



EVROPSKA  
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017  
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Predlog

## **DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi  
informacij o neplačilih cestnine v Uniji (prenovitev)**

**(Besedilo velja za EGP)**

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

## **OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM**

### **1. OZADJE PREDLOGA**

#### **• Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Sistemi elektronskega pobiranja cestnin so bili razmeščeni na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni v 20 državah članicah. Njihovo število stalno narašča. Pri veliki večini teh sistemov morajo uporabniki cest v svoja vozila namestiti posebno opremo (naprava v vozilu – OBU). Čezmejna interoperabilnost večinoma ni omogočena, na voljo je le v nekaterih sistemih. To povzroča stroške in bremena uporabnikom, ki morajo svoja vozila opremiti z več napravami OBU, da bi lahko neovirano vozili v različnih državah. Stroški so trenutno ocenjeni na 334 milijonov EUR letno in se bodo po pričakovanjih do leta 2025 zmanjšali na 300 milijonov EUR letno (brez novih ukrepov na ravni EU).

Zaradi odsotnosti čezmejne interoperabilnosti imajo stroške tudi organi, ki morajo dobaviti in vzdrževati odvečne naprave OBU, ki delujejo v določeni državi, v tujini pa se jih ne da uporabljati. V samo enem nacionalnem sistemu, kjer se uporablja satelitsko določanje položaja vozila<sup>1</sup>, znaša enkraten strošek nabave naprav OBU 120 milijonov EUR, njihovo vzdrževanje pa 14,5 milijonov EUR letno.

Za odpravo teh težav je bila leta 2004 sprejeta direktiva o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov<sup>2</sup>. Odločba Komisije iz leta 2009 določa, kako naj se interoperabilnost doseže v praksi<sup>3</sup>, pri čemer specializirani ponudniki storitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS) nudijo uporabnikom cest naprave OBU, ki so združljive z vsemi sistemi elektronskega pobiranja cestnin v EU.

Cilji iz te zakonodaje večinoma ostajajo neizpolnjeni. Nekaj čezmejne interoperabilnosti je bilo doseženo, vendar se na Hrvaškem, Češkem, v Nemčiji, Grčiji, na Madžarskem<sup>4</sup>, Irskem<sup>5</sup>, v Italiji, na Poljskem, Slovaškem, v Sloveniji in Združenem kraljestvu za plačilo cestnin še vedno lahko uporabljajo samo nacionalne naprave OBU.

Dva glavna razloga za to sta:

- ponudniki storitev EETS se soočajo s precejšnjimi ovirami za vstop na trg, kot so:
  - diskriminatorno ravnanje organov (vključno z zaščito prvotnih akterjev);
  - dolgi in spreminjajoči se postopki za prevzem ter
  - tehnične posebnosti lokalnih sistemov, ki niso usklajene z uveljavljenimi standardi.

Ker trenutno veljavna zakonodaja ni dovolj jasno opredelila obveznosti izvajalcev cestninjenja (ki upravljajo cestninske sheme) in držav članic do ponudnikov storitev

<sup>1</sup> Razmeščanje takšnih sistemov trenutno poteka v Belgiji, Nemčiji, na Madžarskem in Slovaškem, o njihovi uvedbi pa razmišljajo tudi druge države članice (trenutno Bolgarija in Švedska).

<sup>2</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (UL L 166, 30.4.2004, str. 124–143).

<sup>3</sup> Odločba Komisije 2009/750/ES z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov (UL L 268, 13.10.2009, str. 11–29).

<sup>4</sup> V madžarskem sistemu cestninjenja se lahko uporabljajo različne naprave OBU, vendar so skoraj vse nacionalne. Naprave OBU EETS se še ne morejo uporabljati.

<sup>5</sup> Na Irskem je veliko ponudnikov naprav OBU, vendar so vse nacionalne. Čezmejna interoperabilnost še ni na voljo.

EETS, so se ovire ohranile, ne da bi se pri tem kršila zakonodaja EU. Zato je pomembno podrobno določiti te obveznosti, da se storitve EETS lahko razvijejo vzporedno z nacionalnimi;

- zakonodaja o EETS je ponudnikom storitev EETS naložila pretirane zahteve, kot sta:
  - obveznost, da storitve začnejo opravljati v vseh državah članicah v 24 mesecih od svoje uradne registracije; to naj bi morebitne ponudnike dolgo časa odvrčalo od registracije, saj so se bali deregistracije v državi članici, kjer imajo sedež, če ne bi uspeli pravočasno pokriti vseh področij EETS, ter
  - obveznost dobave dragih satelitskih naprav OBU na trg lahkih vozil (čeprav trenutno noben elektronski sistem cestninjenja za lahka vozila ne uporablja satelitskega določanja položaja vozila). Zato ponudniki storitev EETS lastnikom lahkih vozil ne morejo nuditi konkurenčne storitve. Satelitske naprave OBU so še vedno dražje kot navadne mikrovalovne naprave OBU, ki jih uporabljajo nacionalni ponudniki storitev cestninjenja, njihove dodatne funkcije in računalniške zmogljivosti pa so pri carinjenju lahkih vozil odvečne. Dokler so satelitske naprave tako drage, je pomembno predvideti obdobje, v katerem se trg EETS za lahka vozila vzpostavi tako, da se ponudnikom storitev EETS omogoči, da svoje stranke opremijo z navadnimi napravami OBU, ki so združljive z obstoječimi cestninskimi shemami.

Druga težava je povezana z izterjavo plačila cestnine od lastnikov vozil, ki so registrirana v drugi državi članici. Država članica, ki s pomočjo samodejnih naprav ugotovi, da je pri plačilu cestnine prišlo do kršitve, kršitelja ne more identificirati na podlagi številke registrske tablice, če je vozilo registrirano v tujini. Za izmenjavo podatkov o registrskih tablicah med državami članicami za namen izterjave plačila cestnine ni pravne podlage. Posledični primanjkljaj prihodkov od nacionalnih, regionalnih in lokalnih cestninskih shem znaša približno 300 milijonov EUR letno.

Pomembno je, da se spremlja razvoj novih storitev in aplikacij, zlasti kooperativnih inteligentnih prometnih storitev (ITS), ter tako zgodaj izkoristi njihov potencial za sinergije z elektronskim cestninjenjem. Prav tako je pomembno, da se dovoli ponudba storitev z dodano vrednostjo z uporabo istih tehnoloških platform (oprema za v vozila), kot se uporabljajo za elektronsko pobiranje cestnin.

Ta predlog je del programa ustreznosti in uspešnosti predpisov, ki se osredotoča na zmanjševanje regulativnega bremena podjetij.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta pobuda je prenovitev obstoječega pravnega akta (Direktive 2004/52/ES). Namen te pobude je odpraviti pomanjkljivosti veljavne zakonodaje, da bi izboljšali učinkovitost pri doseganju njenih ciljev. Vsebuje tudi predlog, v skladu s katerim naj bi Direktiva natančneje odražala vloge različnih kategorij akterjev na trgu EETS, ki so trenutno opredeljene samo v Odločbi 2009/750/ES.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Pobuda bo z izboljšanjem okvirnih pogojev za trg elektronskega pobiranja cestnin pripomogla k dokončnemu oblikovanju notranjega trga in enotnega digitalnega trga. Zaradi lažje razmestitve in uporabe elektronskih orodij se bosta lažje široko uporabili načeli „uporabnik

plača“ in „onesnaževalec plača“, kar bo prispevalo k doseganju ciljev energetske unije. Okrepili se bosta učinkovitost in uspešnost predloga za revizijo Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila<sup>6</sup>, ki je predstavljena vzporedno s to pobudo.

Pobuda prav tako vsebuje predlog pravnega okvira za izmenjavo podatkov o registrskih tablicah za namen izterjave plačila cestnine. To bo prispevalo k doseganju ciljev na področjih pravosodja in temeljnih pravic. Na operativni ravni so zadevne določbe v skladu z Direktivo (EU) 2015/413 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu<sup>7</sup>. Zadevne določbe spoštujejo tudi veljavno zakonodajo o varstvu osebnih podatkov.

## **2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST**

### **• Pravna podlaga**

Pravna podlaga predloga je kot za obstoječo direktivo (2004/52/ES) člen 91 Pogodbe.

### **• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Nezadostna organizacija trga elektronskega pobiranja cestnin v državi članici A bo negativno vplivala na uporabnike cest, registrirane v državi članici B, in obratno. Da bi se posamezne države članice spodbudilo k spremembi, se morajo upoštevati interesi državljanov in podjetij v EU. To se lahko doseže le z ukrepanjem na ravni EU.

Izključno medvladni pristop k čezmejni izterjavi plačila cestnin se je izkazal za omejenega, saj je bilo podpisanih le malo dvostranskih sporazumov med državami članicami. Učinkovit sistem za izmenjavo informacij o neplačnikih cestnine v vseh državah članicah lahko vzpostavi samo EU.

### **• Sorazmernost**

Po temeljitnem predhodnem pregledu celotnega seznama strateških ukrepov, ki so jih predlagale zainteresirane strani med javnim posvetovanjem, so bili opredeljeni novi elementi (v primerjavi z Direktivo 2004/52/ES). Sorazmernost je bila eno od glavnih meril za ocenjevanje. Manj sorazmerni ukrepi, zlasti stroga uskladitev elektronskih cestninskih sistemov v EU, so bili analizirani v oceni učinka in zavrjeni.

### **• Izbira instrumenta**

Pobuda bistveno spreminja določbe Direktive 2004/52/ES in dodaja številne nove določbe. Zaradi jasnosti se zato predlaga nova direktiva Evropskega parlamenta in Sveta (prenovitev).

<sup>6</sup> Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

<sup>7</sup> Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 68, 13.3.2015, str. 9–25).

