



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční
výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (přepracované
znění)**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Elektronické systémy výběru mýtného byly na vnitrostátní, regionální či místní úrovni zavedeny již ve 20 členských státech a jejich počet stále roste. Velká většina vyžaduje, aby uživatelé silnic instalovali do svých vozidel speciální zařízení („palubní jednotky“ – OBU). Některé nabízejí přeshraniční interoperabilitu, většina však ne. V důsledku toho nesou uživatelé náklady a zátěž, neboť pokud chtějí neomezeně projíždět v různých zemích, musí vybavit svá vozidla několika palubními jednotkami. Náklady jsou v současné době odhadovány na 334 milionů EUR za rok a očekává se, že do roku 2025 klesnou těsně pod 300 milionů EUR za rok (pokud nebude přijato nové opatření na úrovni EU).

Neexistence přeshraniční interoperability rovněž znamená náklady pro příslušné orgány, které jsou odpovědné za obstarávání a údržbu nadbytečných palubních jednotek, které fungují v rámci jednoho státu, avšak nelze je používat v zahraničí. V rámci jediného vnitrostátního systému, kde je poloha vozidel zjišťována pomocí družicového určování polohy¹, činí jednorázové náklady na obstarávání palubních jednotek 120 milionů EUR a náklady na údržbu 14,5 milionu EUR za rok.

Za účelem řešení těchto problémů byla v roce 2004 přijata směrnice o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného.² Rozhodnutí Komise z roku 2009, které stanoví, jakým způsobem by měla být interoperabilita zavedena v praxi³, stanoví, že specializovaná „evropská služba elektronického mýtného“ (EETS) nabídne uživatelům silnic palubní jednotky kompatibilní se všemi elektronickými systémy výběru mýtného v EU.

Cíle těchto právních předpisů zůstávají z velké části nesplněny. Určité přeshraniční interoperability bylo dosaženo, avšak v Chorvatsku, České republice, Německu, Řecku, Maďarsku⁴, Irsku⁵, Itálii, Polsku, na Slovensku, ve Slovinsku a Spojeném království stále platí, že k platbě mýtného lze používat pouze vnitrostátní palubní jednotky.

Byly zjištěny dvě hlavní příčiny tohoto stavu:

- Poskytovatelé EETS čelí značným překážkám vstupu na trh, jako jsou:
 - diskriminační zacházení ze strany orgánů (včetně ochrany zavedených provozovatelů),
 - dlouhé a měnící se schvalovací postupy a
 - technická specifika místních systémů, které nesplňují zavedené normy.

¹ Takové systémy jsou v současné době zavedeny v Belgii, v Německu, v Maďarsku a na Slovensku a o jejich zavedení uvažují i další členské státy (v současnosti Bulharsko a Švédsko).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124).

³ Rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků (Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11).

⁴ V maďarském systému pro výběr mýtného lze používat různé palubní jednotky, avšak téměř všechny z nich jsou vnitrostátní. Palubní jednotky EETS nelze dosud využívat.

⁵ V Irsku je mnoho poskytovatelů palubních jednotek, avšak všichni působí vnitrostátně. Přeshraniční interoperabilitu nelze dosud využívat.

Skutečnost, že stávající právní předpisy nestanoví dostatečně jasné povinnosti subjektů pro výběr mýtného (které spravují systémy mýtného) a členských států vůči poskytovatelům EETS, vedla k tomu, že překážky přetrvávají, aniž by došlo k porušení právních předpisů EU. Proto je důležité, aby tyto povinnosti byly podrobně stanoveny, tak aby se služby EETS mohly vyvíjet souběžně s vnitrostátními;

- Právní předpisy v oblasti EETS ukládají poskytovatelům EETS nepřiměřeně vysoké požadavky, např.:
 - povinnost poskytovat služby ve všech členských státech do 24 měsíců od úřední registrace. To údajně dlouhodobě odrazovalo potenciální provozovatele od registrace, neboť se obávali, že pokud nepokryjí všechny oblasti EETS včas, bude jim registrace v jejich členském státě zrušena, a
 - povinnost obsluhovat trh s lehkými osobními či užitkovými vozidly drahými družicovými palubními jednotkami (ačkoliv v současné době žádný elektronický systém mýtného pro lehká osobní či užitková vozidla družicové určování polohy nepoužívá). To poskytovatelům EETS znemožňuje nabídnout vlastníkům lehkých osobních či užitkových vozidel konkurenceschopné služby. Družicové palubní jednotky jsou stále dražší než jednoduché mikrovlnné palubní jednotky používané vnitrostátními poskytovateli služeb výběru mýtného a jejich dodatečné funkce a výpočetní výkon jsou v kontextu mýtného u lehkých osobních či užitkových vozidel nadbytečné. Pokud družicové palubní jednotky zůstanou takto drahé, je důležité poskytnout lhůtu, v níž může být vytvořen trh EETS pro lehká osobní či užitková vozidla tím, že se poskytovatelům EETS umožní, aby vybavili své zákazníky jednoduchými palubními jednotkami, které jsou kompatibilní se stávajícími systémy mýtného.

Další problém se týká obtížného vymáhání platby mýtného od vlastníků vozidel registrovaných v jiném členském státě. Členský stát, který pomocí automatických zařízení pro vymáhání zjistí delikt související s platbou mýtného, nemůže pachatele identifikovat na základě poznávací značky, pokud je vozidlo registrováno v zahraničí. Na úrovni EU neexistuje právní základ pro výměnu údajů o registraci vozidel mezi členskými státy za účelem vymáhání mýtného. Ztráta příjmů, která z toho plyne pro vnitrostátní, regionální a místní systémy výběru mýtného, činí přibližně 300 milionů EUR ročně.

Je důležité sledovat vývoj nových služeb a aplikací, zejména spolupracujících inteligentních dopravních služeb (ITS), aby byl včas využit jejich potenciál pro synergie s elektronickým mýtným. Je rovněž důležité umožnit nabízení služeb s přidanou hodnotou, které používají stejnou technologickou platformu (palubní zařízení) jako služby používané pro elektronický výběr mýtného.

Tento návrh je součástí Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), který je zaměřen na snížení administrativní zátěže pro podniky.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Touto iniciativou je přepracované znění stávajícího právního aktu (směrnice 2004/52/ES). Jejím cílem je řešit nedostatky stávajících právních předpisů s cílem zvýšit jejich účinnost při dosahování jejich cílů. Navrhuje rovněž, že směrnice by měla přesněji odrážet role různých kategorií účastníků trhu EETS, které jsou v současné době definovány pouze v rozhodnutí 2009/750/ES.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Zlepšením rámcových podmínek pro trh elektronického výběru mýtného iniciativa pomůže dokončit vnitřní trh a jednotný digitální trh. Tím, že zjednoduší zavádění a používání elektronického mýtného, také usnadní širší používání zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“, a tím přispěje k dosažení cílů energetické unie. Zejména zvýší účinnost a efektivitu návrhu na revizi směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly⁶, který je předkládán souběžně s touto iniciativou.

Iniciativa navrhuje právní rámec pro výměnu údajů o registraci vozidel za účelem vymáhání mýtného. To přispěje k dosažení cílů v oblasti spravedlnosti a základních práv. Na operativnější úrovni jsou příslušná ustanovení v souladu se směrnicí (EU) 2015/413 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu⁷. Příslušná ustanovení jsou rovněž v souladu s platnými právními předpisy o ochraně osobních údajů.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem tohoto návrhu, jakož i stávající směrnice (2004/52/ES), je článek 91 Smlouvy.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Neuspokojivá organizace trhu elektronického výběru mýtného v členském státě A bude mít negativní dopad na uživatele silnic registrované v členském státě B a naopak. Jednotlivé členské státy nemají motivaci situaci změnit, pokud nejsou zohledněny zájmy občanů a podniků EU. Toho lze dosáhnout pouze opatřením na úrovni EU.

Pokud jde o přeshraniční vymáhání mýtného, ukázalo se, že čistě mezivládní metoda má svá omezení, přičemž mezi členskými státy bylo podepsáno pouze několik dvoustranných dohod. Pouze EU může zavést účinný systém pro výměnu informací o pachatelích v souvislosti s mýtným ve všech členských státech.

- **Proporcionalita**

Nové prvky (ve srovnání se směrnicí 2004/52/ES) byly formulovány po důkladné předběžné analýze úplného seznamu opatření politiky navržených zúčastněnými stranami během veřejné konzultace. Proporcionalita byla jedním z hlavních kritérií pro hodnocení. Opatření s menší proporcionalitou, zejména přísná harmonizace elektronických systémů mýtného v EU, byla analyzována v posouzení dopadů a zamítnuta.

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

- **Volba nástrojů**

Iniciativa podstatně mění ustanovení směrnice 2004/52/ES a přidává řadu nových ustanovení. V zájmu jasnosti a srozumitelnosti je návrhem tedy nová směrnice Evropského parlamentu a Rady (přepracované znění).

