawodawczego. EIOD nie miał żadnych dalszych uwag.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

W ocenie skutków zawarto szczegółowy plan monitorowania w oparciu o 11 wskaźników monitorowania i oceny skutków aktu ustawodawczego pięć lat po jego wejściu w życie. We wniosku zawarto również specjalną klauzulę sprawozdawczą w celu oceny skutków nowych przepisów w sprawie transgranicznej wymiany informacji na potrzeby egzekwowania opłat.

[13] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Strategia jednolitego rynku cyfrowego dla Europy, COM(2015) 192 final, Bruksela, 6.5.2015.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Biorąc pod uwagę zakres wniosku i fakt, że jest on przekształceniem istniejącej dyrektywy 2004/52/WE, która została w pełni przetransponowana przez państwa członkowskie, nie wydaje się uzasadnione ani proporcjonalne, by wymagał on dokumentów wyjaśniających.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Główne zmiany merytoryczne w tekście dyrektywy 2004/52/WE są następujące:

Art. 1: Przedmiot i zakres stosowania

W ust. 1 dodaje się drugi cel (obok zapewnienia interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych): ułatwianie transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej w Unii.

W ust. 2 skreśla się lit. b), aby umożliwić państwom członkowskim wymianę informacji na temat tych osób, które nie uiszczają opłat drogowych w przypadku systemów poboru opłat, które nie wymagają instalowania urządzeń pokładowych. Zmiana ta jest konieczna, by umożliwić np. transgraniczne egzekwowanie opłat miejskich (w tym w ramach systemów opłat z tytułu zatorów) oraz opłat w ramach innych systemów wykorzystujących technologię automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych na potrzeby transakcji związanych z opłatami elektronicznymi.

Ust. 3 zostaje zmieniony w celu potwierdzenia, że usługa EETS jest świadczona przez dostawców EETS, a nie przez podmioty pobierające opłaty.

Art. 2: Definicje

Dodano artykuł w celu wyjaśnienia terminów używanych w dyrektywie.

Art. 3: Rozwiązania techniczne

Ust. 1 stanowi, że jego przepisy mają zastosowanie jedynie do systemów poboru opłat, które wymagają instalacji lub zastosowania urządzeń pokładowych. Użyto słowa „zastosowania” w celu potwierdzenia, że do celów dyrektywy za urządzenia pokładowe uważane są również przenośne urządzenia wykorzystywane do transakcji związanych z opłatami elektronicznymi. Ust. 1 zawiera wyjaśnienie, jakie rozwiązania techniczne są stosowane w odniesieniu do nowych i istniejących systemów elektronicznego poboru opłat.

Również w odniesieniu do ust. 1 – do załącznika IV przeniesiono wykaz technologii, jakie mogą być wykorzystane na potrzeby transakcji związanych z elektronicznym pobieraniem opłat. Komisja jest upoważniona do wprowadzania zmian do tego wykazu w drodze aktu delegowanego, jeżeli dana technologia stanie się przestarzała lub jeżeli nowa technologia, przebadana w ramach badań pilotażowych zgodnie z art. 20 decyzji 2009/750/WE, powinna zostać dodana do wykazu.

Dawny ust. 2 zostaje skreślony, ponieważ stanowi on powtórzenie innych przepisów dyrektywy.

Nowy ust. 2 stanowi, że urządzenie pokładowe, które wykorzystuje technologię pozycjonowania satelitarnego, musi być zgodne z usługami pozycjonowania oferowanymi

przez system Galileo i europejski system wspomagania satelitarnego („EGNOS”), a także może być zgodne z innymi systemami nawigacji satelitarnej.

W ust. 3 wyjaśniono, że w celu spełnienia wymagań technicznych dyrektywy, a w szczególności załącznika IV, urządzenia pokładowe EETS mogą łączyć się z innymi urządzeniami zainstalowanymi lub obecnymi w pojeździe, takimi jak systemy nawigacji satelitarnej lub smartfony. Wyjaśniono w nim także, że komunikacja między urządzeniem pokładowym i wspomnianymi innymi urządzeniami może odbywać się z wykorzystaniem technologii niewymienionych w załączniku IV (np. Bluetooth).