### **3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA**

#### **• Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Naknadna ocena Direktive 2004/52/ES in Odločbe 2009/750/ES, opisana v enotnem delovnem dokumentu služb Komisije<sup>8</sup>, je privedla do naslednjih ugotovitev:

- zakonodaja je bila neučinkovita za večino svojih ciljev: stroški elektronskega cestninjenja za izvajalce cestninjenja se skoraj niso znižali in storitve EETS še vedno niso na voljo za uporabnike cest;
- na področju elektronskih orodij ni bilo doseženega veliko napredka in naprave OBU niso bile povezane z drugimi napravami, razen v redkih primerih. Če interoperabilnost obstaja, je to predvsem na nacionalni ravni; sklenjenih je bilo le nekaj čezmejnih sporazumov (z omejitvami). To sorazmerno pomanjkanje čezmejne interoperabilnosti je posledica nekonkurenčne strukture številnih nacionalnih trgov, kjer organi enemu samemu izvajalcu sistema cestninjenja omogočijo prednostni položaj na trgu, in ovir, ki jih ustvarja sama zakonodaja EETS (zlasti obveznost, da so ponudniki storitev EETS sposobni zagotoviti svoje storitve po vsej EU v 24 mesecih). Čezmejna interoperabilnost je draga in jo je težko doseči, saj se posamezne nacionalne cestninske sheme med seboj zelo razlikujejo v uporabi treh tehnologij, ki jih dovoljuje zakonodaja o EETS. Ovira jo tudi odsotnost učinkovitih določb o izterjavi plačila cestnin za vozila, registrirana v drugi državi članici;
- kar se tiče obsega, je zakonodaja le delno ustrezna, saj se šteje, da je zahteva, v skladu s katero bi morali vsi ponudniki storitev EETS pokriti vse vrste vozil na vseh območjih cestninjenja v Evropi, pretirana. Učinkovitost bi se zvišala, če bi se ponudniki lahko prosto odzvali na potrebe svojih strank, namesto da se od njih obvezno zahteva celotna, a draga in nepotrebna storitev;
- zakonodaja bi lahko zagotovila visoko dodano vrednost EU, saj prostovoljni sporazumi o sodelovanju med državami članicami niso prispevali k bistveni pokritosti notranjega trga s storitvami EETS. Vsekakor je bilo sklenjenih samo nekaj prostovoljnih sporazumov o sodelovanju, zato je bil ta potencial izkoriščen le v zelo majhni meri; ter
- Direktiva se nanaša na neopredeljene „izvajalce“, ki so odgovorni za opravljanje storitev EETS, medtem ko se Odločba nanaša na natančno opredeljene „ponudnike storitev EETS“. Zato med obema pravnima aktoma obstaja določena stopnja neskladnosti.

Rezultati naknadne ocene so bili neposredno vključeni v prizadevanja za opredelitev težav, ki se jih želi s to pobudo rešiti.

#### **• Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Med pripravo naknadne ocene in ocene učinka je Komisija izvedla pet glavnih posvetovalnih dejavnosti:

##### **1) Odprto javno posvetovanje na podlagi spletnega vprašalnika**

Posvetovanje je potekalo med 8. julijem in 2. oktobrom 2016 (12 tednov). Vprašalnik je vseboval vprašanja, večinoma relevantna za splošno javnost, ki je imela možnost, da

<sup>8</sup> Vnesi sklic dokumenta, ko bo objavljen.

izrazi svoje mnenje o elektronskem cestninjenju. Tehničnih podrobnosti ni bilo. Anketiranci so lahko v odgovorih na več odprtih vprašanj obširneje podali svoja mnenja ter naložili dokumente o stališčih in druge dokumente.

Komisija je želela s posvetovanjem pridobiti mnenje javnosti o splošnih političnih odločitvah (tako glede veljavne zakonodaje kot glede zakonodaje, ki se obravnava v okviru zakonodajnega pregleda). Zaradi nizkega števila odgovorov je njihova reprezentativnost vprašljiva, bila pa je izražena široka podpora vsem splošnim možnostim politike iz trenutnega predloga.

2) Poziv k oddaji pisnih prispevkov, javno naslovljen na vse zainteresirane strani

Zainteresirane strani so imele možnost prispevati k naknadni oceni in oceni učinka. Skupno je bilo prejetih 22 ustreznih prispevkov: devet od upravljavcev cestnin/avtocest, devet od prevoznih podjetij in štiri od javnih organov.

3) Omejeno posvetovanje strokovnih zainteresiranih strani o vprašanjih, povezanih z naknadno oceno

Ciljno usmerjeno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi se je začelo 26. junija 2015 in je trajalo do 1. septembra 2015 (10 tednov). Njegov glavni cilj je bil zbrati informacije in podatke ter zapolniti vrzeli v znanju Komisije pri pripravi naknadne ocene.

Na podlagi ločenih vprašalnikov za različne skupine zainteresiranih strani EETS je bilo skupno prejetih 22 odgovorov. Ker velikih zainteresiranih strani ni veliko in je organizacija sektorja dobra, se lahko predvideva, da so visoko reprezentativne.

Kakovost prispevkov je bila različna, vendar je bilo mogoče iz približno polovice odgovorov pridobiti zanesljive podatke in obsežne informacije, ki jih je Komisija uporabila pri svojem delovnem dokumentu. Druga polovica so bila predvsem mnenja in stališča, ki so bila Komisiji v pomoč pri razumevanju mnenj zainteresiranih strani o uspešnosti in učinkovitosti veljavne zakonodaje.

4) Omejeno posvetovanje strokovnih zainteresiranih strani o vprašanjih, povezanih s prihodnjim predlogom za pregled zakonodajnega okvira EETS

To ciljno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi za oceno učinka revizije zakonodajnega okvira EETS se je začelo 5. oktobra 2016 in je trajalo do 13. novembra 2016 (šest tednov).

Njegov glavni cilj je bil zbrati informacije in podatke ter zapolniti vrzeli v znanju Komisije pri pripravi dela „opredelitev težave“ iz ocene učinka ter pridobiti mnenje skupnosti zainteresiranih strani o možnostih politike in morebitnih ukrepih, ki bi jih Komisija lahko predlagala.

Skupno je bilo prejetih 35 odgovorov na vprašalnik, kar je precej več kot pri podobnem posvetovanju za naknadno oceno. Številni odlični prispevki so vsebovali poglobljeno analizo težav ter statistične in druge podatke in priporočila za konkretne politične rešitve. Odgovori so bistveno prispevali k okrepitvi dokazne podlage za oceno učinka in k oblikovanju možnih ukrepov politike.

5) Odzivi na načrt ocenjevanja in začetno oceno učinka

Zainteresirane strani so imele možnost, da se odzovejo na objavljena načrt ocenjevanja in začetno oceno učinka. Odzivov ni bilo.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisiji so pri pripravi poročila o oceni učinka pomagali zunanji strokovnjaki. Spremljevalno študijo je pripravil Ricardo<sup>9</sup>. Pri oceni učinka so se upoštevali tudi rezultati prejšnjih dveh študij, ki so bile za Komisijo pripravljene v okviru naknadne ocene: Stanje elektronskega carinjenja<sup>10</sup> in strokovni pregled zakonodajnih aktov EETS<sup>11</sup>.

- **Ocena učinka**

Pobuda je podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor najprej izdal negativno mnenje. Odbor za regulativni nadzor je menil, da poročilo izrecno ne določa cilja popolne interoperabilnosti elektronskih carinskih sistemov v EU in ne vsebuje razlage, kako različne možnosti prispevajo k interoperabilnosti. Tudi pri možnostih nosilcem odločanja niso bili dovolj razloženi dejanski kompromisi in izbire. Poročilo ni v zadostni meri odražalo mnenj zainteresiranih strani in predvsem držav članic.

Da bi se upoštevala priporočila Odbora za regulativni nadzor, je bilo poročilo spremenjeno:

- Splošni cilj je bil spremenjen z vključitvijo razlage, da je namen pobude vsakemu uporabniku cest ponuditi dostop do stopnje interoperabilnih storitev carinjenja, ki ustreza njegovim oziroma njenim potrebam in zahtevam, kar vključuje možnost popolne interoperabilnosti; poleg tega je bilo k prvemu posebnemu cilju dodano besedilo z razlago, da prvi posebni cilj ni le združljiv s ciljem doseganja treh ravni interoperabilnosti (tehnične, postopkovne in pogodbene), temveč vključuje tudi cilj spodbujanja vzpostavitve konkurenčne strukture trga EETS.

- V dveh novih oddelkih (5.1 in 5.2) so predstavljeni rezultati predhodnega preverjanja celotnega seznama ukrepov politike, o katerih so v okviru javnega posvetovanja potekali pogovori z zainteresiranimi stranmi; poleg tega je bila ena od možnosti politike spremenjena iz možnosti, ki zajema samo usklajevanje, v možnost, ki zajema tudi tržne ukrepe.

- Mnenja zainteresiranih strani, s posebnim poudarkom na državah članicah, so bila podrobno predstavljena v oddelkih 5.1 in 5.2.

Po prejemu spremenjene različice poročila o oceni učinka je Odbor za regulativni nadzor izdal drugo, pozitivno mnenje s pridržki. Pridržki Odbora za regulativni nadzor so zadevali tri glavne vidike:

- po mnenju Odbora za regulativni nadzor v oceni učinka niso bili opredeljeni ključni ukrepi, ki so bistveni za načrtovane rezultate, prav tako pa ni bila ocenjena njihova soodvisnost;

- Odbor za regulativni nadzor je prav tako menil, da še vedno ni jasno, kako naj bi predlagani niz ukrepov pripomogel k doseganju predvidene stopnje interoperabilnosti v EU in kakšna naj bi bila tveganja pri prednostni možnosti;

- Odbor za regulativni nadzor je izpostavil, da v poročilu ni pojasnjeno, zakaj niso bile upoštevane vmesne rešitve med najbolj uspešno in najbolj stroškovno učinkovito možnostjo.