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX-POST*, KONZULTACÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex-post* / kontroly účelnosti stávajících právních předpisů**

Hodnocení *ex post* směrnice 2004/52/ES a rozhodnutí 2009/750/ES uvedené v jednom pracovním dokumentu útvarů Komise⁸ vedlo k těmto závěrům:

- právní předpisy neplní většinu svých cílů: pokud jde o subjekty pro výběr mýtného, náklady na elektronický výběr mýtného se příliš nesnížily a stále neexistuje EETS pro uživatele silnic,
- v oblasti interoperability elektronického výběru mýtného bylo dosaženo malého pokroku a palubní jednotky až na několik výjimek nebyly integrovány s ostatními zařízeními. Pokud existuje interoperabilita, tak je to většinou na vnitrostátní úrovni; bylo uzavřeno pouze několik omezených přeshraničních dohod. Tento relativní nedostatek přeshraniční interoperability je způsoben nekonkurenceschopnou strukturou řady vnitrostátních trhů, kde orgány poskytují upřednostněnou pozici na trhu jednomu provozovateli systému mýtného, a překážkami uloženými samotnými právními předpisy v oblasti EETS (zejména povinnost, aby poskytovatelé EETS byli schopni nabízet své služby v celé EU do 24 měsíců). Přeshraniční interoperabilita je nákladná a je obtížné jí dosáhnout, protože tři technologie povolené právními předpisy v oblasti EETS jsou v jednotlivých vnitrostátních systémech mýtného užívány značně rozdílnými způsoby. Je rovněž omezena neexistencí účinných opatření v oblasti vymáhání mýtného u vozidel registrovaných v jiném členském státě,
- pokud jde o oblast působnosti, právní předpisy jsou pouze částečně relevantní, neboť požadavek, aby všichni poskytovatelé EETS pokrývali všechny typy vozidel a všechny oblasti podléhající výběru mýtného v Evropě, se považuje za nepřiměřený. Bylo by účinnější, kdyby poskytovatelé mohli svobodně reagovat na potřeby svých zákazníků, než aby jim museli nutit úplné, avšak drahé a nepotřebné služby,
- právní předpisy by mohly vytvořit vysokou přidanou hodnotu EU, neboť dobrovolné dohody o spolupráci mezi členskými státy nepřispívají k podstatnému pokrytí vnitřního trhu EETS. V každém případě, vzhledem k tomu, že bylo uzavřeno málo dobrovolných dohod o spolupráci, bylo tohoto potenciálu dosaženo pouze ve velmi malé míře a
- směrnice odkazuje na blíže neupřesněné „provozovatele“ jako na subjekty odpovědné za poskytování EETS, zatímco rozhodnutí odkazuje na přesně vymezené „poskytovatele EETS“. Z tohoto důvodu existuje mezi těmito dvěma právními akty určitá míra nesouladu.

Výsledky hodnocení *ex post* byly přímo využity při práci na identifikaci problémů, které se současná iniciativa snaží vyřešit.

⁸ Před zveřejněním vložit odkaz.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Při přípravě hodnocení *ex post* a posouzení dopadů Komise provedla pět hlavních konzultačních činností:

1) Otevřenou veřejnou konzultaci na základě online dotazníku

Konzultace probíhala od 8. července do 2. října 2016 (12 týdnů). Dotazník obsahoval otázky týkající se zejména široké veřejnosti, které poskytl příležitost vyjádřit se k elektronickému mytnému, aniž by zacházel do technických podrobností. Umožnil však respondentům vyjádřit se v odpovědích na některé otevřené otázky šířeji a nahrát písemná stanoviska a jiné dokumenty.

Pokud jde o Komisi, bylo cílem konzultace zjistit názor široké veřejnosti na široké možnosti politiky (jak v současných právních předpisech, tak v projednávaných právních předpisech v rámci přezkumu právních předpisů). Relativně malý počet respondentů vznáší otazník nad reprezentativností, avšak respondenti vyjádřili značnou podporu všem širokým možnostem politiky ve stávajícím návrhu.

2) Výzva k zaslání písemných příspěvků veřejně adresovaná všem zúčastněným stranám

Zúčastněným stranám byla poskytnuta příležitost předložit příspěvky k hodnocení *ex post* a posouzení dopadů. Celkem bylo obdrženo 22 relevantních příspěvků: devět od provozovatelů mytného / dálnic, devět od dopravních podniků a čtyři od veřejných orgánů.

3) Omezená konzultace zúčastněných profesních subjektů k otázkám týkajícím se hodnocení *ex post*

Cílená konzultace zúčastněných stran byla zahájena dne 26. června 2015 a odpovědi mohly být zasílány do 1. září 2015 (10 týdnů). Hlavním cílem bylo získat informace a údaje k vyplnění nedostatků ve znalostech Komise při přípravě hodnocení *ex post*.

Na čtyři samostatné dotazníky pro různé skupiny zúčastněných stran v oblasti EETS bylo získáno celkem 22 odpovědí. Vzhledem k relativně malému počtu velkých zúčastněných stran a dobré organizaci odvětví lze tedy přiměřeně předpokládat, že tyto odpovědi jsou vysoce reprezentativní.

Kvalita příspěvků byla různá, avšak zhruba polovina odpovědí poskytla konkrétní údaje a dostatečné informace, které Komise použila ve svém pracovním dokumentu útvarů Komise. Druhá polovina obsahovala zejména stanoviska a postoje, které pomohly Komisi porozumět názorům zúčastněných stran, pokud jde o účinnost a efektivitu stávajících právních předpisů.

4) Omezená konzultace profesních subjektů k otázkám týkajícím se připravovaného návrhu na revizi právního rámce EETS

Tato cílená konzultace zúčastněných stran pro účely posouzení dopadů revize právního rámce EETS byla zahájena dne 5. října 2016 a odpovědi bylo možné zasílat do 13. listopadu 2016 (šest týdnů).

Hlavním cílem bylo shromáždit informace a údaje k vyplnění nedostatků ve znalostech Komise při přípravě části posouzení dopadů věnované „vymezení problému“, avšak rovněž ke zjištění názorů komunity zúčastněných stran na možnosti politiky a možná opatření, která by Komise mohla navrhnout.

Na dotazník bylo obdrženo celkem 35 odpovědí, tj. značně více než v podobné konzultaci týkající se hodnocení *ex post*. Rada vynikajících příspěvků obsahovala

hloubkovou analýzu problémů, statistické / další údaje a doporučení pro konkrétní politická řešení. Odpovědi významně přispěly k rozšíření základny poznatků pro posouzení dopadů a vypracování možných opatření politiky.

5) Reakce na plán hodnocení a počáteční posouzení dopadů

Zúčastněné strany dostaly příležitost vyjádřit se ke zveřejněnému plánu hodnocení a počátečnímu posouzení dopadů. Žádná ze stran však této možnosti nevyužila.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Komisi při vypracování zprávy o posouzení dopadů poskytli podporu pověření externí odborníci. Doprovodnou studii vypracovala společnost Ricardo⁹. Při posouzení dopadů byly rovněž využity výsledky dvou předchozích studií připravených pro Komisi v rámci hodnocení *ex post*: stav techniky elektronického mýtného¹⁰ a odborný přezkum právních aktů v oblasti EETS¹¹.

• **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů, které nejprve obdrželo negativní stanovisko Výboru pro kontrolu regulace. Výbor pro kontrolu regulace se domníval, že zpráva výslovně nestanovila cíl plné interoperability elektronických systémů výběru mýtného v EU a nevysvětlila, jak možnosti přispějí k interoperabilitě. Možnosti rovněž činitelům s rozhodovací pravomocí dostatečně neobjasnily skutečné kompromisy a možnosti volby a zpráva nezohlednila dostatečně stanoviska zúčastněných stran, a zejména členských států.

V reakci na doporučení Výboru pro kontrolu a regulaci byly ve zprávě učiněny tyto změny:

– Všeobecný cíl byl revidován za účelem vysvětlení, že cílem iniciativy je nabídnout každému uživateli silnice přístup k úrovni interoperabilních služeb mýtného odpovídající jeho potřebám a požadavkům, což zahrnuje možnost plné interoperability; dále byl v rámci prvního specifického cíle přidán text s cílem objasnit, že možnost plné interoperability je nejenže slučitelná s cílem dosažení tří vrstev interoperability (technická, procedurální a smluvní), ale zahrnuje rovněž cíl podpory zavádění konkurenční struktury trhu EETS.

– Dva nové oddíly 5.1 a 5.2 uvádějí výsledky předběžné analýzy úplného seznamu opatření politiky, která byla projednána se zúčastněnými stranami v rámci veřejné konzultace; dále byla jedna z možností politiky změněna z možnosti čisté harmonizace na možnost, která zahrnuje rovněž tržní opatření.

– Názory zúčastněných stran, se zvláštním zaměřením na členské státy, byly řádně prezentovány v oddílech 5.1 a 5.2.

K revidovanému znění zprávy o posouzení dopadů vydal Výbor pro kontrolu a regulaci druhé, pozitivní stanovisko s výhradami. Výhrady Výboru pro kontrolu regulace se týkaly tří hlavních aspektů:

– Výbor pro kontrolu regulace se domníval, že zpráva o posouzení dopadů nezahrnovala hlavní opatření, která jsou pro zamýšlené výsledky zásadní, a neposoudila jejich vzájemnou závislost.

⁹ Před zveřejněním vložit odkaz.

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>

– Výbor pro kontrolu regulace rovněž uvedl, že ve zprávě není stále jasné uvedeno, jak navrhovaný soubor opatření přispěje k dosažení zamýšlené úrovně interoperability v EU a jaká rizika by byla spojena s upřednostňovanou možností.