W ust. 3 sformułowanie „oraz które są przystosowane do korzystania we wszystkich rodzajach pojazdów, zgodnie z harmonogramem określonym w art. 3 ust. 4” zostaje usunięte z dwóch powodów:

– dostawcy EETS nie powinni być zobowiązani do świadczenia usługi EETS na rzecz wszystkich pojazdów, ale mieć możliwość jej świadczenia tylko na rzecz pojazdów ciężkich lub tylko na rzecz pojazdów lekkich; oraz

– jak wyjaśniono w ust. 4, urządzenia pokładowe w pojazdach lekkich mogą nadawać się wyłącznie do pracy w technologii mikrofalowej 5,8 GHz, a więc nie być przystosowane do niektórych systemów poboru opłat mających zastosowanie do pojazdów ciężkich, które wymagają urządzeń przystosowanych do użytku z wykorzystaniem wszystkich trzech dopuszczonych technologii.

W nowym ust. 4 wyjaśniono, że urządzenia pokładowe mogą być zintegrowane z innymi urządzeniami i służyć celom innym niż pobieranie opłat.

W nowym ust. 4 dodano wyłączenie w celu umożliwienia dostawcom EETS obsługującym pojazdy lekkie oferowania swoim klientom urządzeń pokładowych nadających się wyłącznie do pracy w technologii mikrofalowej 5,8 GHz. Wyłączenie to ma zastosowanie do dnia 31 grudnia 2027 r.

Dawny ust. 3 zostaje skreślony, ponieważ odnosi się do nieaktualnych wymogów.

Uchyla się art. 4.

Skreśla się ust. 1, ponieważ stał się on zbędny.

Ust. 2 i 3 zostały przeniesione do innych artykułów.

Skreśla się ust. 4, ponieważ państwa członkowskie nie mają wpływu na datę, z którą dostawcy EETS będą musieli oferować usługę EETS.

Art. 5: Charakterystyka europejskiej usługi opłaty elektronicznej

Ust. 1 odnosi się do „załącznika I” zamiast do „załącznika”, ponieważ dodawane są nowe załączniki i wszystkie załączniki muszą być ponumerowane.

Dawne ust. 2, 4 i 5 zostają zastąpione nowymi przepisami art. 11 w celu dostosowania procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą do procedury delegacji uprawnień, o których mowa w art. 290 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

Nowy ust. 5 zawiera przepis szczególny w celu zapewnienia, by podczas dokonywania przez europejskie organy normalizacyjne przeglądu odpowiednich norm EETS odpowiednie uzgodnienia przejściowe pozwoliły utrzymać stałą zgodność składników interoperacyjności.

Również w nowym ust. 5 odniesienie do art. 2 ust. 1 zastępuje się odniesieniem do załącznika IV, do którego zostały przeniesione odpowiednie przepisy.

Art. 6, 7, 8, 9 i 10 oraz załączniki II i III

Te pięć artykułów oraz dwa załączniki stanowią o procedurze w zakresie transgranicznej wymiany informacji na temat osób nieuiszczających opłat. Wynikają one z dostosowania przepisów dyrektywy (UE) 2015/413 w kontekście pobierania opłat. Europejski Inspektor Ochrony Danych (EIOD) został poproszony o opinię w sprawie projektu tekstu legislacyjnego i nie zgłosił żadnych zastrzeżeń.

W ramach proponowanej inicjatywy następujące przepisy dyrektywy 2004/52/WE nie ulegają zmianie:

Art. 16 (dawny art. 8), w którym określono adresatów dyrektywy; oraz

Załącznik I (dawny załącznik), w którym określono elementy wymagane do ustanowienia i wprowadzenia EETS.