Za odpravo teh pridržkov je bilo dodano naslednje:

- v preglednici 9: podrobna razlaga, kateri ukrepi so bistveni in kateri ne, ter podrobna razlaga soodvisnosti ukrepov;

<sup>9</sup> Vnesi povezavo, ko bo objavljena.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road\\_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf)

<sup>11</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

- nova preglednica 19 o učinkovitosti pri doseganju splošnega cilja in tveganju, da se ga ob uporabi možnosti 2 ne bi doseglo; ter
- novo besedilo v oddelkih 5.1.4 in 5.4 s pojasnilom, zakaj niso bile upoštevane vmesne rešitve med najbolj uspešno in najbolj stroškovno učinkovito možnostjo.

V oceni učinka so bile proučene tri splošne možnosti politike:

1. reševanje nekaterih težav s samoregulacijo in drugih z zakonodajo;
2. reševanje vseh težav z zakonodajo, pri čemer se obdrži „tržno zasnovan“ pristop iz Odločbe 2009/750/ES; ter
3. reševanje nekaterih težav s popolno tehnično in postopkovno uskladitvijo sistemov elektronskega pobiranja cestnin v EU ter drugih težav z zakonodajo.

Možnost 2 je **prednostna možnost**. Izbrana je bila zaradi svoje visoke uspešnosti in največje učinkovitosti (stroški v primerjavi s koristmi) pri doseganju ciljev, pri čemer so stranski učinki na splošno pozitivni.

Pričakovane koristi so:

- za uporabnike cest: akumulirani prihranki v višini 370 milijonov EUR (neto sedanja vrednost, v nadaljnjem besedilu: „NSV“) do leta 2025. Večino teh koristi bodo imeli cestni prevozniki, tj. večinoma MSP;
- za upravljavce cestnega omrežja: prihranki v višini 48 milijonov EUR (NSV) do leta 2025, saj jim ne bo treba dobavljati odvečnih naprav OBU, ter dodatni prihodki od cestnin (150 milijonov EUR na leto) zaradi boljših pravil za čezmejno izterjavo cestnin; ter
- za ponudnike storitev EETS: zmanjšanje regulativnega bremena, povezanega z vstopom na nacionalne trge (10 milijonov EUR NSV do leta 2025 ob pričakovanih 12 ponudnikih), in širitev trga, z dodatnimi prihodki v višini 700 milijonov EUR letno.

Pričakovani stroški so<sup>12</sup>:

- za upravljavce cestnega omrežja: dodatni stroški zaradi prilagoditve sistemov cestninjenja novim zahtevam (akumuliranih 174 milijonov EUR NSV do leta 2025) in zaradi plačila dodatnih 700 milijonov EUR letno ponudnikom storitev EETS (akumulirana vrednost, vsi upravljavci cest, vsi ponudniki storitev EETS). To pa je proračunsko nevtralen učinek, saj bo enak učinku zunanega izvajanja dejavnosti, ki ga trenutno izvajajo sami upravljavci ali njihovi podpogodbениki.

Celotna neto akumulirana korist prednostne možnosti politike (koristi minus stroški) znaša 254 milijonov EUR (NSV) do leta 2025.

#### • **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Po pričakovanjih naj bi se s pobudo regulativno breme za podjetja zmanjšalo za akumuliranih 254 milijonov EUR do leta 2025 zaradi:

<sup>12</sup> Okoljski in socialni stroški pobude niso visoki.

- akumuliranega zmanjšanja regulativnega bremena za 370 milijonov EUR za uporabnike cest do leta 2025. Večino teh koristi bodo imeli cestni prevozniki, od katerih jih je večina majhnih podjetij (pretežno mikro podjetja);
- akumuliranega povečanja regulativnega bremena za 126 milijonov EUR za izvajalce cestninjenja (upravljalce cest), od katerih ni noben MSP; ter
- akumuliranega zmanjšanja regulativnega bremena za 10 milijonov EUR za ponudnike storitev EETS (pretežno odvisna podjetja velikih ali zelo velikih podjetij).

Ker v največji kategoriji prizadetih zainteresiranih strani (tj. cestnih prevoznikov) prevladujejo MSP in mikro podjetja ter so učinki zanje pozitivni, v zvezi z njimi ni nobene določbe o izjemah ali posebnih pravilih.

Pobuda bo verjetno spodbudila konkurenco in novim prevoznikom omogočila vstop na prej monopolne nacionalne trge elektronskega pobiranja cestnin. Zmanjšala bo regulativna bremena za sektor cestnega prevoza in tako povečala njegovo sektorsko konkurenčnost. Večja usklajenost metod elektronskega pobiranja cestnine bo koristila evropskim proizvajalcem opreme, ki so v svetu že vodilni zaradi močnih in učinkovitih standardov EU.

Predlog prispeva k ciljem enotnega digitalnega trga<sup>13</sup>.

#### • Temeljne pravice

Napredek pri vzpostavljanju delujočega EETS bi moral olajšati čezmejno potovanje in tako podpreti prost pretok blaga in ljudi. Z učinkovitejšo izterjavo cestnin, ki jo bo omogočila izmenjava informacij o identiteti neplačnikov cestnine, se bo zagotovila enaka obravnava nacionalnih in v tujini registriranih uporabnikov cest. Predlog prav tako vsebuje določbe, ki naj bi ponudnikom storitev EETS omogočile enako obravnavo, kot so je deležni obstoječi akterji.

Glavni učinek, povezan s pravico do varstva osebnih podatkov in pravico do zasebnosti, izhaja iz vzpostavitve mehanizma za obvezno izmenjavo informacij med državami članicami o identiteti lastnikov vozil, ki dokazano goljufajo v okviru sistema cestninjenja ali pa za to obstaja sum. Mehanizem v veliki meri temelji na določbah Direktive (EU) 2015/413 za čezmejni pregon zaradi prekrškov, povezanih z varnostjo v cestnem prometu. Zato obstajajo ustrezni zaščitni ukrepi, s katerimi se zagotovi, da je predlog popolnoma v skladu s členoma 7 in 8 Listine EU o temeljnih pravicah ter veljavnim pravnim okvirom o varstvu osebnih podatkov. Podatke, zbrane na podlagi te direktive, bi bilo treba uporabljati samo za namene, ki so opredeljeni v tej direktivi. Države članice bi morale izpolnjevati obveznosti glede pogojev uporabe in začasne hrambe podatkov ter na splošno upoštevati načeli potrebe in sorazmernosti pri uporabi osebnih podatkov.

O predlogu je bil opravljen posvet z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, in sicer v dveh fazah: najprej je bil z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov opravljen posvet o načelih predvidenega sistema za izmenjavo informacij, nato pa posvet o dejanskem zakonodajnem besedilu. Evropski nadzornik za varstvo podatkov ni imel dodatnih pripomb.

## 4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

<sup>13</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, *Strategija za enotni digitalni trg za Evropo*, COM(2015) 192 final, Bruselj, 6.5.2015.

## 5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

V oceni učinka je določen podroben načrt spremljanja, ki temelji na 11 kazalnikih za spremljanje in oceno učinkov zakonodaje pet let po začetku njene veljavnosti. Za oceno učinka novih določb o čezmejni izmenjavi informacij za namen izterjave plačila cestnine je bila v predlog vključena posebna klavzula o poročanju.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Glede na obseg predloga in dejstvo, da gre za prenovitev obstoječe Direktive 2004/52/ES, ki so jo vse države članice prenesle v celoti, se zahtevanje obrazložitvenih dokumentov ne zdi ne upravičeno ne sorazmerno.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavne bistvene spremembe besedila Direktive 2004/52/ES so:

*Člen 1: Predmet urejanja in področje uporabe*

V odstavku 1 se doda drugi cilj (poleg zagotavljanja interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov): omogočanje čezmejne izmenjave informacij o neplačilih cestnine v Uniji;

pododstavek (b) odstavka 2 se črta, da bi se državam članicam omogočila izmenjava informacij o neplačnikih cestnine v cestninskih sistemih, pri katerih ni potrebno nameščanje opreme za v vozila. Ta sprememba je nujno potrebna, da se na primer omogoči čezmejna izterjava plačila cestnine v mestih (vključno s sistemi za pobiranje pristojbin za prometne zastoje) in pri drugih sistemih, ki uporabljajo tehnologijo samodejnega prepoznavanja registrskih tablic za elektronske cestninske transakcije;

odstavek 3 se spremeni tako, da se potrdi, da storitve EETS zagotavljajo ponudniki storitev EETS in ne izvajalci cestninjenja.

*Člen 2: Opredelitev pojmov*

Za pojasnitev pojmov iz Direktive se doda odstavek z opredelitvami.

*Člen 3: Tehnološke rešitve*

Odstavek 1 določa, da njegove določbe veljajo samo za sisteme, pri katerih je potrebno nameščanje ali uporaba opreme za v vozila. „Uporaba“ se doda zaradi potrditve, da se prenosne naprave, ki se uporabljajo za elektronske cestninske transakcije, obravnavajo kot oprema za v vozila za namen Direktive. V odstavku 1 so razložene tehnološke rešitve za nove in obstoječe elektronske sisteme cestninjenja.

Seznam tehnologij (tudi v odstavku 1), ki se lahko uporabljajo za elektronske cestninske transakcije, se prestavi v Prilogo IV. Komisija lahko z delegiranim aktom seznam spremeni, če tehnologija zastara ali če je treba na seznam dodati novo tehnologijo, preskušeno v okviru pilotnih preskusov v skladu s členom 20 Odločbe 2009/750/ES.

Črta se prejšnji odstavek 2, saj ponavlja druge določbe iz Direktive.

Novi odstavek 2 določa, da je oprema za v vozila, ki uporablja tehnologijo za satelitsko določanje položaja, združljiva z drugimi storitvami sistemov Galileo in EGNOS (skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev) za določanje položaja ter je lahko združljiva z drugimi satelitskimi navigacijskimi sistemi.