Výbor pro kontrolu regulace poukázal na skutečnost, že ve zprávě nebylo vysvětleno, proč nebyla zvažována kompromisní řešení mezi nejúčinnější možností a nákladově nejefektivnější možností.

Za účelem řešení těchto výhrad byla provedena tato doplnění:

- v tabulce 9 podrobné vysvětlení toho, která opatření jsou zásadní a která ne, a objasnění vzájemné závislosti mezi opatřeními,
- nová tabulka 19 týkající se účinnosti při dosahování obecného cíle a rizik, že možnost 2 cíle ve skutečnosti nedosáhne, a
- nový text v oddílech 5.1.4 a 5.4 obsahující vysvětlení, proč nebyla zvažována kompromisní řešení mezi nejúčinnější možností a nákladově nejefektivnější možností.

Posouzení dopadů přezkoumalo tři široké možnosti politiky:

1. řešení některých problémů prostřednictvím samoregulace a jiných problémů prostřednictvím právních předpisů;
2. řešení všech problémů prostřednictvím právních předpisů, zachování tržního přístupu přijatého v rozhodnutí 2009/750/ES a
3. řešení některých problémů prostřednictvím úplné technické a procesní harmonizace elektronických systémů výběru mýtného v EU a jiných problémů prostřednictvím právních předpisů.

Upřednostňovanou volbou je možnost 2. Byla vybrána na základě své vysoké efektivnosti a nejvyšší účinnosti (náklady *versus* přínosy) při dosahování cílů a celkově pozitivních vedlejších účinků.

Očekávané přínosy:

- pro uživatele silnic – úspory v souhrnné výši 370 milionů EUR (čistá současná hodnota) do roku 2025. Největší přínosy pocítí provozovatelé silniční dopravy, tj. zejména malé a střední podniky,
- pro správce silniční sítě – úspory ve výši 48 milionů EUR (čistá současná hodnota) do roku 2025 v důsledku toho, že nebudou muset obstarávat nadbytečné palubní jednotky, a dodatečné příjmy z mýtného (150 milionů EUR ročně) díky lepším pravidlům o přeshraničním vymáhání a
- pro poskytovatele EETS – snížení regulační zátěže spojené se vstupem na vnitrostátní trhy (10 milionů EUR v čisté současné hodnotě do roku 2025 pro předpokládaných 12 poskytovatelů) a rozšíření trhu s dodatečnými příjmy ve výši 700 milionů EUR ročně.

Očekávané náklady¹²:

- pro správce silniční sítě – dodatečné náklady na přizpůsobení systémů mýtného novým požadavkům (náklady v souhrnné výši 174 milionů EUR v čisté současné

¹² Environmentální a sociální náklady iniciativy nejsou významné.

hodnotě do roku 2025) a zaplacení dalších 700 milionů EUR ročně poskytovatelům EETS (souhrnná hodnota, všichni správci silnic, všichni poskytovatelé EETS). To má však na rozpočet neutrální dopad, neboť to bude odpovídat externímu zajišťování činností, které v současné době provádí samotní správci nebo jejich subdodavatelé.

Čisté souhrnné přínosy upřednostňované možnosti politiky (přínosy mínus náklady) do roku 2025 činí 254 milionů EUR (čistá současná hodnota).

- **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Očekává se, že iniciativa sníží regulační zátěž pro podniky do roku 2025 o částku v souhrnné výši 254 milionů EUR, a to v důsledku:

- snížení regulační zátěže pro uživatele silnic do roku 2025 o částku v souhrnné výši 370 milionů EUR. Největší přínos pocítí provozovatelé silniční nákladní dopravy, z nichž většinu tvoří malé podniky (převážně mikropodniky);
- nárůstu regulační zátěže pro subjekty pro výběr mýtného (např. správce silnic), z nichž ani jeden není malý a střední podnik, v souhrnné výši 126 milionů EUR a
- snížení regulační zátěže pro provozovatele EETS (zejména dceřiné společnosti velkých nebo velmi velkých společností) v souhrnné výši 10 milionů EUR.

Vzhledem ke skutečnosti, že malé a střední podniky a mikropodniky jsou v dotčené skupině zúčastněných stran nejvíce zastoupeny (např. provozovatelé silniční nákladní dopravy) a dopad na ně je pozitivní, neuplatní se na ně ustanovení o výjimkách nebo zvláštní pravidla.

Iniciativa pravděpodobně podpoří hospodářskou soutěž a umožní novým provozovatelům vstoupit na dříve monopolní vnitrostátní trhy elektronického výběru mýtného. Sníží regulační zátěž pro odvětví silniční nákladní dopravy, a tím zvýší konkurenceschopnost odvětví. Z větší harmonizace metod elektronického výběru mýtného budou těžit rovněž evropští výrobci zařízení, kteří jsou již díky silným a účinným normám EU světovou špičkou.

Návrh přispívá k cílům jednotného digitálního trhu¹³.

- **Základní práva**

Pokrok směřující k fungujícím službám EETS by měl usnadnit přeshraniční cestování a tak podporovat volný pohyb zboží a osob. Lepší vymáhání v důsledku výměny informací o totožnosti pachatelů v souvislosti s mýtným zajistí rovné zacházení s vnitrostátními uživateli silnic a uživateli silnic registrovanými v zahraničí. Návrh rovněž zavádí ustanovení, která by měla poskytovatelům EETS umožnit, aby s nimi bylo zacházeno stejně jako se zavedenými provozovateli.

Hlavní dopad týkající se práva na ochranu osobních údajů a práva na ochranu soukromí je výsledkem vytvoření mechanismu pro povinnou výměnu informací mezi členskými státy o totožnosti vlastníků vozidel, kteří se prokazatelně dopustili podvodu v souvislosti se systémem mýtného nebo jsou z něj podezřelí. Mechanismus je z velké míry založen na ustanoveních směrnice (EU) 2015/413 o přeshraničním vymáhání dopravních deliktů v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Z tohoto důvodu jsou zavedena příslušná ochranná opatření za účelem zajištění, že návrh je plně v souladu s článkem 7 a 8 Listiny základních práv, jakož

¹³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – *Strategie pro jednotný digitální trh v Evropě*, COM(2015) 192 final, Brusel, 6.5.2015.

i s platným právním rámcem o ochraně osobních údajů. Údaje shromažďované podle této směrnice by se neměly používat pro jiné účely než pro účely této směrnice. Členské státy by měly plnit své závazky týkající se podmínek používání a dočasného uchovávání těchto údajů, a obecnějším způsobem splňovat zásady nezbytnosti a proporcionality v oblasti používání osobních údajů.

Návrh byl konzultován s evropským inspektorem ochrany údajů ve dvou fázích: zaprvé, evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v otázce zásad předpokládaného systému pro výměnu informací; zadruhé, evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v otázce samotného legislativního textu. Evropský inspektor ochrany údajů neměl žádné další připomínky.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozhodnutí nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Posouzení dopadů stanoví podrobný plán monitorování založený na 11 ukazatelích pro monitorování a vyhodnocování účinků právních předpisů pět let po jejich vstupu v platnost. Do návrhu bylo začleněno zvláštní ustanovení o předložení zprávy k posouzení dopadu nových ustanovení o přeshraniční výměně informací za účelem vymáhání mýtného.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Vzhledem k oblasti působnosti návrhu a ke skutečnosti, že představuje přepracované znění stávající směrnice (2004/52/ES), kterou všechny členské státy v plném rozsahu provedly ve svém vnitrostátním právu, se nezdá odůvodněné ani přiměřené požadovat informativní dokumenty.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Hlavní podstatné změny znění směrnice 2004/52/ES:

Článek 1: Předmět a oblast působnosti

V odstavci 1 se doplňuje druhý cíl (vedle zajištění interoperability elektronických systému silničního mýtného): usnadnit přeshraniční výměnu informací o nezaplacení silničních poplatků v Unii.

V bodě 2 se zrušuje písmeno b), aby si členské státy mohly vyměňovat informace o osobách, které nezaplatily silniční poplatky, v případech, kdy systémy mýtného nevyžadují instalaci palubních zařízení. Tato změna je nutná k umožnění např. přeshraničního vymáhání městských poplatků (včetně systémů pro zpoplatnění vjezdu do dopravně přetížených zón) a ostatních systémů používajících technologii automatického rozpoznávání poznávacích značek pro provádění transakcí elektronického mýtného.

Odstavec 3 se mění za účelem potvrzení, že EETS poskytují poskytovatelé EETS a nikoliv subjekty pro výběr mýtného.

Článek 2: Definice

Doplňuje se článek s definicemi za účelem ujasnění termínů používaných ve směrnici.

Článek 3: Technologická řešení

Odstavec 1 upřesňuje, že jeho ustanovení se použijí pouze pro systémy mýtného, které vyžadují instalaci nebo používání palubních zařízení. „Používání“ je zahrnuto za účelem potvrzení, že přenosná zařízení používaná pro transakce elektronického mýtného se pro účely směrnice považují za palubní zařízení. V odstavci 1 jsou vysvětlena technologická řešení použitelná na nové a stávající elektronické systémy mýtného.

Rovněž v odstavci 1 se seznam technologií, které mohou být používány pro transakce elektronického mýtného, přesouvá do přílohy IV. Komise je zmocněna seznam změnit aktem v přenesené pravomoci, pokud se technologie stane zastaralou nebo pokud by měla být na seznam přidána nová technologie testovaná v rámci pilotních testů v souladu s článkem 20 rozhodnutí 2009/750/ES.