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

2017/0128 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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-Społecznego[14],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[15],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

⇩ nowy

(1) Dyrektywa 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[16] została znacząco zmieniona. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości, dyrektywa ta powinna zostać przekształcona.

↓ 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)[17], Rada~~

[14] Dz.U. C […] z […], s. […].

[15] Dz.U. C […] z […], s. […].

[16] 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).

~~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 interoperatywnych 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;~~

↓ 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;~~

---

[17] ~~Dz.U. C 194 z 25.6.1997, str. 5.~~

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

(2) Niezbędne jest zapewnienie powszechnego wykorzystywania systemów ⌦ elektronicznego poboru ⌫ opłat ~~elektronicznych~~ w państwach członkowskich oraz państwach sąsiednich~~. Powstaje także potrzeba~~ ⌦ oraz ⌫ posiadani~~ca~~ systemów interoperacyjnych dopasowanych do dalszego rozwoju polityki pobierania opłat drogowych na poziomie ~~wspólnotowym~~ ⌦ Unii ⌫ oraz dalszego rozwoju technicznego.

↓ Sprostowanie, Dz.U. L 200 z 7.6.2004, s. 50, motyw 6 (dostosowany)

(3) Systemy ⌦ elektronicznego poboru ⌫ opłat ~~elektronicznych~~ powinny być interoperacyjne i oparte na jawnych i powszechnych normach, dostępne na zasadach niedyskryminacyjnych dla wszystkich dostawców systemu;

↓ 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 telematyki 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)

(4) ~~Rozprzestrzenianie się technologii związanych z systemami opłat elektronicznych już stosowanych lub planowanych w najbliższych latach (głównie mikrofale 5,8 GHz, pozycjonowanie satelitarne oraz łączność ruchoma) i~~ U~~u~~powszechnianie ⌦ się ⌫ specyfikacji nałożonych przez państwa członkowskie i kraje sąsiednie w odniesieniu do ⌦ ich ⌫ systemów ⌦ elektronicznego poboru ⌫ opłat ~~elektronicznych~~ może utrudniać zarówno sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego, jak i realizację celów polityki transportowej. Taka sytuacja może prowadzić do ~~upowszechnienia~~ ⌦ namnożenia się ⌫ niekompatybilnych i kosztownych ~~skrzynek~~ elektronicznych ⌦ urządzeń ⌫ w kabinie kierowcy pojazdów ⌦ ciężkich ⌫ ~~ciężarowych~~ oraz do popełniania błędów przez kierowców przy korzystaniu z nich, skutkując~~e~~ych~~,~~ na przykład niezamierzonym unikaniem płatności. Taki~~e~~ ~~rozprzestrzenienie~~ ⌦ przyrost liczby urządzeń ⌫ jest niemożliwy~~e~~ do zaakceptowania dla użytkowników oraz producentów pojazdów z uwagi na koszty, bezpieczeństwo, jak również z przyczyn prawnych.

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

(5) Sztuczne bariery dla funkcjonowania rynku wewnętrznego powinny zostać usunięte, przy jednoczesnym umożliwieniu państwom członkowskim oraz ~~Wspólnocie~~ ⌦ Unii ⌫ realizowania nadal różnych polityk w zakresie opłat drogowych w odniesieniu do wszystkich rodzajów pojazdów, na poziomie lokalnym, krajowym i międzynarodowym. Urządzenia zainstalowane w pojazdach powinny umożliwiać~~, aby te~~ ⌦ realizację tych ⌫ polityk~~i~~ w zakresie opłat drogowych ~~były realizowane~~ zgodnie z zasadami niedyskryminacji pomiędzy obywatelami wszystkich państw członkowskich. Interoperacyjność systemów ⌦ elektronicznego poboru ⌫ opłat ~~elektronicznych~~ na poziomie ~~wspólnotowym~~ ⌦ Unii ⌫ powinna ~~być~~ zatem ⌦ zostać ⌫ zapewniona tak szybko, jak to możliwe.