Odstavek 3 pojasnjuje, da se za namene usklajenosti s tehnološkimi zahtevami iz Direktive in zlasti Priloge IV oprema za v vozilo EETS lahko poveže z drugimi napravami, ki so že nameščene ali prisotne v vozilu, kot so satelitski navigacijski sistemi ali pametni telefoni. Prav tako pojasnjuje, da se za komunikacijo med opremo za v vozilo in takšnimi drugimi napravami lahko uporabljajo tehnologije, ki niso navedene v Prilogi IV (na primer Bluetooth).

V odstavku 3 se črta besedilo „[...] v skladu s časovnim razporedom iz člena 3(4) [...] in ki se lahko uporablja v vseh vrstah vozil“ iz dveh razlogov:

- ponudniki storitev EETS ne bi smeli biti obvezani nuditi storitev EETS vsem vozilom, temveč bi morali imeti možnost, da se sami odločijo, ali jih bodo nudili težkim gospodarskim vozilom ali pa samo lahkim vozilom; ter
- kot je razloženo v odstavku 4, je lahko oprema za v vozila v lahkih vozilih ustrezna samo za uporabo z mikrovalovno tehnologijo na frekvenci 5,8 GHz in zato ni ustrezna za uporabo v nekaterih sistemih pobiranja cestnine, ki se uporabljajo za težka gospodarska vozila in pri katerih je potrebna oprema, ki je ustrezna za uporabo z vsemi tremi dovoljenimi tehnologijami.

Novi odstavek 4 pojasnjuje, da se oprema za v vozilo lahko poveže z drugimi napravami in se uporablja za druge namene, ki niso carinjenje.

V novem odstavku 4 se doda izjema, ki ponudnikom storitev EETS, ki nudijo storitve lahkim vozilom, omogoča, da svojim strankam ponudijo opremo za v vozilo, ustrezno samo za uporabo z mikrovalovno tehnologijo na frekvenci 5,8 GHz. Ta izjema se uporablja do 31. decembra 2027.

Črta se prejšnji odstavek 3, ker se nanaša na zastarele zahteve.

*Člen 4 se črta.*

Odstavek 1 se črta, ker je postal odvečen.

Odstavka 2 in 3 se prestavita v druge člene.

Odstavek 4 se črta, ker države članice ne morejo vplivati na datum, do katerega morajo ponudniki storitev EETS začeti nuditi storitve EETS.

**Člen 5: Značilnosti evropskega elektronskega cestninjenja**

Odstavek 1 se nanaša na „Prilogo I“ namesto na „Prilogo“, saj morajo biti zaradi dodatka novih prilog vse priloge oštevilčene.

Prejšnji odstavki 2, 4 in 5 se nadomestijo z novimi določbami iz člena 11, da se regulativni postopek s pregledom prilagodi postopku pooblastila iz člena 290(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Novi odstavek 5 vsebuje posebno določbo za zagotovitev, da se z ustreznimi prehodnimi ureditvami ohrani stalna združljivost komponent interoperabilnosti, kadar evropski organi za standardizacijo pregledujejo standarde, relevantne za EETS.

V novem odstavku 5 se sklicevanje na člen 2(1) nadomesti s sklicevanjem na Prilogo IV, v katero se prenesejo ustrezne določbe.

*Členi 6, 7, 8, 9 in 10 ter prilogi II in III*

V teh petih členih in dveh prilogah, ki so rezultat prilagoditve določb Direktive (EU) 2015/413 pogojem cestninjenja, je opisan postopek za čezmejno izmenjavo informacij o neplačnikih cestnine. O osnutku zakonodajnega besedila je bil opravljen posvet z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov, ki ni podal nobenega ugovora.

V predlagani pobudi ostajajo nespremenjene naslednje določbe Direktive 2004/52/ES:

*člen 16 (prejšnji člen 8)*, ki opredeljuje naslovnike Direktive; ter

*priloga I (prejšnja Priloga)*, ki določa elemente, potrebne za opredelitev in razmestitev EETS.

Predlog

**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi  
informacij o neplačilih cestnine v Uniji (prenovitev)**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe ~~o~~ o delovanju Evropske unije ~~o~~ ~~o ustanovitvi Evropske skupnosti~~  
in zlasti člena ~~7~~ ~~91~~ (1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>14</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>15</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

↓ novo

(1) Direktiva 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>16</sup> je bila bistveno spremenjena. Ker so potrebne dodatne spremembe, bi bilo treba navedeno direktivo zaradi jasnosti prenoviti.

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 1  
(prilagojeno)

~~Svet je z Resolucijo z dne 17. junija 1997 o razvoju telematike v cestnem prometu, zlasti na področju elektronskega pobiranja pristojbin (EPP)<sup>17</sup>, pozval Komisijo in države članice k razvoju strategije za zmanjšanje razlik v sistemih EPP, da se doseže ustrezna interoperabilnost na evropski ravni. Sporočilo Komisije o interoperabilnih sistemih za elektronsko pobiranje pristojbin v Evropi je pomenilo prvo fazo te strategije.~~

<sup>14</sup> UL C, , str. .

<sup>15</sup> UL C, , str. .

<sup>16</sup> Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (UL L 166, 30.4.2004, str. 124).

<sup>17</sup> UL C 194, 25.6.1997, str. 5.

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 2  
(prilagojeno)

~~Večina držav članic, ki je namestila elektronske cestninske sisteme za pokrivanje stroškov cestne infrastrukture ali za pobiranje pristojbin za uporabo cest (v nadaljevanju enotno poimenovani „elektronski cestninski sistemi“), uporablja mikrovalovno tehnologijo kratkega dosega s frekvencami okrog 5,8 GHz, vendar ti sistemi trenutno niso popolnoma združljivi. Kot rezultat dela v zvezi z mikrovalovno tehnologijo, ki ga je sprejel Evropski odbor za standardizacijo (CEN), so bili januarja 2003, in sicer po sprejetju tehničnih predstandardov leta 1997, pripravljeni tehnični standardi za združljivost elektronskih cestninskih sistemov na frekvenci 5,8 GHz. Vendar ti predstandardi ne zajemajo vseh sistemov namenskih komunikacij kratkega dosega (DSRC) na frekvenci 5,8 GHz, ki so v obratovanju v Skupnosti, in obsegajo dve različici, ki nista popolnoma združljivi. Temeljita na modelu povezovanja odprtih sistemov, ki ga je Mednarodna organizacija za standardizacijo opredelila za komunikacijo med računalniškimi sistemi.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 3  
(prilagojeno)

~~Proizvajaleci opreme in upravljavci infrastruktur so se kljub temu v okviru Skupnosti dogovorili, da bodo razvili interoperabilne izdelke na podlagi obstoječih sistemov DSRC 5,8 GHz. Oprema, ki jo bo treba zagotoviti uporabnikom, bo morala zato omogočati komunikacijo s tehnologijami, ki bodo edine lahko uporabljene v novih elektronskih cestninskih sistemih, predvidenih za razmestitev po Skupnosti po 1. januarju 2007, in sicer s tehnologijo za satelitsko določanje položaja, tehnologijo za mobilne komunikacije, ki uporablja standard GSM-GPRS, in mikrovalovno tehnologijo na frekvenci 5,8 GHz.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 4  
(prilagojeno)

~~Bistveno je, da je delo v zvezi s standardizacijo zaključeno v najkrajšem možnem času, zato da se določijo tehnični standardi, ki bodo zagotavljali tehnično združljivost elektronskih cestninskih sistemov, ki temeljijo na mikrovalovni tehnologiji 5,8 GHz in na tehnologijah satelitskega določanja položaja ter mobilnih komunikacij, da se prepreči še večja razdrobljenost trga.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 5  
(prilagojeno)

- (2) ~~Treba je poskrbeti za obširno razmestitev elektronskih cestninskih sistemov v državah članicah in sosednjih državah, s tem pa nastane potreba po~~ ☒ ~~ter uskladitev~~ ☒ ~~interoperabilnih sistemovih, usklajenih s prihodnjim razvojem politike na ravni Skupnosti~~ ☒ ~~Unije~~ ☒ ~~v zvezi z zaračunavanjem uporabe cest in z bodočimi tehničnimi dosežki.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 6

- (3) Elektronski cestninski sistemi ~~morajo bi morali~~ biti interoperabilni in ~~morajo bi morali~~ temeljiti na javnih standardih, dostopnih vsem dobaviteljem sistemov brez razlikovanja.

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 7

~~Pri uvajanju novih elektronskih cestninskih sistemov je treba zagotoviti dovolj opreme, da ne bi prišlo do razlikovanja med podjetji na tem področju.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 8

~~Uporaba novih tehnologij za satelitsko določanje položaja (GNSS) in za mobilne komunikacije (GSM/GPRS) v elektronskih cestninskih sistemih lahko zaradi velike prilagodljivosti in vsestranskosti še posebej pomaga izpolniti zahteve novih politik na ravni Skupnosti in držav članic za zaračunavanje uporabe cest. Te tehnologije omogočajo obračunavanje kilometrov, prevoženih po posameznih kategorijah cest, ne da bi bilo treba investirati v drago infrastrukturo. Odpirajo tudi vrata dodatnim novim storitvam za varnost in obveščanje potnikov, kakor sta alarm, ki ga vozilo, udeleženo v nesreči, samodejno sproži in javi svoj položaj, ter sprotne obveščanje o prometnih razmerah, gostoti prometa in času trajanja vožnje. V zvezi s satelitskim določanjem položaja je namen projekta Galileo, ki ga je Skupnost začela leta 2002, da se od leta 2008 dalje zagotavljajo kakovostnejše informacijske storitve od tistih, ki jih zagotavljajo sedanji satelitski navigacijski sistemi, in da bodo optimalne za cestne telematske storitve. Sistem, ki je predhodnik evropske geostacionarne navigacijske storitve (EGNOS), bo začel delovati že leta 2004 in bo daljal podobne rezultate. Ti inovativni sistemi bi lahko povzročili težave glede zanesljivosti kontrol in preprečevanja goljufij. Vendar je zaradi zgoraj navedenih občutnih prednosti treba pri uvajanju novih elektronskih cestninskih sistemov uporabo tehnologij za satelitsko določanje položaja in mobilne komunikacije načeloma priporočiti.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 9  
(prilagojeno)

- (4) Širjenje tehnologij za elektronski cestninski sistem, ki je že v uporabi ali načrtovan za naslednja leta (predvsem 5,8 GHz mikrovalovi, satelitsko določanje položaja in mobilne komunikacije), in širjenje specifikacij, ki so jih uvedle države članice in sosednje države za svoje elektronske cestninske sisteme, lahko ogrozita nemoteno delovanje notranjega trga in cilje transportne politike. Obstaja verjetnost, da take razmere privedejo do širjenja nezdružljivih in dragih elektronskih škatel v vozniških kabinah težkih tovornih vozil in da vozniki pri njihovi uporabi delajo napake, s čimer se, na primer, nenamerno izognejo plačilu. Tako širjenje je nesprejemljivo za uporabnike in proizvajalce zaradi stroškov, varnosti in pravnih razlogov.