Starý odstavec 2 se zrušuje, neboť opakuje jiná ustanovení ve směrnici.

Nový odstavec 2 stanoví, že palubní zařízení, které používá technologii družicového určování polohy, je kompatibilní se službami určování polohy, které poskytují systémy Galileo a EGNOS (evropská služba pro pokrytí geostacionární navigací), a mohou být kompatibilní s dalšími družicovými navigačními systémy.

V odstavci 3 je objasněno, že pro účely souladu s technologickými požadavky směrnice a zejména přílohy IV může být palubní zařízení EETS napojeno na jiná zařízení instalovaná nebo nacházející se ve vozidle, jako např. družicové navigační systémy nebo chytré telefony. Rovněž objasňuje, že komunikace mezi palubním zařízením a těmito jinými zařízeními může využívat technologie neuvedené v příloze IV (například Bluetooth).

V odstavci 3 se znění „Na základě časového plánu stanoveného v čl. 3 odst. 4“ „a jsou vhodná k použití ve všech typech vozidel.“ zrušuje ze dvou důvodů:

- poskytovatelé EETS by neměli být povinni poskytovat EETS všem vozidlům, ale měli by mít možnost zvolit si, že budou EETS poskytovat pouze těžkým osobním či užitkovým vozidlům, nebo lehkým osobním či užitkovým vozidlům, a
- jak je vysvětleno v odstavci 4, palubní zařízení v lehkých osobních či užitkových vozidlech mohou být vhodná pro používání výhradně s mikrovlnnou technologií na 5,8 GHz, a tedy ne v některých systémech výběru mýtného používaných pro těžká osobní či užitková vozidla, které vyžadují zařízení vhodná pro používání se všemi třemi povolenými technologiemi.

V novém odstavci 4 je objasněno, že palubní zařízení může být začleněno do jiných zařízení a sloužit i k jiným účelům, než je platba mýtného.

V novém odstavci 4 se doplňuje výjimka, která poskytovatelům EETS, kteří poskytují služby lehkým osobním či užitkovým vozidlům, umožňuje nabízet klientům palubní zařízení vhodná pro používání výhradně s mikrovlnnou technologií na 5,8 GHz. Tato výjimka platí do 31. prosince 2027.

Starý odstavec 3 se zrušuje, neboť odkazuje na zastaralé požadavky.

Článek 4 se zrušuje.

Odstavec 1 se zrušuje, protože se stal nadbytečným.

Odstavce 2 a 3 byly přesunuty do jiných článků.

Odstavec 4 se zrušuje, protože členské státy nemohou ovlivnit datum, k němuž musí poskytovatelé EETS nabízet EETS.

Článek 5: Charakteristika evropské služby elektronického mýtného

Odstavec 1 odkazuje na „přílohu I“ namísto na „přílohu“, neboť jsou doplňovány nové přílohy a všechny přílohy tudíž musí být očíslovány.

Staré odstavce 2, 4 a 5 jsou nahrazeny novými ustanoveními v článku 11 s cílem přizpůsobit regulativní postup s kontrolou postupu přenesení pravomocí uvedenému v čl. 290 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

Nový odstavec 5 obsahuje zvláštní ustanovení k poskytnutí záruky v tom smyslu, že při přezkumu příslušných norem EETS evropskými normalizačními organizacemi bude přechodnými opatřeními zachována soustavná kompatibilita prvků interoperability.

V novém odstavci 5 se rovněž odkaz na čl. 2 odst. 1 nahrazuje odkazem na přílohu IV, do níž byla převedena příslušná ustanovení.

Články 6, 7, 8, 9 a 10 a přílohy II a III

Těchto pět článků a dvě přílohy stanoví postup pro přeshraniční výměnu informací o pachatelích v souvislosti s mýtným. Jsou výsledkem přizpůsobení ustanovení směrnice (EU) 2015/413 kontextu mýtného. Návrh právního textu byl konzultován s evropským inspektorem ochrany údajů, který nevznesl žádné námitky.

Tato ustanovení směrnice 2004/52/ES zůstávají v navrhované iniciativě beze změny:

Článek 16 (starý článek 8), který upřesňuje, komu je směrnice určena, a

Příloha I (stará příloha), která upřesňuje položky požadované pro vytvoření a využívání EETS.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ☒ a usnadnění
přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků ☒ ve
Společenství ☒ v Unii ☒ (přepřelované znění)**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na ☒ Smlouvu o fungování Evropské unie ☒ ~~Smlouvu o založení Evropského
společenství~~, a zejména na čl. 7 ☒ 91 ☒ odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁴,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁵,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

↓ nový

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES¹⁶ byla podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená směrnice měla být z důvodu srozumitelnosti přepracována.

↓ 2004/52/ES 1. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Usnesením ze dne 17. června 1997 o rozvoji telematiky v silniční dopravě, a zejména s
ohledem na elektronický výběr poplatků¹⁷ vyzvala Rada Komisi a členské státy, aby
vypracovaly strategii sbližování systémů elektronického výběru poplatků s cílem dosáhnout
náležité úrovně interoperability na evropské úrovni. Sdělení Komise o interoperabilních
systémech elektronického vybírání poplatků v Evropě bylo první etapou této strategie.~~

¹⁴ Úř. věst. C, , s. .

¹⁵ Úř. věst. C, , s. .

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124).

¹⁷ Úř. věst. C 194, 25.6.1997, s. 5.

↓ 2004/52/ES 2. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Většina členských států, které instalovaly elektronické systémy vybírání mýtného, aby financovaly náklady silniční infrastruktury nebo vybíraly poplatky za užívání silnic (dále jen společný termín „elektronické systémy mýtného“), užívají mikrovlnnou techniku o krátkém dosahu a kmitočtu blízkém se 5,8 GHz, ale tyto systémy nejsou v současnosti zcela slučitelné. Po schválení předběžných technických norem z roku 1997 dospěly práce na mikrovlnné technologii uskutečněné Evropským výborem pro normalizaci v lednu 2003 k přípravě technických norem, které jsou připraveny pro slučitelnost mikrovlnných elektronických systémů mýtného o kmitočtu 5,8 GHz. Tyto předběžné normy se však nevztahují na všechny vyhrazené komunikace o krátkém dosahu na 5,8 GHz (Dedicated Short-Range Communications – DSRC), které jsou v provozu ve Společenství, a zahrnují dvě varianty, které nejsou zcela slučitelné. Jsou založené na otevřených systémech modelu propojení, který stanovila Mezinárodní organizace pro normalizaci pro komunikaci mezi výpočetními systémy.~~

↓ 2004/52/ES 3. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Výrobci zařízení a správci infrastruktury neméně souhlasili, že v rámci Společenství vyvinou interoperabilní výrobky založené na dosavadní systémech DSRC na 5,8 GHz. Zařízení, které bude nutné poskytnout uživatelům, má tak být schopné komunikovat s technologií, která může být užívána jen v nových systémech elektronického mýtného, které mají být zavedeny do provozu ve Společenství po 1. lednu 2007, totiž technologii družicového určování polohy, mobilní komunikační technologii užívající normu GSM GPRS a mikrovlnné technice na 5,8 GHz.~~

↓ 2004/52/ES 4. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Je nezbytné, aby práce na normalizaci byla dokončena co nejdříve s cílem stanovit technické normy zajišťující technickou slučitelnost mezi systémy elektronického mýtného, které jsou založeny na mikrovlnné technice na 5,8 GHz, technologiích družicového určování polohy a mobilních komunikacích, s cílem vyhnout se další fragmentaci trhu.~~

↓ 2004/52/ES 5. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (2) Je nezbytné zajistit v členských státech a sousedních zemích široké rozšíření elektronického mýtného a ~~vzniká potřeba~~ interoperabilních systémů, které vyhoví budoucímu vývoji politiky zpoplatňování silnic na ~~evropské úrovni~~ ☒ Unie ☒ a budoucímu technickému rozvoji.
-

↓ 2004/52/ES 6. bod odůvodnění

- (3) Systémy elektronického mýtného by měly být interoperabilní a založené na otevřených a veřejných normách, které jsou bez diskriminace dostupné všem dodavatelům systémů.