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

~~Uzasadnione jest zainteresowanie kieroweów 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 (dostosowany)

(6) Europejska usługa opłaty elektronicznej powinna zapewnić interoperacyjność na ⌦ poziomie ⌫ technicznym, umownym i proceduralnym ~~poziomie~~, obejmując:

a) jedną umowę pomiędzy klientami a podmiotami oferującymi usługę, zgodną z umownym zbiorem reguł umożliwiającym wszystkim podmiotom ~~i~~/lub emitentom świadczenie usługi dającej dostęp do całej sieci;

b) zbiór norm i wymogów technicznych umożliwiających sektorowi zapewnienie urządzeń niezbędnych do świadczenia usługi.

🡻 Sprostowanie, Dz.U. L 200 z 7.6.2004, s. 50, motyw 14 (dostosowany)

(7) Interoperacyjność umowna ~~stanowi~~ ⌦ stwarza ⌫ potencjał w zakresie istotnego ułatwienia dla niektórych użytkowników dróg oraz w zakresie znaczących oszczędności ⌦ pod względem kosztów administracyjnych ⌫ ~~w zarządzaniu~~ dla ⌦ komercyjnych ⌫ użytkowników ~~korzystających z~~ dróg ~~w celach gospodarczych~~.

⇩ nowy

(8) Należy potwierdzić, że europejską usługę opłaty elektronicznej (EETS) świadczą dostawcy EETS, jak określono w decyzji Komisji 2009/750/WE[18].

(9) Do celów zapewnienia obsługi – za pomocą oferowanych przez dostawców 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 smartfony, oraz podłączania do nich swoich urządzeń.

(10) Rozwiązania z zakresu elektronicznego poboru opłat oraz współpracujących inteligentnych systemów transportowych (C-ITS) korzystają z podobnych technologii oraz sąsiednich pasm częstotliwości na potrzeby łączności krótkiego zasięgu między pojazdami oraz między pojazdami a elementami infrastruktury. W przyszłości należy przeanalizować możliwość scalenia elektronicznego poboru opłat i C-ITS w paśmie 5,9 GHz, z którego obecnie korzysta C-ITS, po przeprowadzeniu dokładnej oceny związanych z tym kosztów, korzyści, barier technicznych i możliwych rozwiązań.

[18] Decyzja Komisji 2009/750/WE 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).

(11) Należy uwzględnić przy tym cechy szczególne systemów elektronicznego poboru opłat, które obecnie stosowane są w odniesieniu do pojazdów lekkich. Ponieważ żadne tego rodzaju systemy 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 5,8 GHz.

(12) Po przeprowadzeniu przez europejskie organy normalizacyjne przeglądu norm istotnych z punktu widzenia usługi EETS należy wprowadzić odpowiednie rozwiązania przejściowe, aby zapewnić ciągłość świadczenia usługi EETS oraz kompatybilność składników interoperacyjności będących już w użyciu w momencie weryfikacji norm z systemami poboru 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".

(14) Ze względu na spójność i efektywne wykorzystanie zasobów system wymiany informacji na temat osób, które nie uiściły opłaty drogowej, 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) 2015/413[19].

(15) Państwom członkowskim należy zapewnić możliwość transgranicznej wymiany informacji na temat osób, które nie uiściły opłaty drogowej, niezależnie od technologii wykorzystywanej do przeprowadzania transakcji elektronicznego poboru opłat.

(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 uiściły opłaty drogowej. Komisję należy zobowiązać do przeprowadzenia oceny uzyskanych danych i informacji oraz do zaproponowania, w razie potrzeby, zmian w przepisach.

↓ 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;~~

[19] 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).

↓ 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)

(17) Wprowadzenie systemów ⌦ elektronicznego poboru ⌫ opłat ~~elektronicznych~~ 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[20]~~ rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679[21], dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680[22] 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~~[23]. Prawo do ochrony danych osobowych jest w sposób wyraźny uznane przez art. 8 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej.~~:~~

↓ 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.~~

[20] ~~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).~~

[21] 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).