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 10  
(prilagojeno)

- (5) Umetne ovire za delovanje notranjega trga ~~je treba~~ bilo treba odstraniti, državam članicam in ~~Skupnosti~~ ☒ Uniji ☒ pa omogočiti, da izvajajo raznovrstne politike zaračunavanja uporabe cest za vse vrste vozil na lokalni, nacionalni in mednarodni ravni. Naprave, nameščene v vozilih, ~~morajo~~ bi morale omogočati, da se take politike zaračunavanja uporabe cest izvajajo v skladu z načeli nediskriminacije državljanov držav članic. Zato je treba interoperabilnost elektronskih cestninskih sistemov na ravni ~~Skupnosti~~ ☒ Unije ☒ zagotoviti čimprej.

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 11

~~Vozniki so upravičeno zaskrbljeni glede izboljšanja kakovosti storitev na cestni infrastrukturi, zlasti v zvezi z varnostjo, pa tudi glede občutnega zmanjšanja zastojev na cestninskih postajah, posebno v dnevih s povečanim prometom in na posebno obremenjenih točkah cestnega omrežja. V opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja je treba to zaskrbljenost upoštevati. Treba je tudi zagotoviti, da se tehnologije in sestavni deli, kolikor je tehnično mogoče, lahko povežejo tudi z drugimi deli vozila, zlasti z elektronskim tahografom in sistemi za klic v sili. Intermodalni sistemi ne bi smeli biti izključeni v kasnejši fazi.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 12

~~Namestitev ustrezne opreme bi morala poleg pobiranja cestnine zagotoviti možnost dostopa še do drugih, bodočih načinov uporabe.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 13

- (6) Evropsko elektronsko cestninjenje ~~mora~~ bi moralo zagotoviti interoperabilnost na tehnični, pogodbeni in postopkovni ravni in pri tem zajeti:
- (a) enkratno pogodbo med strankami in izvajalci-ponudniki storitev, skladno s sklopom pogodbenih pravil, ki vsem izvajalcem in/ali izdajateljem dovoljujejo opravljati storitev, in omogoča dostop do celotnega omrežja;
  - (b) sklop tehničnih standardov in zahtev, da industrija lahko dobavi potrebno opremo za opravljanje storitve.

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 14

- (7) Pogodbena interoperabilnost daje nekaterim uporabnikom cest možnost velike poenostavitve, gospodarskim uporabnikom cest pa znatne administrativne prihranke.

- (8) Potrditi bi bilo treba, da evropsko elektronsko cestninjenje (EETS) zagotavljajo ponudniki storitev EETS, kakor je določeno z Odločbo Komisije 2009/750/ES<sup>18</sup>.
- (9) Ponudniki storitev EETS bi za namene pokrivanja s svojo napravo v vozilu morali imeti možnost, da uporabijo in se povežejo z drugo strojno in programsko opremo, kot so satelitski navigacijski sistemi ali pametni telefoni, ki je že v vozilu.
- (10) Elektronsko cestninjenje in aplikacije kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov (C-ITS) uporabljajo podobne tehnologije in sosednje frekvenčne pasove za komunikacijo kratkega doseg med vozili ter med vozili in infrastrukturo. V prihodnosti bi bilo treba raziskati možnosti za združevanje elektronskega cestninjenja s C-ITS v frekvenčnem pasu 5,9 GHz, ki ga trenutno uporablja C-ITS, pri čemer je treba temeljito oceniti stroške, koristi ter tehnične ovire in morebitne rešitve zanje.
- (11) Upoštevati bi bilo treba posebne značilnosti sistemov elektronskega cestninjenja, ki se trenutno uporabljajo za lahka vozila. Glede na to, da noben tovrstni sistem elektronskega cestninjenja trenutno ne uporablja satelitskega določanja položaja vozila ali mobilne komunikacije, bi morali imeti ponudniki storitev EETS možnost, da lahkim vozilom v omejenem obdobju zagotavljajo napravo v vozilu, ki je ustrezna samo za uporabo s tehnologijo na frekvenci 5,8 GHz.
- (12) Kadar evropski organi za standardizacijo pregledujejo standarde, ki zadevajo EETS, bi morale ustrezne prehodne ureditve zagotavljati kontinuiteto EETS ter združljivost komponent interoperabilnosti, ki so v trenutku pregleda standardov v uporabi, s sistemi cestninjenja.
- (13) Težave z identifikacijo nerezidenčnih storilcev prekrškov v zvezi s sistemi elektronskega cestninjenja otežujejo nadaljnjo razmestitev takšnih sistemov ter široko uporabo načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ na cestah Unije.
- (14) Zaradi skladnosti in učinkovite uporabe virov bi sistem za izmenjavo informacij o kršiteljih na področju plačila cestnine moral uporabljati enaka orodja kot sistem za izmenjavo informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu, iz Direktive (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>19</sup>.
- (15) Državam članicam bi morala biti na voljo čezmejna izmenjava informacij o kršiteljih na področju plačila cestnine neodvisno od tehnologije, uporabljene za izvajanje elektronskih cestninskih transakcij.
- (16) Od držav članic bi bilo treba zahtevati, da Komisiji predložijo informacije in podatke, ki so potrebni za oceno uspešnosti in učinkovitosti sistema za izmenjavo informacij o kršiteljih na področju plačila cestnine. Od Komisije bi bilo treba zahtevati, da oceni prejete podatke in informacije ter po potrebi predlaga spremembe zakonodaje.

<sup>18</sup> Odločba Komisije 2009/750/ES z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov (UL L 268, 13.10.2009, str. 11).

<sup>19</sup> Direktiva (EU) 2015/413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o lažji čezmejni izmenjavi informacij o prometnih prekrških, povezanih z varnostjo v cestnem prometu (UL L 68, 13.3.2015, str. 9).

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50, uvodna izjava 15

~~Elektronski cestninski sistemi znatno prispevajo k zmanjšanju nevarnosti za nesreče in tako povečujejo varnost na cestah, k zmanjšanju števila gotovinskih transakcij in zmanjšanju zastojev na cestninskih postajah, posebno v dnevih s povečanim prometom. Zmanjšujejo tudi negativni vpliv na okolje zaradi čakanja in ponovnega vžiganja vozil ter zastojev, pa tudi vpliv, ki ga imajo na okolje na novo vzpostavljene steze za cestninjenje ali širjenje obstoječih cestninskih postaj.~~

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50, uvodna izjava 16 (prilagojeno)

~~Bela knjiga o evropski prevozniki politiki za 2010 vsebuje cilje v zvezi z varnostjo in pretokom cestnega prometa. Interoperabilne pametne prevozne storitve in sistemi so ključno orodje za doseganje teh ciljev.~~

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50, uvodna izjava 17 (prilagojeno)

- (17) Uvedba elektronskega cestninskega sistema bo zahtevala obdelavo osebnih podatkov. Ti se morajo obdelovati v skladu s pravili ~~Skupnosti~~ ☒ Unije ☐, določenimi med drugim v ~~Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 95/46/ES z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov~~<sup>20</sup> ~~Uredbi (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta~~<sup>21</sup>, ~~Direktivi (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta~~<sup>22</sup> in ~~Direktivi 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta 2002/58/ES z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij~~<sup>23</sup>. Pravica do varstva osebnih podatkov je izrecno priznana v členu 8 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50, uvodna izjava 18

~~Pogoj za avtomatsko bremenitev bančnih računov s cestnino ali računov kreditnih/plačilnih kartic, odprtih v Skupnosti ali zunaj nje, je popolnoma delujoče plačilno območje Skupnosti, na katerem se storitve zaračunavajo brez razlikovanja.~~

<sup>20</sup> ~~UL L 281, 24.9.1996, str. 31. Direktiva, spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).~~

<sup>21</sup> ~~Uredba (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (Splošna uredba o varstvu podatkov) (UL L 119, 4.5.2016, str. 1).~~

<sup>22</sup> ~~Direktiva (EU) 2016/680 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov, ki jih pristojni organi obdelujejo za namene preprečevanja, preiskovanja, odkrivanja ali pregona kaznivih dejanj ali izvrševanja kazenskih sankcij, in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Okvirnega sklepa Sveta 2008/977/PNZ (UL L 119, 4.5.2016, str. 89).~~

<sup>23</sup> ~~Direktiva 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij (UL L 201, 31.7.2002, str. 37).~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 19

~~Sistemi elektronskega pobiranja cestnine, nameščeni v državah članicah, morajo zadoščati naslednjim temeljnim merilom: sistem mora biti primeren za enostavno vgradnjo bodočih tehnoloških in sistemskih izboljšav in dosežkov brez dragega ukinjanja starejših modelov in metod, stroški za gospodarske in zasebne uporabnike cest morajo biti neznatni v primerjavi s prednostmi, ki jih imajo ti uporabniki cest kakor tudi družba v celoti, njegovo izvajanje v katerikoli državi članici pa ne sme povzročati nikakršnega razlikovanja med domačimi uporabniki cest in uporabniki iz drugih držav članic.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 20  
(prilagojeno)

~~Ker države članice ne morejo v dovolj veliki meri doseči ciljev te direktive, zlasti interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov na notranjem trgu in uvedbe evropskega elektronskega cestninjenja, ki bi zajemalo celotno cestno omrežje Skupnosti, na katerem se zaračunavajo cestnine, in ker se zato zaradi svoje evropske razsežnosti lahko bolje dosežejo na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načeli subsidiarnosti, določenimi v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz tega člena ta direktiva ne zahteva več, kakor je potrebno za doseg te ciljev.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 21  
(prilagojeno)

~~Predvideti je treba vključitev zainteresiranih strani (kakor so izvajalec cestninjenja, upravljalec infrastrukture, elektronska in avtomobilska industrija ter uporabniki) v posvetovanja Komisije o tehničnih in pogodbenih vidikih vzpostavljanja evropskega elektronskega cestninjenja. Komisija se mora po potrebi posvetovati z nevladnimi organizacijami, ki delujejo na področju varstva zasebnosti, varnosti na cestah in okolja.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 22  
(prilagojeno)

~~Za vzpostavitev evropskega elektronskega cestninjenja bo treba najprej določiti smernice, ki jih mora pripraviti Odbor za elektronsko cestninjenje, ki ga vzpostavlja ta direktiva.~~

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 23

(18) Ta direktiva ne vpliva na svobodno določanje pravil držav članic na področju zaračunavanja uporabe cestne infrastrukture in davčnih zadev.