↓ 2004/52/ES 7. bod odůvodnění

~~Při zavádění nových elektronických systémů mýtného by měl být k dispozici dostatek vybavení, aby se zamezilo diskriminaci mezi dotčenými podniky.~~

↓ 2004/52/ES 8. bod odůvodnění

~~Zejména vzhledem k velké pružnosti a univerzálnosti mohou aplikace nových technologií družicového určování polohy (GNSS) a mobilních komunikací (GSM/GPRS) pro elektronické systémy mýtného sloužit k zajištění požadavků nových politik zpoplatnění silnic, které se plánují na úrovni Společenství a členských států. Tyto technologie umožňují bez nákladných investic do infrastruktury spočítat počet kilometrů ujetých na určité kategorii silnice. Rovněž se otevírají možnosti nových bezpečnostních a informačních služeb pro cestující, jako je automatický alarm spuštěný vozidlem, které se účastní nehody, s uvedením své polohy, informace v reálném čase o podmínkách dopravního provozu, hustotě dopravního provozu a cestovní časy. Co se týče družicového určování polohy je projekt Galileo, který byl zahájen Společenstvím v roce 2002, určen k tomu, aby od roku 2008 zajišťoval kvalitnější informační služby, než současné družicovými systémy navigace, které jsou zároveň vhodné pro služby silniční telematiky. Stejně výsledky bude poskytovat Evropský geostacionární navigační překryvný systém (European Geostationary Navigation Overlay System EGNOS), který je plánován jako předběžný systém a který bude již v provozu v roce 2004. Tyto inovační systémy však mohou vyvolat problémy týkající se spolehlivosti kontroly a ochrany proti podvodu. Nieméně vzhledem k podstatným výhodám zmíněným výše je uplatnění technologií družicového určování polohy a mobilních komunikací v zásadě doporučitelné při zavádění nových elektronických systémů mýtného.~~

↓ 2004/52/ES 9. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (4) Jako překážka jak plynulého fungování vnitřního trhu, tak plnění cílů dopravní politiky se může ukázat rozšiřování ~~technologií elektronických systémů mýtného, které jsou již užívány nebo jsou plánovány (zejména družicové určování polohy a mobilní komunikace založené na mikrovlnách na 5,8 GHz) a rozšiřování tomu odpovídajících různých technických podmínek~~ ☒ specifikací ☐, které stanoví členské státy a sousední země pro své elektronické systémy mýtného. Tato situace může vést k rozšiřování neslučitelných a nákladných elektronických zařízení v kabinách řidičů těžkých ~~nákladních~~ ☒ osobních či užitkových ☐ vozidel a k tomu, že při užívání těchto zařízení budou řidiči dělat chyby, což může mít například za následek neúmyslné vyhnutí se placení. Takový způsob rozšiřování různých technických zařízení je pro uživatele a výrobce nepřijatelný z důvodů nákladů a bezpečnosti a z právních důvodů.

↓ 2004/52/ES 10. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (5) Umělé překážky fungování vnitřního trhu mají být odstraněny, přičemž členské státy a ~~Společenství~~ ☒ Unie ☐ ~~má~~ mají mít nadále možnost zavádět na místní, vnitrostátní a mezinárodní úrovni různé metody zpoplatnění silnic pro všechny typy vozidel. Zařízení instalovaná ve vozidlech mají umožnit zavádění takových metod

zpoplatňování silnic, které jsou v souladu se zásadou nediskriminace mezi občany všech členských států. Proto je třeba, aby byla na úrovni Společenství ☒ Unie ☒ zajištěna interoperabilita elektronických systémů mýtného co nejdříve.

↓ 2004/52/ES 11. bod odůvodnění

~~Řidiči oprávněně očekávají vyšší kvalitu služeb silniční infrastruktury, zejména s ohledem na bezpečnost, jakož i na podstatné snížení provozního přetížení na místech výběru mýtného, především v dobách dopravní špičky, a na zvláště zatížených místech silniční sítě. Je třeba, aby toto očekávání řidičů bylo řešeno v definici evropské služby elektronického mýtného. Kromě toho mají být učiněna opatření, která zajistí, aby stanovené technologie a součásti mohly být, pokud to bude technicky možné, rovněž kombinovatelné s ostatními součástmi vozidla, jako je například elektronický tachograf a zařízení pro tísňové volání. V pozdější etapě by z této zásady neměly být vynechávány intermodální systémy.~~

↓ 2004/52/ES 12. bod odůvodnění

~~Je vhodné prostřednictvím přizpůsobení vhodného zařízení zajistit možnost přístupu k budoucím aplikacím doplňujícím vybírání mýtného.~~

↓ 2004/52/ES 13. bod odůvodnění

- (6) Evropská služba elektronického mýtného má na technické, smluvní a procedurální úrovni zajistit interoperabilitu, která zahrnuje:
- a) jedinou smlouvu mezi zákazníkem a provozovatelem, která nabízí službu, která odpovídá souboru smluvních pravidel umožňujících všem provozovatelům nebo poskytovatelům poskytovat službu a zajišťuje přístup na celou síť;
 - b) soubor technických norem a požadavků umožňujících průmyslu poskytovat nezbytná zařízení pro zajištění služby.

↓ 2004/52/ES 14. bod odůvodnění

- (7) Smluvní interoperabilita umožní některým uživatelům silnic významné ulehčení a podstatné administrativní úspory pro obchodní uživatele silnic.

↓ nový

- (8) Mělo by se potvrdit, že evropská služba elektronického mýtného (EETS) je poskytována poskytovateli EETS, jak je uvedeno v rozhodnutí Komise 2009/750/ES¹⁸.
- (9) Za účelem pokrytí požadovaných komunikačních technologií jejich palubními zařízeními by poskytovatelům EETS mělo být umožněno používat jiné hardwarové a softwarové systémy, které se již ve vozidle nacházejí, např. družicové navigační systémy nebo chytré telefony, a napojit se na ně.

¹⁸ Rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků (Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11).

- (10) Elektronické mýtné a spolupracující aplikace ITS (C-ITS) používají podobné technologie a sousedící kmitočtová pásma pro komunikaci s krátkým dosahem mezi vozidly navzájem a mezi vozidly a infrastrukturou. Po důkladném posouzení nákladů, přínosů, technických překážek a jejich možných řešení by měl být v budoucnu prozkoumán potenciál pro sloučení elektronického mýtného s C-ITS v pásmu 5,9 GHz, které je v současné době využíváno C-ITS.
- (11) Měly by být zohledněny specifické vlastnosti elektronických systémů výběru mýtného, které jsou v současnosti používány u lehkých osobních či užitkových vozidel. Vzhledem k tomu, že žádný z těchto elektronických systémů výběru mýtného v současné době nevyužívá družicové určování polohy nebo mobilní komunikace, mělo by být poskytovatelům EETS umožněno, aby po omezenou dobu vybavovali lehká osobní či užitková vozidla palubními zařízeními, která mohou využívat výhradně technologii v pásmu 5,8 GHz.
- (12) Při přezkumu norem týkajících se EETS evropskými normalizačními organizacemi by měla platit přiměřená přechodná opatření k zajištění kontinuity EETS a kompatibility prvků interoperability, které jsou v době revize norem již používány, se systémy mýtného.
- (13) Problémy s určováním totožnosti zahraničních pachatelů v souvislosti s elektronickými systémy výběru mýtného brání dalším rozvoji těchto systémů a širšímu uplatnění zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ na silnicích Unie.
- (14) Z důvodů konzistentnosti a účinného využívání zdrojů by systém pro výměnu informací o osobách, které nezaplatí silniční poplatek, měl používat stejné nástroje jako systém používaný pro výměnu informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu stanovený ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413¹⁹.
- (15) Přeshraniční výměna informací o osobách, které nezaplatí silniční poplatek, by měla být členským státům umožněna nezávisle na technologii použité k provádění transakcí elektronického mýtného.
- (16) Členské státy by měly mít povinnost poskytovat Komisi informace a údaje nezbytné pro posouzení účinnosti a efektivity systému pro výměnu informací o osobách, které nezaplatí silniční poplatek. Komise by měla mít povinnost obdržené údaje a informace posoudit a v případě potřeby navrhnout změny právních předpisů.

↓ 2004/52/ES 15. bod odůvodnění

~~Elektronické systémy mýtného podstatně přispívají k snižování nebezpečí nehod, čímž zvyšují silniční bezpečnost, snižují i počet peněžních transakcí v hotovosti a zejména v denních špičkách snižují dopravní zácpy v místech vybírání mýtného. Rovněž snižují nepříznivé vlivy na životní prostředí způsobované čekajícími a opětovně startujícími vozidly a dopravními zácpami, stejně jako dopad na životní prostředí související s instalacemi nových míst výběru mýtného nebo s rozšiřováním míst stávajících.~~

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/413 ze dne 11. března 2015 o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu (Úř. věst. L 68, 13.3.2015, s. 9).

↓ 2004/52/ES 16. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Bílá kniha evropské dopravní politiky pro rok 2010 obsahuje cíle pro bezpečnost a plynulost silničního provozu. Pro dosažení těchto cílů jsou interoperabilní inteligentní dopravní služby a systémy klíčovým nástrojem.~~

↓ 2004/52/ES 17. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (17) Zavedení elektronických systémů mýtného zahrnuje zpracovávání osobních údajů. Toto zpracování údajů je třeba provádět v souladu s pravidly ~~Společenství~~ ~~Unie~~ ~~Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů~~²⁰ v nařízení Evropského parlamentu a Rady 2016/679²¹, ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680²² a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací²³. Právo na ochranu osobních údajů je výslovně uznáno článkem 8 Listiny základních práv Evropské unie.