[22] 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 uchylająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89).

[23] 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~~tr~~. 37).

↓ 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 Komisji[24];~~

⇩ nowy

(19) W celu zapewnienia interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych oraz ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowania do postępu technologicznego wykazu technologii, z których można korzystać do przeprowadzania transakcji elektronicznego poboru opłat w systemach elektronicznego poboru opłat wymagających instalacji lub zastosowania urządzeń pokładowych. 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 w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. 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.

(20) Zobowiązanie do transpozycji niniejszej dyrektywy do prawa krajowego należy ograniczyć do tych przepisów, które stanowią merytoryczną zmianę w porównaniu z wcześniejszą dyrektywą. Zobowiązanie do transpozycji przepisów, które nie uległy zmianie, wynika z wcześniejszej dyrektywy.

(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 Rady[25] skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,

[24] ~~Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.~~

[25] 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

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

~~Cel~~ ⌦ Przedmiot ⌫ i zakres

1. Niniejsza dyrektywa określa warunki niezbędne do zapewnienia interoperacyjności systemów elektroniczne~~gych~~ ⌦ poboru ⌫ opłat drogowych ⇨ oraz ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych ⇦ we ~~Wspólnocie~~ ⌦ Unii ⌫. Niniejszą dyrektywę stosuje się do elektronicznego ~~pobierania~~ ⌦ poboru ⌫ 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. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

a) systemów opłat drogowych, w odniesieniu do których nie funkcjonuje pobieranie opłat środkami elektronicznymi;

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

~~e~~b) małych, ściśle lokalnych systemów opłat drogowych, w odniesieniu do których koszty dostosowania do wymagań niniejszej dyrektywy byłyby nieproporcjonalne do korzyści;~~,~~

⇨ c) opłat parkingowych. ⇦

3. ~~W celu osiągnięcia~~ C~~e~~el~~u~~, ~~określonego w ust. 1,~~ ⌦ jakim jest interoperacyjność ⌫ ~~tworzy się europejską usługę opłaty~~ ⌦ systemów ⌫ elektronicznego~~i~~ ⌦ poboru opłat drogowych w Unii, osiąga się za pomocą europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), która ⌫~~.~~ ~~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~~.

⇩ nowy

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

a) „europejska usługa opłaty elektronicznej (usługa EETS)” oznacza usługi świadczone na podstawie umowy przez dostawcę EETS na rzecz użytkownika EETS. Usługi te obejmują

udostępnianie i gwarantowanie prawidłowej parametryzacji i prawidłowego funkcjonowania urządzeń pokładowych niezbędnych do uiszczania opłat drogowych na wszystkich obszarach elektronicznego poboru opłat uzgodnionych w umowie, obsługę – w imieniu użytkownika – płatności z tytułu opłat drogowych należnych od użytkownika na rzecz podmiotu pobierającego opłaty oraz świadczenie innych usług oraz innego rodzaju pomocy, których użytkownik może wymagać, aby wypełnić obowiązki nałożone przez podmioty pobierające opłaty na obszarach poboru opłat uzgodnionych w umowie;

b) „podmiot pobierający opłaty” oznacza podmiot publiczny lub prywatny, który pobiera opłaty za poruszanie się pojazdem na obszarze elektronicznego poboru opłat;

c) „dostawca EETS” oznacza podmiot zapewniający użytkownikowi EETS dostęp do usługi EETS na podstawie umowy, który jest 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;

e) „obszar elektronicznego poboru opłat” oznacza drogę, sieć dróg, obiekt, taki jak most lub tunel, bądź prom, gdzie opłaty drogowe pobiera się – wyłącznie lub częściowo – za pomocą mechanizmów automatycznego wykrywania, takich jak łączność z urządzeniem pokładowym wewnątrz pojazdu lub automatyczne rozpoznawanie tablic rejestracyjnych;