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50, uvodna izjava 24

~~Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti skladno s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil<sup>24</sup>~~

↓ novo

- (19) Za zagotovitev interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažjo čezmejno izmenjavo informacij o neplačilih cestnine bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije, s katerimi bi tehnološkemu napredku prilagodila seznam tehnologij, ki se lahko uporabljajo za izvajanje elektronskih cestninskih transakcij v elektronskih cestninskih sistemih, za katere je treba namestiti ali uporabiti naprave v vozilu. Pomembno je zlasti, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (20) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno pravo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki predstavljajo vsebinsko spremembo v primerjavi s predhodno direktivo. Obveznost prenosa določb, ki so nespremenjene, izhaja iz predhodne direktive.
- (21) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic v zvezi z rokom za prenos v nacionalno pravo direktive, navedene v delu B Priloge V.
- (22) Opravljeno je bilo posvetovanje z Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov v skladu s členom 28(2) Uredbe (EU) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta.<sup>25</sup>

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50 (prilagojeno)  
⇒ novo

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

### Člen 1

~~Cilj~~ ☒ **Predmet urejanja** ☒ in **področje** ☒ **uporabe** ☒

1. Ta direktiva določa potrebne pogoje za zagotovitev interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ⇒ ter omogočanje čezmejne izmenjave informacij o neplačilih cestnine ⇐ ~~Skupnosti~~ ☒ Uniji ☒. Velja za vse vrste elektronskega pobiranja cestnih

<sup>24</sup> ~~UL L 184, 17.7.1999, str. 23.~~

<sup>25</sup> Uredba (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2000 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov v institucijah in organih Skupnosti in o prostem pretoku takih podatkov (UL L 8, 12.1.2001, str. 1) –

pristojbin na celotnem cestnem omrežju ~~Skupnosti~~ ☒ Unije ☒, mestnem in medkrajevnem, na avtocestah, glavnih in stranskih cestah ter raznih objektih, ~~kakor kot~~ so predori, mostovi in trajekti.

⇒ Ta direktiva se uporablja brez poseganja v sprejete odločitve držav članic, da zaračunavajo pristojbine za določene vrste vozil, določajo ravni navedenih pristojbin ter namen, zaradi katerega se take pristojbine zaračunajo. ⇐

2. Ta direktiva se ne uporablja za:

(a) cestninske sisteme, za katere ne obstajajo elektronske naprave za pobiranje cestnine;

~~(b) elektronske cestninske sisteme, pri katerih ni potrebno nameščanje opreme v vozila;~~

~~(e)~~ majhne, izključno lokalne cestninske sisteme, za katere bi bili stroški za uskladitev z zahtevami te direktive nesorazmerni s prednostmi;

⇒ c) parknine. ⇐

3. Cilj ~~iz odstavka 1~~ ☒ interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ☒ ☒ v Uniji ☒ se doseže ☒ s storitvijo ☒ ~~z vzpostavitvijo~~ evropskega elektronskega cestninjenja ☒ (EETS) ☒. ~~Ta storitev, ki dopolnjuje nacionalno elektronsko cestninjenje držav članic, zagotavlja interoperabilnost po vsej Skupnosti za uporabnike elektronskih cestninskih sistemov, ki so jih države članice že uvedle, in za tiste, ki bodo v prihodnosti uvedeni v okviru te direktive.~~

↓ novo

## Člen 2

### Opredelitev pojmov

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) „evropsko elektronsko cestninjenje (EETS)“ pomeni storitve, ki jo ponudnik storitev EETS na podlagi pogodbe opravi za uporabnika EETS. Navedene storitve vključujejo dajanje na voljo in zagotavljanje pravilne parametrizacije in delovanja naprave v vozilu, ki je potrebna za plačilo cestnin na vseh elektronskih območjih cestninjenja, dogovorjenih v pogodbi, obdelavo plačila cestnine v imenu uporabnika, ki jo mora uporabnik plačati izvajalcu cestninjenja, ter zagotavljanje drugih storitev in pomoči, ki jo potrebuje uporabnik, da bi izpolnil obveznosti, ki mu jih naloži izvajalec cestninjenja na območjih cestninjenja, dogovorjenih v pogodbi;

(b) „izvajalec cestninjenja“ pomeni javni ali zasebni subjekt, ki zaračunava cestnino za promet z vozili v območju elektronskega cestninjenja;

(c) „ponudnik storitev EETS“ pomeni subjekt, ki uporabniku EETS s pogodbo dovoli dostop do EETS ter je registriran v svoji državi članici sedeža;

(d) „uporabnik storitev EETS“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki ima pogodbo s ponudnikom storitev EETS za dostop do EETS;

(e) „območje elektronskega cestninjenja“ pomeni cesto, cestno omrežje, objekte, kot so mostovi ali predori, ali trajekte, kjer se cestnine pobirajo z izključno ali delno uporabo mehanizmov samodejnega zaznavanja, kot je komunikacija z nameščeno napravo v vozilu, ali samodejno prepoznavanje registrskih tablic;

(f) „naprava v vozilu“ pomeni popolno strojno in programsko opremo, potrebno za zagotavljanje EETS, ki je nameščena ali se prevaža v vozilu ter služi zbiranju, shranjevanju, obdelavi in sprejemanju/oddajanju podatkov na daljavo;

(g) „cestnina“ pomeni pristojbino, ki jo mora uporabnik ceste plačati za vožnjo po cesti, cestnem omrežju, za uporabo objektov, kot so most ali predor ali trajekt;

(h) „neplačilo cestnine“ pomeni storitev prekrška, ki je rezultat neplačila cestnine s strani uporabnika ceste v državi članici, kakor je opredeljeno z ustrezno zakonodajo navedene države članice;

(i) „država članica registracije“ pomeni državo članico, kjer je bilo registrirano vozilo, s katerim je bilo storjen prekršek neplačila cestnine;

(j) „nacionalna kontaktna točka“ pomeni pristojni organ, določen za izmenjavo podatkov iz registrov vozil;

(k) „avtomatizirano iskanje“ pomeni postopek spletnega dostopa za pregledovanje zbirk podatkov ene, več kot ene ali vseh držav članic ali sodelujočih držav;

(l) „vozilo“ pomeni vsako vozilo na motorni pogon, vključno z motornimi kolesi, ki se običajno uporablja za prevažanje oseb ali blaga po cesti;

(m) „imetnik vozila“ pomeni osebo, na ime katere je vozilo registrirano, kakor je opredeljena v zakonodaji države članice registracije;

(n) „težko vozilo“ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz blaga, z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t, ali vozilo za prevoz potnikov z več kot devetimi sedeži, vključno z vozniškim sedežem;

(o) „lahko vozilo“ pomeni vsako vozilo, ki ni težko vozilo.

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50 (prilagojeno)  
⇒ novo

## Člen ~~2~~ 3

### Tehnološke rešitve

1. Za vse nove elektronske cestninske ⇒ sisteme „za katere je treba namestiti ali uporabiti naprave v vozilu, ⇐ ~~dane v uporabo 1. januarja 2007 ali pozneje~~, se bodo za izvajanje elektronskih cestninskih transakcij uporabljale ~~naslednje~~ tehnologije ☒ navedene v Prilogi IV ☒.

⇒ Obstoječi elektronski cestninski sistemi, ki uporabljajo tehnologije, ki niso navedene v Prilogi IV, morajo biti v primeru bistvenih tehnoloških izboljšav skladni z navedenimi tehnologijami. ⇐

~~(a) satelitsko določanje položaja;~~

~~(b) mobilne komunikacije z uporabo standarda GSM GPRS (sklic na GSM TS 03.60/23.060);~~

~~(c) mikrovalovna tehnologija na frekvenci 5,8 GHz.~~

↓ novo

2. Naprava v vozilu, ki uporablja tehnologijo za satelitsko določanje položaja, je združljiva s storitvami določanja položaja, ki jih zagotavljata sistema Galileo in skupna evropska geostacionarna navigacijska storitev (EGNOS), ter je lahko združljiva z drugimi satelitskimi navigacijskimi sistemi.

3. Ponudniki storitev EETS dajo uporabnikom na voljo napravo v vozilu, ki je ustrezna za uporabo, interoperabilna in omogoča komunikacijo z vsemi elektronskimi cestninskimi sistemi v uporabi v državi članici, ki uporabljajo tehnologije, navedene v Prilogi IV.