↓ 2004/52/ES 18. bod odůvodnění

~~Předpokladem pro automatické platby z bankovních účtů nebo účtů kreditních nebo debetních karet poplatky mýtného ve Společenství i ve třetích zemích je plně fungující platební prostor Společenství bez diskriminujících poplatků za službu.~~

↓ 2004/52/ES 19. bod odůvodnění

~~Systémy elektronického vybírání mýtného, které jsou zaváděny v členských státech, by měly splňovat tyto základní kritéria: systém má umožňovat rychlé začlenění budoucích technologických a systémových zlepšení a inovací bez nákladného vyřazování starších modelů a metod, náklady na jeho přijetí obchodními a soukromými uživateli silnic mají být ve srovnání s výhodami pro tyto uživatele silnic a pro společnost jako celek zanedbatelné a zavedení těchto zlepšení v kterémkoliv členském státě by mělo být bez diskriminace uživatelů z ostatních členských států oproti domácím uživatelům silnic.~~

²⁰ ~~Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 21.10.2003, s. 1).~~

²¹ ~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).~~

²² ~~Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/680 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů příslušnými orgány za účelem prevence, vyšetřování, odhalování či stíhání trestných činů nebo výkonu trestů, o volném pohybu těchto údajů a o zrušení rámcového rozhodnutí Rady 2008/977/SVV (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 89).~~

²³ ~~Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).~~

↓ 2004/52/ES 20. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Jelikož cílů této směrnice, totiž interoperability elektronických systémů mýtného v rámci vnitřního trhu a zavedení evropské služby elektronického mýtného zahrnující celou silniční síť Společenství, na které se platí mýtné, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto, z důvodů jejich evropského rozměru, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice to, co je k dosažení těchto cílů nezbytné.~~

↓ 2004/52/ES 21. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Mělo by být zajištěno zapojení zúčastněných osob (jako jsou provozovatelé služeb vybírání mýtného, správci infrastruktury, elektronický a automobilový průmysl a uživatelé) do konzultací Komise o technických a smluvních aspektech vytváření evropské služby elektronického mýtného. Komise by měla podle potřeby rovněž konzultovat nevládní organizace činné v oblasti ochrany soukromí, silniční bezpečnosti a ochrany životního prostředí.~~

↓ 2004/52/ES 22. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Pro zřízení evropské služby elektronického mýtného je nutné nejprve zavést řídící zásady, které má stanovit Výbor pro elektronické mýtné zřízený touto směrnicí.~~

↓ 2004/52/ES 23. bod odůvodnění

(18) Touto směrnicí není dotčena svoboda členských států stanovit pravidla upravující zpoplatnění silniční infrastruktury a daňové záležitosti.

↓ 2004/52/ES 24. bod odůvodnění

~~Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi²⁴;~~

↓ nový

(19) Za účelem zajištění interoperability elektronických systémů silničního mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků by Komisi měla být svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o přizpůsobení seznamu technologií, které mohou být užívány pro provádění transakcí elektronického mýtného v systémech elektronického mýtného, které vyžadují instalaci nebo používání palubních zařízení, technologickému pokroku. Je obzvláště důležité,

²⁴ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Zejména v zájmu zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států, přičemž odborníci těchto dvou orgánů mají systematicky přístup na zasedání odborných skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

- (20) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by se měla omezovat na ustanovení, která v porovnání s předchozí směrnicí představují podstatnou změnu. Povinnost provést ve vnitrostátním právu nezměněná ustanovení totiž vyplývá z předchozí směrnice.
- (21) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůty pro provedení uvedené směrnice ve vnitrostátním právu stanovené v příloze V části B.
- (22) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001²⁵,

↓ 2004/52/ES (přízpůsobený)
⇒ nový

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

~~Čl~~ ~~1~~ ~~×~~ Předmět ~~1~~ ~~×~~ a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví podmínky nezbytné k zajištění interoperability elektronických systémů silničního mýtného ~~ve Společenství~~ ⇒ a usnadňuje přeshraniční výměnu informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků ~~1~~ ~~×~~ v Unii ~~1~~ ~~×~~. Vztahuje se na elektronické vybírání všech typů silničních poplatků na celé městské a meziměstské silniční sítě ~~Společenství~~ ~~1~~ ~~×~~ Unie ~~1~~ ~~×~~, na dálnicích, hlavních a vedlejších silnicích a na různých stavbách, jako jsou tunely, mosty a trajekty.

⇒ Tato směrnice se použije, aniž jsou dotčena rozhodnutí přijatá členskými státy za účelem vybírání poplatků z určitých typů vozidel, určení výše těchto poplatků a stanovení účelu, za kterým jsou tyto poplatky vybírány. ~~1~~ ~~×~~

2. Tato směrnice se nevztahuje na:

a) systémy mýtného, které nepoužívají k výběru mýtného elektronické systémy;

~~b) elektronické systémy mýtného, které nevyžadují instalaci zařízení ve vozidlech;~~

~~eb)~~ malé, čistě místní systémy mýtného, pro které by byly náklady na splnění požadavků této směrnice nepřiměřené dosaženým přínosům;

⇒ c) poplatky za parkování. ~~1~~ ~~×~~

²⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

3. ~~K dosažení cíle stanoveného v odstavci 1 je nutné vytvořit evropskou službu elektronického mýtného. ☒ Cíle interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného v Unii se dosáhne prostřednictvím evropské služby elektronického mýtného (EETS) ☒ Tato služba, která doplňuje vnitrostátní služby elektronického mýtného členských států, zajišťuje, aby pro uživatele v celém Společenství byly interoperabilní všechny elektronické systémy mýtného, které již byly v členských státech zavedeny nebo které mají být zavedeny v budoucnosti v rámci této směrnice.~~

↓ nový

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „evropskou službou elektronického mýtného (EETS)“ služby poskytované na základě smlouvy poskytovatelem EETS uživateli EETS. Tyto služby zahrnují poskytnutí palubního zařízení potřebného k platbě silničních poplatků ve všech oblastech podléhajících elektronickému výběru mýtného dohodnutých ve smlouvě a zaručení jeho správné parametrizace a funkce, zpracování plateb silničních poplatků dlužných uživatelem subjektu pro výběr mýtného jménem uživatele a poskytování jiných služeb a podpory, které uživatel potřebuje k plnění povinností uložených subjekty pro výběr mýtného v oblastech podléhajících výběru mýtného dohodnutých ve smlouvě;
- b) „subjektem pro výběr mýtného“ veřejnoprávní nebo soukromý subjekt, který ukládá silniční poplatky za pohyb vozidel v oblasti podléhající elektronickému výběru mýtného;
- c) „poskytovatelem EETS“ subjekt, který uživateli EETS uděluje přístup k EETS na základě smlouvy a který je registrován členským státem, v němž je usazen;
- d) „uživatelem EETS“ fyzická nebo právnická osoba, která má smlouvu s poskytovatelem EETS, aby získala přístup k EETS;
- e) „oblastí podléhající elektronickému výběru mýtného“ silnice, silniční síť, stavba jako most, tunel nebo trajekt, kde se vybírají silniční poplatky výhradně nebo částečně prostřednictvím automatických mechanismů zjišťování, jako je například komunikace s palubním zařízením umístěným uvnitř vozidla nebo automatické rozpoznávání poznávacích značek;
- f) „palubním zařízením“ úplný soubor částí technického a programového vybavení potřebný pro poskytování EETS, který je nainstalován nebo se nachází na palubě vozidla za účelem shromažďování, ukládání, zpracování a příjmu/předávání dat na dálku;
- g) „silničním poplatkem“ poplatek, který musí uživatel silnice zaplatit za pohyb po dané silnici, silniční síti, stavbě jako např. mostu či tunelu nebo trajektu;
- h) „nezaplacením silničního poplatku“ spáchání deliktu spočívajícího v nezaplacení silničního poplatku uživatelem silnice v členském státě, jak je stanoveno v příslušných právních předpisech dotčeného členského státu;
- i) „členským státem registrace“ členský stát registrace vozidla, s nímž byl spáchán delikt spočívající v nezaplacení silničního poplatku;
- j) „národním kontaktním místem“ určený příslušný orgán pro výměnu údajů o registraci vozidel;
- k) „automatizovaným vyhledáváním“ se rozumí on-line přístup za účelem nahlédnutí do databází jednoho, více než jednoho nebo všech členských států či zúčastněných zemí;

l) „vozidlem“ jakékoli motorové vozidlo, včetně motocyklů, běžně používané pro přepravu osob nebo zboží po silnici;

m) „držitelem vozidla“ osoba, na jejíž jméno je vozidlo registrováno, jak vymezují právní předpisy členského státu registrace;

n) „těžkým osobním či užitkovým vozidlem“ vozidlo určené pro přepravu zboží s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 tuny nebo vozidlo určené pro dopravu osob s více než devíti sedadly, včetně sedadla řidiče;

o) „lehkým osobním či užitkovým vozidlem“ vozidlo, které není těžkým osobním či užitkovým vozidlem.

↓ 2004/52/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 3

Technologická řešení

1. Všechny nové elektronické systémy mýtného, které vyžadují instalaci nebo použití palubních zařízení, ~~uvedené do provozu dne 1. ledna 2007 nebo později~~ užívají pro provádění transakcí elektronického mýtného jednu nebo více z těchto technologií uvedených v příloze IV

⇒ Stávající elektronické systémy mýtného, které používají jiné technologie než technologie uvedené v příloze IV, musí být v souladu s uvedenými technologiemi, pokud jsou provedena podstatná technologická zlepšení.

~~a) družicové určování polohy;~~

~~b) mobilní komunikaci užívající normy GSM-GPRS (referenční GSM TS 03.60/23-060);~~

~~c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.~~

↓ nový

2. Palubní zařízení, které užívá technologii družicového určování polohy, je kompatibilní se službami určování polohy, které poskytují systémy Galileo a EGNOS (evropská služba pro pokrytí geostacionární navigací) a mohou být kompatibilní s dalšími družicovými navigačními systémy.

3. Provozovatelé EETS poskytnou uživatelům palubní zařízení, která jsou vhodná pro užívání a jsou interoperabilní a schopná komunikace se všemi elektronickými systémy mýtného, které jsou v provozu v členských státech a užívají technologie uvedené v příloze IV.