f) „urządzenie pokładowe” oznacza pełny zestaw podzespołów sprzętowych i elementów oprogramowania wymaganych do świadczenia usługi EETS, instalowany lub przewożony w pojeździe w celu gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego odbierania/przesyłania danych;

g) „opłata drogowa” oznacza 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 popełnienie wykroczenia polegającego na nieuiszczeniu przez użytkownika drogi opłaty drogowej w państwie członkowskim, które zdefiniowano w odnośnych przepisach tego państwa członkowskiego;

i) „państwo członkowskie rejestracji” oznacza państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przy pomocy którego popełniono wykroczenie, jakim jest nieuiszczenie opłaty drogowej;

j) „krajowy punkt kontaktowy” oznacza wyznaczony właściwy organ do celów wymiany danych rejestracyjnych pojazdów;

k) „automatyczne wyszukiwanie” oznacza procedurę dostępu w trybie on-line do zasobów bazy danych jednego lub więcej niż jednego państwa członkowskiego lub państwa uczestniczącego bądź wszystkich państw członkowskich lub państw uczestniczących;

l) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy, w tym motocykl, zwykle stosowany do drogowego przewozu osób 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 przeznaczony do przewozu towarów, którego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3,5 tony, lub pojazd przeznaczony do przewozu osób wyposażony w więcej niż dziewięć siedzeń włącznie z siedzeniem kierowcy;

o) „pojazd lekki” oznacza każdy pojazd, który nie jest pojazdem ciężkim.

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

Artykuł ~~2~~ 3

Rozwiązania techniczne

1. Wszystkie nowe systemy ⌦ elektronicznego poboru ⌫ opłat ~~elektronicznych~~ ⇨ , 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~~:~~ = ~~stosują~~ jedną lub ~~kilka~~ ⌦ więcej ⌫ spośród ~~następujących~~ technologii ⌦ wymienionych w załączniku IV ⌫.~~:~~

⇨ Istniejące systemy elektronicznego poboru opłat, które wykorzystują technologie inne niż technologie wymienione w załączniku IV, muszą zapewniać obsługę wymienionych w tym załączniku technologii 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);~~

~~c) technologia mikrofalowa 5,8 GHz.~~

⇩ nowy

2. Urządzenie pokładowe, które wykorzystuje technologię pozycjonowania satelitarnego, musi być zgodne z usługami pozycjonowania oferowanymi przez system Galileo i europejski system wspomagania satelitarnego („EGNOS”), a także może być zgodne z innymi systemami nawigacji satelitarnej.

3. Dostawcy EETS udostępniają użytkownikom urządzenia pokładowe, które pozwalają korzystać ze wszystkich systemów elektronicznego poboru opłat eksploatowanych w państwach członkowskich działających w oparciu o technologie wymienione w załączniku IV, są interoperacyjne z tymi systemami oraz mogą się z nimi komunikować.

↓ 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

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 załączniku IV.

5. Do dnia 31 grudnia 2027 r. dostawcy EETS mogą udostępniać użytkownikom pojazdów lekkich urządzenia pokładowe nadające się wyłącznie do pracy w technologii mikrofalowej 5,8 GHz.

🡻 Sprostowanie, Dz.U. L 200 z 7.6.2004, s. 50 (dostosowany)
⇨ nowy

~~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 należytym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa.~~

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

~~7~~6. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobistych niezbędne do funkcjonowania ~~europejskiej usługi opłaty elektronicznej~~ ⌦ usługi EETS ⌫ było przeprowadzane zgodnie z~~e~~ ~~wspólnotowymi regułami~~ ⌦ unijnymi przepisami ⌫ chroniącymi wolności i podstawowe prawa osób fizycznych, łącznie z ich prywatnością oraz

zapewniają, aby w szczególności przestrzegane były przepisy ~~dyrektyw 95/46/WE~~ rozporządzenia (UE) 2016/679, dyrektywy (UE) 2016/680 i dyrektywy 2002/58/WE.