↓ Popravek, OJ L 200, 7.6.2004,  
str. 50

~~2. Evropsko elektronsko cestninjenje se da v uporabo v skladu s členom 3(1). Izvajalec v skladu s časovnim razporedom iz člena 3(4) dajo zainteresiranim uporabnikom na voljo opremo za v vozila, ki je ustrezna za vse elektronske cestninske sisteme v uporabi v državah članicah, ki uporabljajo tehnologije iz odstavka 1, in ki se lahko uporablja v vseh vrstah vozil. Ta oprema bo morala biti vsaj interoperabilna in omogočati komunikacijo z vsemi sistemi, ki delujejo v državah članicah in uporabljajo eno ali več tehnologij, naštetih v odstavku 1. To bo podrobneje uredil odbor iz člena 5(1), vključno vse potrebno za pridobitev opreme za v vozila, da bo zadostil povpraševanju zainteresiranih uporabnikov.~~

↓ novo

4. Naprava v vozilu lahko uporablja svojo strojno in programsko opremo, elemente druge strojne in programske opreme, ki je že v vozilu, ali oboje. Naprava v vozilu lahko za namene komunikacije z drugimi sistemi strojne opreme, ki je že v vozilu, uporablja tehnologije, ki niso navedene v Prilogi IV.

5. Ponudniki storitev EETS lahko lahkim vozilom do 31. decembra 2027 zagotavljajo napravo v vozilu, ki je ustrezna samo za uporabo s tehnologijo na frekvenci 5,8 GHz.

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004,  
str. 50 (prilagojeno)  
⇒ novo

~~3. Priporoča se, da novi elektronski cestninski sistemi, dani v uporabo po sprejetju te direktive, uporabljajo tehnologije satelitskega določanja položaja in mobilnih komunikacij, našete v odstavku 1. Komisija glede morebitnega prehoda sistemov, ki uporabljajo druge tehnologije, na sisteme s temi tehnologijami v sodelovanju z Odborom iz člena 5(1) sestavi poročilo do 31. decembra 2009. Poročilo bo vsebovalo študijo o uporabi posamezne tehnologije iz odstavka 1 ter analizo stroškov in koristi. Komisija po potrebi opremi poročilo s predlogom za Evropski parlament in Svet o strategiji prehoda.~~

~~4. Brez vpliva na odstavek 1 je oprema v vozilu lahko primerna tudi za druge tehnologije pod pogojem, da to ne pomeni dodatne obremenitve za uporabnike ali ustvarjanje razlik med njimi. Kadar je potrebno, je oprema v vozilu lahko povezana z njegovim elektronskim tahografom.~~

~~5. Države članice, ki imajo cestninske sisteme, sprejmejo potrebne ukrepe za povečanje uporabe elektronskih cestninskih sistemov. Prizadevati si morajo zagotoviti, da bo najkasneje do 1. januarja 2007 vsaj 50 % prometa skozi posamezno cestninsko postajo teklo preko~~

elektronskega cestninskega sistema. Steze za elektronsko pobiranje cestnine se lahko ob potrebnem upoštevanju varnosti uporabljajo tudi za pobiranje na druge načine.

6. Dela v zvezi z interoperabilnostjo obstoječih cestninskih tehnologij, začeta v zvezi z evropskim elektronskim cestninjenjem, bodo zagotovila popolno združljivost in vmesniško povezovanje teh tehnologij s tehnologijami iz odstavka 1 ter njihove opreme.

76. Države članice zagotovijo, da se osebni podatki, potrebni za delovanje evropskega elektronskega cestninjenja ☒ EETS ☒, obdelujejo v skladu s pravili Skupnosti ☒ Unije ☒ o varstvu svobode in temeljnih pravic posameznikov, vključno njihove zasebnosti, in še zlasti spoštujejo določbe ~~direktiv 95/46/ES~~ Uredbe (EU) 2016/679, Direktive (EU) 2016/680 in Direktive 2002/58/ES.

### ~~Člen 3~~

#### ~~Vzpostavitev evropskega elektronskega cestninjenja~~

1. Vzpostavi se evropsko elektronsko cestninjenje, ki zajema vsa cestna omrežja v Skupnosti, na katerih se cestnine ali pristojbine za uporabo cest pobirajo elektronsko. To elektronsko cestninjenje bo opredeljeno s sklopom pogodbenih pravil, ki bodo izvajalec in/ali izdajatelj dovoljevala opravljati storitev, s sklopom tehničnih standardov in zahtev ter podpisom enkratne naročniške pogodbe med koristniki in izvajalec in/ali izdajatelj, ki nudijo storitev. Ta pogodba omogoča dostop do storitve na celotnem omrežju, naročnino pa bo mogoče skleniti pri izvajalcu za katerikoli del omrežja in/ali pri izdajatelju.

4. Če imajo države članice nacionalni sistem elektronskega pobiranja cestnine, zagotovijo, da izvajalec in/ali izdajatelj ponudijo evropsko elektronsko cestninjenje svojim strankam v skladu z naslednjim časovnim razporedom:

(a) za vsa vozila nad 3,5 t in za vsa vozila, ki smejo prevažati več kakor devet potnikov (voznik + 8), najkasneje tri leta po sprejeti odločitvi o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja iz člena 4(4);

(b) za vse vrste vozil najkasneje pet let po sprejeti odločitvi o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja iz člena 4(4).

### ~~Člen 4~~

#### ~~Značilnosti evropskega elektronskega cestninjenja~~ ☒ EETS ☒

1. ~~Evropsko elektronsko cestninjenje~~ ☒ EETS ☒ temelji na točkah, naštetih v Prilogi I ~~k tej direktivi~~.

↓ 219/2009 člen 1 in Priloga 7(7)

2. ~~Priloga se po potrebi lahko prilagodi zaradi tehničnih razlogov. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(2).~~

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50 (prilagojeno)

2. ~~Evropsko elektronsko cestninjenje ni odvisno od temeljnih odločitev držav članic, da zaračunavajo cestnine za določene vrste vozil, od višine dajatev in od namena, zaradi katerega se take dajatve zaračunajo. Storitve~~ ☒ EETS ☒ omogoča, da se pogodbe sklenejo ne glede

na kraj registracije vozila, na narodnost pogodbenih strank ter predela ali ~~točke~~ ☒ odseka ☒ na cestnem omrežju, za katerega se plačuje cestnina.

3. ~~Sistem~~ ☒ EETS ☒ omogoča razvoj intermodalnosti, ne da bi prikrajšal druge načine prevoza.

~~34. Evropsko elektronsko cestninjenje~~ ☒ EETS ☒ uporablja tehnološke rešitve iz člena ~~23 v skladu s~~ ☒ in tehnične ☒ specifikacijami ☒ iz člena 10(2) ☒, ~~ki so javno dostopne.~~

↓ 219/2009 člen 1 in Priloga 7(7)

~~4. Odločitve glede opredelitve evropskega elektronskega cestninjenja sprejme Komisija. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(2). Take odločitve sprejme le, če na podlagi ustreznih študij oceni, da obstajajo razmere, ki omogočajo delovanje interoperabilnosti na vseh ravneh, vključno tehnične, pravne in gospodarske razmere.~~

~~5. Tehnične odločitve glede izvedbe evropskega elektronskega cestninjenja sprejme Komisija. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(2).~~

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50 (prilagojeno)  
⇒ novo

~~75. Komisija v skladu s postopkom, določenim v Direktivi 2015/1535/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>26</sup> Direktivi 98/34/ES z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov<sup>27</sup>, zaprosi ☒ od ☒ ustreznih standardizacijskih teles ~~ustrezna standardizacijska telesa~~, zlasti CEN, zahteva, da ~~po svojih najboljših močeh kar najhitreje~~ ☒ hitro ☒ sprejmejo standarde za področje elektronskih cestninskih sistemov glede na tehnologije, naštet v ~~članu 2(1) Prilogi IV~~ ⇒, ter jih po potrebi posodobijo. ⇐ ⇒ Komisija zahteva, da standardizacijska telesa zagotovijo stalno združljivost komponent interoperabilnosti. ⇐~~

~~86. ☒ Naprava v vozilu ☒ Oprema za evropsko elektronsko cestninjenje ☒ za EETS ☒ mora ustrezati predvsem zahtevam iz Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 1999/5/ES z dne 9. marca 1999 o radijski opremi in opremi za telekomunikacijske terminale in o medsebojnem priznavanju njihove skladnosti<sup>28</sup> Direktive 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>29</sup> ter Direktive Sveta 89/336/EGS z dne 3. maja 1989 o približevanju zakonodaje držav članic na področju elektromagnetne združljivosti<sup>30</sup> Direktive 2014/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta<sup>31</sup>.~~

<sup>26</sup> Direktiva (EU) 2015/1535 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. septembra 2015 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih predpisov in pravil za storitve informacijske družbe (UL L 241, 17.9.2015, str. 1).

<sup>27</sup> UL L 204, 21.7.1998, str. 37. Direktiva, nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.

<sup>28</sup> UL L 91, 7.4.1999, str. 10. Direktiva, spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003.

<sup>29</sup> Direktiva 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z dostopnostjo radijske opreme na trgu (UL L 153, 22.5.2014, str. 62).

<sup>30</sup> UL L 139, 23.5.1989, str. 19. Direktiva, nazadnje spremenjena z Uredbo 93/68/EGS (UL L 220, 30.8.1993, str. 1).

<sup>31</sup> Direktiva 2014/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z elektromagnetno združljivostjo (prenovitev) (UL L 96, 29.3.2014, str. 79).

## Člen 5

### Postopek za izmenjavo informacij med državami članicami

4. Zaradi preiskovanja neplačil cestnin države članice nacionalnim kontaktnim točkam drugih držav članic dovolijo dostop z možnostjo avtomatiziranega iskanja do naslednjih podatkov iz nacionalnih registrov vozil,:

- (a) podatkov o vozilih ter
- (b) podatkov o lastnikih ali imetnikih vozila.

Podatki iz točk (a) in (b), ki so potrebni za avtomatizirano iskanje, morajo biti skladni s Prilogo II.