↓ 2004/52/ES

~~2. Evropská služba elektronického mýtného bude uvedena do provozu podle čl. 3 odst. 1. Na základě časového plánu stanoveného v čl. 3 odst. 4 poskytnou provozovatelé zúčastněným uživatelům pro jejich vozidla zařízení, která jsou vhodná pro veškeré elektronické systémy mýtného, které jsou v provozu v členských státech, přičemž zmíněná zařízení používají~~

~~technologie podle odstavce 1 a jsou vhodná k použití ve všech typech vozidel. Tato zařízení musí být interoperabilní a schopná komunikace alespoň se všemi systémy, které jsou provozované v členských státech a které využívají jednu nebo více z technologií podle odstavce 1. V této souvislosti stanoví výbor zmíněný v čl. 5 odst. 1 podrobná pravidla včetně pravidel vztahujících se k dostupnosti zařízení, která mají být umístěna ve vozidlech a která vyhovují požadavkům zúčastněných uživatelů.~~

↓ nový

4. Palubní zařízení může používat vlastní hardware a software, prvky jiného hardwaru a softwaru nacházející se ve vozidle nebo obojí. Za účelem komunikace s jinými hardwarovými systémy nacházejícími se ve vozidle může palubní zařízení používat jiné technologie než technologie uvedené v příloze IV.

5. Poskytovatelé EETS mohou uživatelům lehkých osobních či užitkových vozidel do 31. prosince 2027 poskytovat palubní zařízení, která mohou využívat výhradně mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.

↓ 2004/52/ES (přízpůsobený)

⇒ nový

~~3. Doporučuje se, aby nové elektronické systémy mýtného, které jsou uváděny do provozu po přijetí této směrnice, využívaly technologie družicového určování polohy a mobilní komunikace podle odstavce 1. Komise ve spolupráci s výborem zmíněným v čl. 5 odst. 1 vypracuje do 31. prosince 2009 zprávu o možném přechodu systémů, které užívají jiné technologie, na systémy, které užívají technologie podle odstavce 1. Tato zpráva zahrne studii o využití jednotlivých technologií podle odstavce 1 a rovněž analýzu efektivnosti nákladů. V případě potřeby přiloží Komise ke zprávě návrh Evropskému parlamentu a Radě na strategii přechodu na tyto systémy.~~

~~4. Aniž je dotčen odstavce 1, mohou být zařízení ve vozidle využita i pro ostatní technologie za předpokladu, že to nepovede k dodatečné zátěži uživatelů ani mezi nimi nezpůsobí diskriminaci. Zařízení ve vozidle může být případně napojeno na elektronický tachograf vozidla.~~

~~5. Jestliže členské státy využívají systémy mýtného, přijmou nezbytná opatření k rozsáhlejšímu využívání elektronických systémů mýtného. Snaží se zajistit, aby nejpozději do 1. ledna 2007 alespoň 50 % objemu dopravy u každé stanice mýtného mohlo využívat elektronické systémy mýtného. S patřičným ohledem na bezpečnost mohou být jízdní pruhy využívané pro elektronický výběr mýtného použity i pro výběr mýtného jinými způsoby.~~

~~6. Práce na interoperabilitě dosavadních technologií výběru mýtného, která je prováděna ve spolupráci s evropskou službou elektronického mýtného, musí zajistit plnou slučitelnost a rozhraní těchto technologií s technologiemi uvedenými v odstavci 1 a s jejich zařízeními.~~

~~76. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů, které jsou nezbytné pro provoz evropské služby elektronického mýtného~~ ☒ EETS ☒, bylo prováděno v souladu s pravidly Společenství ☒ Unie ☒ o ochraně svobod a základních práv jednotlivců včetně jejich soukromí, a zejména aby ~~byly dodržovány~~ bylo dodržováno ~~směrnice 95/46/ES~~ nařízení (EU) 2016/679, směrnice (EU) 2016/680 a ~~směrnice~~ 2002/58/ES.

Článek 3

Zřízení evropské služby elektronického mýtného

1. ~~Zřizuje se evropská služba elektronického mýtného, která zahrnuje všechny silniční sítě ve Společenství, na kterých je mýtné nebo poplatky za užívání silnic vybíráno elektronicky. Tato služba elektronického mýtného bude definována souborem smluvních pravidel, která umožňují všem provozovatelům nebo poskytovatelům službu poskytovat, dále souborem technických norem a požadavků a jedinou účastnickou smlouvou mezi klienty a provozovateli nebo poskytovateli, kteří službu nabízejí. Tato smlouva, která může být uzavřena s provozovatelem kterékoliv části sítě nebo s poskytovatelem, poskytuje přístup k službě na celé síti.~~

4. ~~Jestliže členské státy využívají vnitrostátní systémy elektronického mýtného, musí zajistit, aby provozovatelé nebo poskytovatelé nabídli evropskou službu elektronického mýtného jejich zákazníkům v souladu s tímto časovým plánem:~~

~~a) pro všechna vozidla nad 3,5 tuny a pro všechna vozidla, u kterých je povolena přepravovat více než devíti cestujícími osob (řidič + 8): nejpozději tři roky po přijetí rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného podle čl. 4 odst. 4;~~

~~b) pro ostatní typy vozidel: nejpozději do pěti roků po přijetí rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného podle čl. 4 odst. 4.~~

Článek 4

Charakteristika evropské služby elektronického mýtného ☒ EETS ☒

1. ~~Evropská služba elektronického mýtného ☒ EETS ☒ je založená na položkách uvedených v příloze I k této směrnici.~~

↓ 219/2009 článek 1 a bod 7.7
přílohy

2. ~~Příloha může být podle potřeby z technických důvodů upravena. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 2.~~

↓ 2004/52/ES (přizpůsobený)

2. ~~Evropská služba elektronického mýtného je nezávislá na zásadních rozhodnutích, která jsou přijata členskými státy k vybírání mýtného od určitých typů vozidel, na výši poplatků a účelu, kvůli kterému jsou tyto poplatky vybírány. Týká se pouze způsobu, kterým jsou mýtné nebo poplatky vybírány. Služba ☒ EETS ☒ umožňuje uzavírání smluv bez ohledu na místo registrace vozidla, státní příslušnost smluvních stran a pásmo nebo místo ☒ úsek ☒ na silniční síti, kde je mýtné ☒ silniční poplatek ☒ splatné splatný.~~

3. ~~Systém ☒ EETS ☒ umožňuje rozvoj kombinované dopravy, aniž by se znevýhodňovaly ostatní druhy dopravy.~~

34. ~~Evropská služba elektronického mýtného ☒ EETS ☒ využívá technologických řešení podle článku 23, přičemž využívá ☒ a technických ☒ specifikací, které jsou veřejně dostupné ☒ uvedených v čl. 10 odst. 2 ☒.~~

↓ 219/2009 článek 1 a bod 7.7
přílohy

~~4. Rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného přijme Komise. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 2. Tato rozhodnutí budou přijata pouze za předpokladu, že jsou splněny všechny podmínky vyhodnocené na základě příslušných studií tak, aby umožnily fungování interoperability ze všech hledisek včetně technických, právních a obchodních.~~

~~5. Komise přijímá technická rozhodnutí vztahující se k realizaci evropské služby elektronického mýtného. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 2.~~

↓ 2004/52/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

~~75. Postupem, který byl stanoven směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2015/1535/EU²⁶ směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů²⁷, požádá Komise příslušné normalizační subjekty, zejména CEN, aby s ohledem na technologie podle čl. 2 odst. 1 uvedené v příloze IV vyvinuly veškeré nezbytné úsilí k rychlému přijetí norem~~ ☒ rychle přijaly ☒ normy ~~použitelných~~ použitelné pro elektronické systémy mýtného ☒ a v případě potřeby je aktualizovaly ☒. ☒ Komise požádá, aby normalizační orgány zajistily soustavnou kompatibilitu prvků interoperability. ☒

~~86. ☒ Palubní ☒ Zzařízení pro evropskou službu elektronického mýtného ☒ EETS ☒ musí být v souladu zejména s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/5/ES ze dne 9. března 1999 o rádiových zařízeních a telekomunikačních konečných zařízeních a o vzájemném uznávání jejich shody²⁸ směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU²⁹ a směrnici Rady 89/336/EHS ze dne 3. května 1989 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility³⁰ směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU³¹.~~

²⁶ [Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2015/1535/EU ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti \(Úř. věst. L 241, 17.9.2015, s. 1\).](#)

²⁷ [Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná aktem o přistoupení z roku 2003.](#)

²⁸ [Úř. věst. L 91, 7.4.1999, s. 10. Směrnice ve znění nařízení \(ES\) č. 1882/2003.](#)

²⁹ [Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/53/EU ze dne 16. dubna 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání rádiových zařízení na trh \(Úř. věst. L 153, 22.5.2014, s. 62\).](#)

³⁰ [Úř. věst. L 139, 23.5.1989, s. 19. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 93/68/EHS \(Úř. věst. L 220, 30.8.1993, 1\).](#)

³¹ [Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility \(Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 79\).](#)

Článek 5

Postup pro výměnu informací mezi členskými státy

1. Za účelem vyšetření případů nezaplacení silničních poplatků poskytnou členské státy národním kontaktním místům jiných členských států přístup k těmto vnitrostátním údajům o registraci vozidel s oprávněním provádět automatizované vyhledávání:
 - a) údajům o vozidlech a
 - b) údajům o vlastníkovi nebo držiteli vozidla.
 Údaje uvedené v písmenech a) a b), jichž je zapotřebí k provedení automatizovaného vyhledávání, jsou v souladu s přílohou II.
2. Pro účely výměny údajů podle odstavce 1 určí každý členský stát své národní kontaktní místo. Pravomoci národních kontaktních míst se řídí platnými právními předpisy dotyčného členského státu.
3. Při automatizovaném vyhledávání formou odchozích žádostí používá národní kontaktní místo členského státu, na jehož území došlo k případu nezaplacení silničního poplatku, úplné registrační číslo.

Tato automatizovaná vyhledávání jsou prováděna v souladu s postupy uvedenými v bodech 2 a 3 kapitoly 3 přílohy rozhodnutí Rady 2008/616/SVV³² a v souladu s požadavky přílohy II této směrnice.

Členské státy, na jejichž území došlo k nezaplacení silničního poplatku, používají získané údaje za účelem zjištění osoby odpovědné za nezaplacení uvedeného poplatku.
4. Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření k zajištění toho, aby se výměna informací prováděla interoperabilními elektronickými prostředky a nezahrnovala výměnu údajů z dalších databází, jež nejsou používány pro účely této směrnice. Členské státy zajistí, aby tato výměna informací probíhala nákladově efektivním a bezpečným způsobem. Členské státy zajistí, aby byla zajištěna bezpečnost a ochrana předávaných údajů, a to pokud možno za použití existujících softwarových aplikací, jako je aplikace uvedená v článku 15 rozhodnutí 2008/616/SVV, a aktualizovaných verzí těchto aplikací v souladu s přílohou II této směrnice a kapitolou 3 body 2 a 3 přílohy rozhodnutí 2008/616/SVV. Aktualizované verze softwarových aplikací umožní režim výměny informací on-line v reálném čase a dávkový režim výměny informací, který umožňuje výměnu většího počtu žádostí či odpovědí v rámci jedné zprávy.
5. Každý členský stát nese své vlastní náklady, které vyplývají ze správy, používání a údržby softwarových aplikací uvedených v odstavci 4.

Článek 6

Informační dopis o nezaplacení silničního poplatku

³² Rozhodnutí Rady 2008/616/SVV ze dne 23. června 2008 o provádění rozhodnutí 2008/615/SVV o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti (Úř. věst. L 210, 6.8.2008, s. 12).

1. Členský stát, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku, se rozhodne, zda zahájí následné řízení ve vztahu k nezaplacení silničního poplatku.
Pokud se členský stát, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku, rozhodne takové řízení zahájit, uvedený členský stát v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy informuje vlastníka nebo držitele vozidla či jinak zjištěnou osobu podezřelou z nezaplacení silničního poplatku. Tyto informace v souladu s vnitrostátními právními předpisy zahrnují právní důsledky, které má nezaplacení silničního poplatku na území členského státu, v němž k tomu podle právních předpisů uvedeného členského státu došlo.
2. Členský stát, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku, sdělí v informačním dopise vlastníku nebo držiteli vozidla či jinak zjištěné osobě podezřelé z nezaplacení silničního poplatku v souladu se svými právními předpisy veškeré významné informace, zejména povahu nezaplacení silničního poplatku, místo, den a čas nezaplacení silničního poplatku, název porušeného vnitrostátního právního předpisu a sankci, a případně i údaje o zařízení, jehož bylo ke zjištění deliktu použito. Za tímto účelem členský stát, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku, může použít formulář uvedený v příloze III.
3. Pokud se členský stát, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku, rozhodne zahájit v souvislosti s nezaplacením silničního poplatku následné řízení, zašle s ohledem na zajištění dodržování základních práv informační dopis v jazyce dokladu o registraci vozidla, je-li k dispozici, nebo v jednom z úředních jazyků členského státu registrace.

Článek 7

Podávání zpráv členskými státy Komisi

Každý členský stát zašle Komisi do [4 let od vstupu této směrnice v platnost] a následně každé dva roky souhrnnou zprávu.

V souhrnné zprávě se uvede počet automatizovaných vyhledávání provedených členským státem, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku, a směřovaných na národní kontaktní místo členského státu registrace v návaznosti na případy nezaplacení silničního poplatku, k nimž došlo na jeho území, spolu s povahou případů nezaplacení silničního poplatku, kterých se žádosti týkaly, a počtem nevyřízených žádostí.

Souhrnná zpráva rovněž obsahuje popis situace na vnitrostátní úrovni, pokud jde o následné kroky týkající se případů nezaplacení silničního poplatku, založený na podílu těchto případů nezaplacení silničního poplatku, na které bylo reagováno prostřednictvím informačních dopisů.

Článek 8

Ochrana údajů

1. Na osobní údaje zpracovávané podle této směrnice se použijí ustanovení nařízení (EU) 2016/679 a vnitrostátní právní a správní předpisy, kterými se provádí směrnice (EU) 2016/680.
2. Členské státy zajistí, aby osobní údaje zpracovávané podle této směrnice byly v přiměřené lhůtě opraveny, jsou-li nesprávné, nebo vymazány či blokovány, a aby v souladu s nařízením (EU) 2016/679 a vnitrostátními právními a správními předpisy,

kterými se provádí směrnice (EU) 2016/680, byla stanovena lhůta pro uchovávání údajů.

Členské státy zajistí, aby veškeré osobní údaje zpracovávané podle této směrnice byly používány pouze pro účely usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků a aby subjekty údajů měly stejná práva na informace, na přístup, na opravu, výmaz a blokování, na náhradu škody a na soudní nápravu, jako je tomu podle nařízení (EU) 2016/679 a vnitrostátních právních a správních předpisů, kterými se provádí směrnice (EU) 2016/680.

3. Každá dotčená osoba má právo obdržet informace o tom, jaké osobní údaje zaznamenané v členském státě registrace byly předány členskému státu, v němž došlo k nezaplacení silničního poplatku, včetně informací o datu žádosti a o příslušném orgánu členského státu, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku.

Článek 9

Podávání zpráv

Komise do [pěti let od vstupu této směrnice v platnost] předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování článků 6 a 7 této směrnice členskými státy. Komise se ve své zprávě zaměří zejména na následující aspekty a případně připojí návrhy, které se těchto aspektů týkají:

- posouzení účinnosti článků 6 a 7, pokud jde o snížení počtu případů nezaplacení silničních poplatků v Unii,
- posouzení potřeby dále usnadnit přeshraniční vymáhání plateb silničních poplatků v Unii vytvořením mechanismu pomoci poskytované členskými státy registrace členskému státu, na jehož území došlo k nezaplacení silničního poplatku, při vymáhání silničních poplatků a pokut.

Článek 10

Akty v přenesené pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 11, kterými se mění přílohy I a IV za účelem jejich přizpůsobení technickému pokroku.
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 11, pokud jde o stanovení technických specifikací a požadavků EETS a smluvní pravidla týkající se poskytování EETS, včetně práv a povinností poskytovatelů EETS, subjektů pro výběr mýtného a uživatelů EETS.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 11, pokud jde o správní ujednání, ochranné doložky a dohodovací postup mezi subjekty pro výběr mýtného a poskytovateli EETS.
4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 11, kterými se aktualizuje příloha II s cílem zohlednit příslušné změny provedené v rozhodnutích Rady 2008/615/SVV³³ a 2008/616/SVV nebo pokud je to vyžadováno jinými relevantními akty Unie.

³³ Rozhodnutí Rady 2008/615/SVV ze dne 23. června 2008 o posílení přeshraniční spolupráce, zejména v boji proti terorismu a přeshraniční trestné činnosti (Úř. věst. L 210, 6.8.2008, s. 1).

Článek 11

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 10 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu této směrnice v platnost].
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 10 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedoťká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016³⁴.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 10 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

↓ 219/2009 článek 1 a bod 7.7
přílohy

~~Článek 5~~

~~Postup projednávání ve výboru~~

- ~~1. Komisi je nápomocen Výbor pro elektronické mýtné.~~
- ~~2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

↓ 2004/52/ES (přizpůsobený)

Článek ~~6~~ 12

Provedení ☒ ve vnitrostátním právu ☒

- ~~1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí ☒ články 1 a 3 až 8 a přílohami II a III do [18 měsíců po vstupu této směrnice v platnost] ☒ 20. listopadu 2005. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů spolu se srovnávací tabulkou mezi jejich ustanoveními a ustanoveními této směrnice.~~

³⁴ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

~~Tato~~ ☒ Uvedená ☒ opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. ☒ Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech na směrnici zrušenou touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. ☒ Způsob odkazu ☒ a znění prohlášení ☒ si stanoví členské státy.

☒ 2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. ☒

↓ nový

Článek 13

Zrušení

Směrnice 2004/52/ES se zrušuje s účinkem ode [dne následujícího po dni uvedeném v čl. 12 odst. 1 prvním pododstavci], aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůty pro provedení směrnice do vnitrostátního práva uvedené v příloze V části B.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI.

↓ 2004/52/ES

Článek ~~7~~ 14

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

↓ 2004/52/ES

Článek ~~8~~ 15

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně

Za Radu
předseda / předsedkyně