~~*Artykuł 3*~~

~~Stworzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej~~

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

Artykuł 4

Charakterystyka ~~europejskiej usługi opłaty elektronicznej~~ ⌦ usługi EETS ⌫

1. ~~Europejska usługa opłaty elektronicznej~~ ⌦ Usługa EETS ⌫ oparta jest na kwestiach wymienionych w załączniku I ~~do niniejszej dyrektywy~~.

↓ 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)

2. ~~Europejska usługa opłaty elektronicznej jest niezależna od podstawowych decyzji podjętych przez Państwa Członkowskie mających na celu nałożenie opłat na określone rodzaje pojazdów, od poziomów opłat oraz od celu, jaki mają nakładane opłaty. Usługa ta odnosi się jedynie do sposobu pobierania opłat.~~ ~~Usługa~~ ⌦ Usługa EETS ⌫ umożliwia zawieranie umów niezależnie od miejsca rejestracji pojazdu, przynależności państwowej stron

umowy, ⌦ oraz strefy lub odcinka sieci dróg, ⌫ w odniesieniu do których opłata ⌦ drogowa ⌫ jest ~~naliczana~~ ⌦ należna ⌫.

3. ~~System~~ ⌦ Usługa EETS ⌫ umożliwia rozwijanie intermodalności bez tworzenia niekorzystnych warunków dla innych środków transportu.

~~3~~4. ~~Europejska usługa opłaty elektronicznej~~ ⌦ Usługa EETS ⌫ wykorzystuje rozwiązania techniczne określone w art. ~~2~~3~~, stosując~~ ⌦ oraz ⌫ specyfikacje ⌦ techniczne, o których mowa w art. 10 ust. 2 ⌫ ~~publicznie dostępne~~.

⇓ 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 (dostosowany) ⇨ nowy

~~7~~5. Komisja, zgodnie z procedurą określoną w dyrektywie (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady[26] ~~dyrektywie 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 22 czerwca 1998 r. ustanawiającej procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych~~[27], zwraca się do właściwych organów normalizacyjnych, w szczególności do CEN, o ~~niezwłoczne podjęcie wszelkich niezbędnych starań w celu~~ ⌦ szybkie ⌫ przyjęcie~~a~~ norm mających zastosowanie do systemów ⌦ elektronicznego poboru ⌫ opłat ~~elektronicznych~~ w odniesieniu do technologii wymienionych w ~~art. 2 ust. 1~~ załączniku IV ⇨ oraz o aktualizację, w razie konieczności, tych norm ⇦ . ⇨ Komisja zwraca się do organów normalizacyjnych o zapewnienie ciągłej kompatybilności składników interoperacyjności. ⇦

~~8~~6. Urządzenia ⌦ pokładowe na potrzeby ⌫ ~~związane z europejską usługą opłaty elektronicznej~~ ⌦ usługi EETS ⌫ ~~są~~ ⌦ muszą być ⌫ zgodne ~~w szczególności~~ z wymaganiami ~~dyrektywy 1999/5/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 marca 1999 r. w sprawie urządzeń radiowych i końcowych urządzeń telekomunikacyjnych oraz wzajemnego uznawania ich zgodności~~[28] dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady

---

26 Dyrektywa (UE) 2015/1535 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).

27 ~~Dz.U. L 204 z 21.7.1998, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.~~

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

2014/53/UE[29] oraz ~~dyrektywy Rady 89/336/EWG z dnia 3 maja 1989 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do kompatybilności elektromagnetycznej~~[30] dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE[31].

⇩ nowy

Artykuł 5

Procedura wymiany informacji między państwami członkowskimi

1. Do celów prowadzenia dochodzeń w sprawach dotyczących nieuiszczenia opłat drogowych państwa członkowskie udzielają krajowym punktom kontaktowym innych państw członkowskich dostęp do następujących 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. 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/WSiSW[32], 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

4. Państwa członkowskie przyjmują wszelkie środki konieczne do zapewnienia, by wymiana informacji była prowadzona za pomocą interoperacyjnych środków elektronicznych bez wymiany danych wiążącej się z użyciem innych baz danych, które nie są wykorzystywane do celów niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie

---

29 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 (Dz.U. L 153 z 22.5.2014, s. 62).