5. Za namene izmenjave podatkov iz odstavka 1 vsaka država članica imenuje nacionalno kontaktno točko. Pooblastila nacionalnih kontaktnih točk so določena z veljavno zakonodajo zadevne države članice.

6. Nacionalna kontaktna točka države članice, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, pri avtomatiziranem iskanju v obliki izstopnih zaprosil uporabi celotno registrsko številko.

Navedeno avtomatizirano iskanje se izvaja v skladu s postopki iz točk 2 in 3 poglavja 3 Priloge k Sklepu Sveta 2008/616/PNZ<sup>32</sup> ter zahtevami Priloge II k tej direktivi.

Država članica, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, uporablja pridobljene podatke, da ugotovi, kdo je odgovoren za neplačilo cestnine.

7. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se informacije izmenjujejo z interoperabilnimi elektronskimi sredstvi brez izmenjave podatkov iz drugih zbirk podatkov, ki se ne uporabljajo za namene te direktive. Države članice zagotovijo, da takšna izmenjava informacij poteka na stroškovno učinkovit in varen način. Države članice zagotovijo varnost in zaščito posredovanih podatkov, po možnosti z uporabo obstoječih programskih aplikacij, kot je aplikacija iz člena 15 Sklepa 2008/616/PNZ, in spremenjenih različic teh programskih aplikacij, v skladu s Prilogo II k tej direktivi ter točkama 2 in 3 poglavja 3 Priloge k Sklepu 2008/616/PNZ. Spremenjene različice programskih aplikacij zagotavljajo način spletne izmenjave v realnem času in način izmenjave v svežnju, pri čemer slednji omogoča izmenjavo več zaprosil ali odgovorov v enem sporočilu.

8. Vsaka država članica krije svoje stroške, ki nastanejo v zvezi z upravljanjem, uporabo in vzdrževanjem programskih aplikacij iz odstavka 4.

## Člen 6

### Pisno obvestilo o neplačilu cestnine

9. Država članica, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, se odloči, ali bo začela postopke nadaljnje obravnave v zvezi z neplačilom cestnine.

<sup>32</sup> Sklep Sveta 2008/616/PNZ z dne 23. junija 2008 o izvajanju Sklepa 2008/615/PNZ o poglobitvi čezmejnega sodelovanja, zlasti na področju boja proti terorizmu in čezmejnemu kriminalu (UL L 210, 6.8.2008, str. 12).

Kadar se država članica, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, odloči, da bo uvedla takšne postopke, v skladu s svojo nacionalno zakonodajo o tem ustrezno obvesti lastnika vozila, imetnika vozila ali drugače identificirano osebo, osumljeno neplačila cestnine. To pisno obvestilo vključuje – če je to predvideno v nacionalni zakonodaji – tudi pravne posledice za neplačilo cestnine na ozemlju države članice, na katerem je prišlo do neplačila cestnine, v skladu z zakonodajo te države članice.

10. Kadar država članica, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, lastniku vozila, imetniku vozila ali drugače identificirani osebi, osumljeni neplačila cestnine, pošlje pisno obvestilo, vanj v skladu s svojo nacionalno zakonodajo vključi vse pomembne informacije, zlasti vrsto neplačila cestnine, kraj, datum in čas neplačila cestnine, naslov predpisov nacionalne zakonodaje, ki so bili kršeni, in sankcijo ter po potrebi podatke o napravi, s katero je bil ugotovljen prekršek. V ta namen lahko država članica, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, uporabi predlogo iz Priloge III.
11. Kadar se država članica, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, odloči začeti postopke nadaljnje obravnave v zvezi s neplačilom cestnine, za namen zagotovitve spoštovanja temeljnih pravic pošlje pisno obvestilo v jeziku dokumenta o registraciji vozila, če je na voljo, ali v enem od uradnih jezikov države članice registracije.

#### **Člen 7**

##### **Poročanje držav članic Komisiji**

Vsaka država članica pošlje Komisiji izčrpno poročilo do [4 leta po začetku veljavnosti te direktive] in nato vsaki dve leti.

V izčrpnem poročilu se navede število avtomatiziranih iskanj, ki jih opravi država članica, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, naslovljenih na nacionalno kontaktno točko države članice registracije glede neplačil cestnine, do katerih je prišlo na njenem ozemlju, skupaj z vrsto neplačil cestnine, za katera so bila oddana zaprosila, in številom neuspešnih zaprosil.

Izčrpno poročilo vsebuje tudi opis stanja na nacionalni ravni v zvezi z nadaljnjo obravnavo neplačil cestnine, na podlagi deleža takih neplačil cestnin, za katere so bila poslana pisna obvestila.

#### **Člen 8**

##### **Varstvo podatkov**

12. Za osebne podatke, ki se obdelujejo na podlagi te direktive, se uporabljajo določbe Uredbe (EU) 2016/679 in nacionalne zakonodaje ali drugih predpisov, ki prenašajo Direktivo (EU) 2016/680.
13. Države članice zagotovijo, da se osebni podatki, ki jih obdelujejo na podlagi te direktive, v ustreznem času popravijo, če so netočni, ali izbrišejo ali omejijo, ter da je rok hrambe podatkov določen v skladu z Uredbo (EU) 2016/679 ter nacionalno zakonodajo ali drugimi predpisi, ki prenašajo Direktivo (EU) 2016/680.

Države članice zagotovijo, da se vsi osebni podatki, ki se obdelujejo v skladu s to direktivo, uporabljajo le za namene lažje čezmejne izmenjave informacij o neplačilih cestnine ter da imajo osebe, na katere se osebni podatki nanašajo, enake pravice do dostopa do informacij, popravka, izbrisa in blokiranja, do odškodnine ter do sodnega

varstva, kot to določajo Uredba (EU) 2016/679 in nacionalna zakonodaja ali drugi predpisi, ki prenašajo Direktivo (EU) 2016/680.

14. Vsaka zadevna oseba ima pravico do pridobitve informacij o tem, kateri osebni podatki, evidentirani v državi članici registracije, so bili posredovani državi članici, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, vključno z datumom zaprosila in informacijami o pristojnem organu države članice, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine.

#### **Člen 9**

##### **Poročilo**

Komisija najpozneje [5 let po začetku veljavnosti te direktive] Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o uporabi člena 6 in 7 te direktive s strani držav članic. V tem poročilu se Komisija osredotoči zlasti na naslednje vidike in zanje po potrebi pripravi predloge:

- ocena učinkovitosti členov 6 in 7 pri zmanjševanju števila neplačil cestnin v Uniji;
- ocena potrebe, da se nadalje olajša čezmejno izvrševanje plačila cestnin v Uniji z vzpostavitvijo mehanizma podpore države članice registracije državi članici, na ozemlju katere je prišlo do neplačila cestnine, da izterja cestnino in kazni.

#### **Člen 10**

##### **Delegirani akti**

15. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 11 o spremembi prilog I in IV, da se prilagodita tehničnemu napredku.
16. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 11 o opredelitvi tehničnih specifikacij in zahtev EETS ter pogodbenih pravil v zvezi z njihovim uresničevanjem, vključno s pravicami in obveznostmi ponudnikov storitev EETS, izvajalcev cestninjenja in uporabnikov storitev EETS.
17. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 11 o upravnih ureditvah, zaščitnih klavzulah in spravnih postopkih med izvajalci cestninjenja in ponudniki storitev EETS.
18. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 11 o posodobitvi Priloge II, da se upoštevajo vse zadevne spremembe sklepov Sveta 2008/615/PNZ<sup>33</sup> in 2008/616/PNZ ali kadar to zahteva kateri koli drugi zadevni akt Unije.

#### **Člen 11**

##### **Izvajanje pooblastila**

19. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
20. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 10 se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te direktive].

<sup>33</sup> Sklep Sveta 2008/615/PNZ z dne 23. junija 2008 o poglobitvi čezmejnega sodelovanja, zlasti na področju boja proti terorizmu in čezmejnemu kriminalu (UL L 210, 6.8.2008, str. 1).

21. Prenos pooblastila iz člena 10 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
22. Pred sprejetjem delegiranega akta se Komisija posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenuje vsaka država članica v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016<sup>34</sup>.
23. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
24. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 10, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o navedenem aktu ali če pred iztekom navedenega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

↓ 219/2009 člen 1 in Priloga 7(7)

#### ~~Člen 5~~

#### ~~Postopek v odboru~~

- ~~1. Komisiji pomaga Odbor za elektronsko cestninjenje.~~
- ~~2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.~~

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50 (prilagojeno)

#### ~~Člen 6~~ 12

#### ~~Izvajanje~~ ☒ Prenos ☒

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, ~~ki so~~ potrebni za uskladitev s ☒ členi 1 in 3 do 8 ter prilogama II in III najpozneje [18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive] ☒ to direktivo, uveljavijo pred 20. novembrom 2005. ~~Besedilo teh določb skupaj s preglednico vzporeditve teh določb s to direktivo takoj pošljejo Komisiji~~ ☒ takoj sporočijo besedila teh predpisov ☒.

Države članice se v sprejetih ~~ukrepih~~ predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. ☒ Vključijo tudi izjavo, da se v obstoječih zakonih in drugih predpisih sklicevanja na direktivo, razveljavljeno s to direktivo, štejejo kot sklicevanja na to direktivo. ☒ Način sklicevanja ☒ in obliko izjave ☒ določijo države članice.

☒ 2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva. ☒

<sup>34</sup> UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

---

↓ novo

### Člen 13

#### Razveljavitev

Direktiva 2004/52/ES je z [dan po dnevu iz pododstavka 1 člena 12(1)] razveljavljena, brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos Direktive v nacionalno pravo, ki so določeni v delu B Priloge V.

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se štejejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge VI.

---

↓ Popravek, UL L 200, 7.6.2004, str. 50 (prilagojeno)

### Člen ~~7~~ 14

#### Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati ~~20~~ ☒ dvajseti ☒ dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

---

↓ Popravek, OJ L 200, 7.6.2004, str. 50

### Člen ~~8~~ 15

#### Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*