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

31 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).

32 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).

zapewniają, by taką wymianę informacji prowadzono w sposób oszczędny i bezpieczny. Państwa członkowskie zapewniają bezpieczeństwo i ochronę przekazywanych danych, z wykorzystaniem w jak największym stopniu istniejącego oprogramowania komputerowego, takiego jak oprogramowanie, o którym mowa w art. 15 decyzji 2008/616/WSiSW, oraz zmienione wersje tego oprogramowania, zgodnie z załącznikiem II do niniejszej dyrektywy oraz z rozdziałem 3 pkt 2 i 3 w załączniku do decyzji 2008/616/WSiSW. Zmienione wersje oprogramowania muszą zapewniać zarówno tryb wymiany danych on-line w czasie rzeczywistym, jak i tryb wsadowej wymiany danych, przy czym ten drugi tryb musi pozwalać na wymianę wielu zapytań lub odpowiedzi w ramach jednej wiadomości.

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, 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, 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 dane wykroczenie. 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 dwa 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 popełnienia na jego terytorium czynów nieuiszczenia opłaty drogowej, wraz ze wskazaniem charakteru przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej, w odniesieniu do których wystosowano zapytania, a także liczbę 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 dyrektywy (UE) 2016/680.

2. Państwa członkowskie zapewniają, 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 zapewniają, aby wszelkie dane osobowe przetwarzane na podstawie niniejszej dyrektywy wykorzystywano wyłącznie na potrzeby ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej oraz 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.

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.

Artykuł 9

Sprawozdanie

Do dnia [5 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania przez państwa członkowskie przepisów art. 6 i 7 niniejszej dyrektywy. W sprawozdaniu tym Komisja koncentruje się w szczególności na poniższych aspektach i, w stosownych przypadkach, przedstawia wnioski dotyczące tych aspektów:

– ocena skuteczności przepisów art. 6 i 7 w ograniczaniu liczby przypadków nieuiszczenia opłaty drogowej w Unii;

– ocena potrzeby dalszego ułatwiania transgranicznego egzekwowania płatności z tytułu opłat drogowych w Unii poprzez ustanowienie mechanizmu pomocy w ściąganiu opłat drogowych i grzywien udzielanej przez państwo członkowskie rejestracji na rzecz państwa członkowskiego, na którego terytorium miało miejsce nieuiszczenie opłaty drogowej.

Artykuł 10

Akty delegowane

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 11, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i IV w celu dostosowania ich do postępu technicznego.

2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 11, aktów delegowanych określających specyfikacje i wymogi techniczne usługi EETS oraz zasady umowne regulujące jej świadczenie, w tym prawa i obowiązki dostawców EETS, podmiotów pobierających opłaty i użytkowników EETS.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 11, aktów delegowanych dotyczących uzgodnień administracyjnych, klauzuli ochronnych oraz postępowania pojednawczego pomiędzy podmiotami pobierającymi opłaty i dostawcami EETS.

4. 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[33] 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 czas nieokreślony od dnia [wejście w życie niniejszej dyrektywy] r.

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

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

w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.[34].

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

~~*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.~~

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

Artykuł ~~6~~ 12

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania ~~niniejszej dyrektywy~~ ⌦ art. 1 i art. 3–8 oraz załączników II i III do dnia [18 miesięcy po wejściu w życie niniejszej dyrektywy] r. ⌫ ~~do dnia 20 listopada 2005 r~~. ~~oraz~~ Nniezwłocznie ~~przesyłają~~ ⌦ przekazują ⌫ Komisji tekst~~y~~ tych przepisów ~~wraz z tabelą korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą~~.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. ⌦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 ⌫ określane są przez państwa członkowskie.

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

⇩ nowy

Artykuł 13

[34] Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

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
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący