



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju
prekogranične razmjene informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste u Uniji
(preinaka)**

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Elektronički sustavi naplate cestarina raspoređeni su na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini u dvadeset država članica te njihov broj neprestano raste. Većina sustava od korisnika cesta zahtijeva postavljanje posebne opreme („jedinice u vozilu”) u njihova vozila. Tek ih nekoliko osigurava prekograničnu interoperabilnost, a kod većine to nije slučaj. To rezultira troškovima i opterećenjima za korisnike, koji moraju opremiti svoje vozilo s nekoliko jedinica u vozilu kako bi mogli neometano voziti u različitim državama. Troškovi se procjenjuju na 334 milijuna EUR godišnje te se očekuje da će do 2025. pasti na nešto manje od 300 milijuna EUR godišnje (ako se ne uvedu nove mjere na razini EU-a).

Nedostatak prekogranične interoperabilnosti dovodi i do troškova za tijela koja moraju provoditi nabavu za suvišne jedinice u vozilu koje funkcioniraju na državnom području, ali se ne mogu upotrebljavati u inozemstvu te ih održavati. Samo za jedan nacionalni sustav u kojem se položaji vozila utvrđuju satelitom¹ jednokratni trošak nabave jedinica u vozilu iznosi 120 milijuna EUR, a troškovi održavanja dosežu 14,5 milijuna EUR godišnje.

Kako bi se pronašla rješenja, 2004. donesena je Direktiva o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine². Odlukom Komisije iz 2009. kojom se utvrđuje kako bi se interoperabilnost trebala postići u praksi³ predviđeno je da će specijalizirani pružatelji „europske elektroničke naplate cestarine” (EENC) korisnicima cesta ponuditi jedinice u vozilu kompatibilne sa svim elektroničkim sustavima naplate cestarine u EU-u.

Ciljevi zakonodavstva i dalje su uglavnom neostvareni. Postignuta je određena razina prekogranične interoperabilnosti, ali u Hrvatskoj, Češkoj Republici, Grčkoj, Irskoj,⁴ Italiji, Mađarskoj,⁵ Njemačkoj, Poljskoj, Slovačkoj, Sloveniji i Ujedinjenoj Kraljevini još se uvijek mogu koristiti samo nacionalne jedinice u vozilu za plaćanje cestarina.

Utvrđena su dva glavna razloga za to:

- pružatelji usluge EENC-a suočavaju se s velikim preprekama pri pokušaju ulaska, kao što su:
 - diskriminirajuće postupanje tijela (uključujući zaštitu postojećih sudionika na tržištu),
 - dugi i promjenjivi postupci prihvatanja i
 - tehničke specifičnosti u lokalnim sustavima koje nisu usklađene s utvrđenim normama.

¹ Ti su sustavi trenutačno raspoređeni u Belgiji, Mađarskoj, Njemačkoj i Slovačkoj, ali druge države članice (trenutačno Bugarska i Švedska) razmatraju njihovo uvođenje.

² Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici (SL L 166, 30.4.2004., str. 124.–143.).

³ Odluka Komisije 2009/750/EZ od 6. listopada 2009. o definiranju europske elektroničke naplate cestarine i njezinih tehničkih elemenata (SL L 268, 13.10.2009., str. 11.–29.).

⁴ U Irskoj ima mnogo pružatelja jedinica u vozilu, ali sve su nacionalne. Zasada nije dostupna prekogranična interoperabilnost.

⁵ U mađarskom se sustavu naplate cestarine mogu upotrebljavati različite jedinice u vozilu, ali gotovo sve su nacionalne. Zasada se ne mogu upotrebljavati jedinice u vozilu EENC-a.

Budući da se trenutačnim zakonodavstvom nedovoljno jasno utvrđuju obveze subjekata za naplatu cestarine (koji upravljaju programima naplate) i država članica u odnosu na pružatelje usluge EENC-a, prepreke i dalje postoje bez kršenja prava Unije. Stoga je važno da se te obveze detaljno navedu kako bi se usluge EENC-a mogle razvijati usporedo s nacionalnima,

- zakonodavstvom o EENC-u nametnute su prekomjerne obveze za pružatelje usluge EENC-a, kao što su:
 - obveza pružanja usluga u svim državama članicama u roku od 24 mjeseca nakon službene registracije. Navodno je to dugo odvrćalo moguće pružatelje usluge od registracije jer su se bojali ispisa iz registra u državama članicama u kojima imaju poslovni nastan ako ne uspiju na vrijeme obuhvatiti sva područja EENC-a, i
 - obveza da pružaju uslugu za tržište lakih vozila skupim jedinicama u vozilu temeljenima na satelitskom određivanju položaja (iako trenutačno nijedan elektronički sustav naplate cestarine ne upotrebljava satelitsko određivanje položaja). Stoga pružatelji usluge EENC-a ne mogu ponuditi konkurentnu uslugu vlasnicima lakih vozila. Jedinice u vozilu temeljene na satelitskom određivanju položaja još su uvijek skuplje od jednostavnih mikrovalnih jedinica u vozilu koje upotrebljavaju nacionalni pružatelji usluge naplate cestarine i njihove su dodatne funkcije i računalna snaga suvišne u kontekstu naplate cestarine za laka vozila. Dok je cijena satelitskih jedinica u vozilu toliko visoka važno je omogućiti razdoblje za formiranje tržišta EENC-a za laka vozila dopuštajući pružateljima usluge EENC-a da opreme svoje kupce jednostavnim jedinicama u vozilu koje su kompatibilne s postojećim programima naplate cestarine.

Drugi je problem povezan s poteškoćama izvršenja naplate cestarine za vlasnike vozila registriranih u drugoj državi članici. U državi članici u kojoj se vožnja bez plaćanja cestarine utvrđuje s pomoću automatskih naplatnih uređaja nemoguće je identificirati onoga koji je propustio platiti cestarinu na temelju registarske oznake ako je vozilo registrirano u inozemstvu. Na razini EU-a nema pravne osnove za razmjenu podataka iz registra vozila među državama članicama u svrhu izvršenja naplate cestarine. Gubitak prihoda od cestarine do kojeg dolazi u nacionalnim, regionalnim i lokalnim programima naplate cestarine iznosi približno 300 milijuna EUR godišnje.

Važno je pratiti razvoj novih usluga i aplikacija, posebno onih u okviru kooperativnih inteligentnih prijevoznih usluga kako bi se u ranoj fazi iskoristila mogućnost za sinergije s elektroničkom naplatom cestarine. Važno je i omogućiti ponudu usluga s dodanom vrijednošću uz upotrebu iste tehnološke platforme (opreme u vozilu) koja služi elektroničkoj naplati cestarine.

Ovaj je prijedlog dio Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT), kojem je u središtu smanjivanje regulatornog opterećenja za trgovačka društva.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Ova je inicijativa preinaka postojećeg pravnog akta (Direktiva 2004/52/EZ). Njome se namjerava ukloniti nedostatke postojećeg zakonodavstva kako bi postalo djelotvornije u postizanju svojih ciljeva. Uz to, njome se predlaže da bi Direktiva trebala preciznije održavati

uloge različitih kategorija aktera na tržištu EENC-a, koje su trenutačno definirane samo u Odluci 2009/750/EZ.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Poboljšavanjem uvjeta okvira na tržištu elektroničke naplate cestarine inicijativa će pomoći u dovršavanju unutarnjeg tržišta i jedinstvenog digitalnog tržišta. Uz to, olakšavanje raspoređivanja i primjene elektroničkih naplata cestarine omogućit će širu primjenu načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” i tako pridonijeti postizanju ciljeva energetske unije. Posebno će poboljšati djelotvornost i učinkovitost prijedloga revizije Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila⁶, koji se predstavlja usporedo s ovom inicijativom.

Konačno, inicijativom se predlaže pravni okvir za razmjenu podataka iz registra vozila u svrhu izvršenja naplate cestarine. Time će se pridonijeti postizanju ciljeva u područjima pravosuđa i temeljnih prava. Na operativnijoj razini relevantne su odredbe dosljedne u odnosu na Direktivu (EU) 2015/413 o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama⁷. Relevantnim se odredbama poštuje i primjenjivo zakonodavstvo o zaštiti osobnih podataka.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova ovog prijedloga, kao i postojeće Direktive (2004/52/EZ), članak 91. Ugovora.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Lošije organizirano tržište elektroničke naplate cestarine u državi članici A negativno utječe na korisnike cesta registrirane u državi članici B i obrnuto. Nijedna pojedinačna država članica nema poticaj za promjene, osim ako se uzmu u obzir interesi građana i poduzeća EU-a. To se može postići samo ako se poduzmu mjere na razini EU-a.

Kada je riječ o prekograničnom izvršenju naplate cestarina, pokazalo se da je pristup temeljen isključivo na suradnji među vladama ograničen jer je sklopljeno samo nekoliko bilateralnih sporazuma između država članica. Učinkovit sustav razmjene informacija o onima koji su propustili platiti cestarinu za sve države članice može uvesti samo EU.

- **Proporcionalnost**

Novi elementi (u usporedbi s Direktivom 2004/52/EZ) formulirani su nakon temeljitog prethodnog pregleda cijelog popisa mjera politike koje su predložili dionici tijekom javnog savjetovanja. Proporcionalnost je bila jedan od glavnih evaluacijskih kriterija. Manje proporcionalne mjere, posebno strogo usklađivanje elektroničkih sustava naplate cestarine u EU-u, analizirane su u okviru procjene učinka i odbačene.

⁶ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).

⁷ Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68, 13.3.2015., str. 9.–25.).

- **Odabir instrumenta**

Inicijativom se znatno mijenjaju odredbe Direktive 2004/52/EZ i dodaju mnoge nove odredbe. U interesu jasnoće, riječ je stoga o prijedlogu nove (preinačene) Direktive Europskog parlamenta i Vijeća.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- ***Ex post* evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Ex post evaluacija Direktive 2004/52/EZ i Odluke 2009/750/EZ prikazana u jedinstvenom radnom dokumentu službi Komisije⁸ dovela je do sljedećih zaključaka:

- zakonodavstvom se nije uspjela ostvariti većina njegovih ciljeva: za subjekte za naplatu cestarine troškovi elektroničke naplate cestarine jedva da su se snizili i još uvijek nema EENC-a za korisnike cesta,
- ostvaren je mali napredak u pogledu interoperabilnosti elektroničke naplate cestarina i, uz nekoliko iznimaka, jedinice u vozilu nisu integrirane s drugim uređajima. Ako postoji interoperabilnost, uglavnom je na nacionalnoj razini; sklopljeno je samo nekoliko ograničenih prekograničnih sporazuma. Do relativnog je nedostatka prekogranične interoperabilnosti došlo zbog nekonkurentne strukture mnogih nacionalnih tržišta na kojima tijela jednom operatoru sustava naplate cestarine daju privilegirani položaj na tržištu te zbog zapreka koje nameće samo zakonodavstvo o EENC-u (osobito zbog obveze pružatelja usluge EENC-a da pruže usluge na području cijelog EU-a u roku od 24 mjeseca). Prekograničnu je interoperabilnost skupo i teško postići zbog velikih razlika u primjeni u pojedinačnim programima naplate cestarine triju tehnologija koje su dopuštene zakonodavstvom o EENC-u. Otežava je i nedostatak djelotvornih odredaba o izvršenju naplate cestarina za vozila registrirana u drugoj državi članici,
- kada je riječ o njegovu području primjene, zakonodavstvo je samo djelomično relevantno jer se zahtijevanje od svih pružatelja usluge EENC-a da obuhvate sve vrste vozila i sva područja naplate cestarine u Europi smatra prekomjernim. Učinkovitije bi bilo da pružatelji usluge mogu slobodno odgovarati na potrebe svojih kupaca umjesto da budu obvezni nametati im punu, ali skupu i nepotrebnu uslugu,
- zakonodavstvom bi se mogla stvoriti visoka dodana vrijednost EU-a s obzirom na to da se sporazumima o dobrovoljnoj suradnji među državama članicama nije pridonijelo znatnoj obuhvaćenosti EENC-om na unutarnjem tržištu. U svakom slučaju, budući da je sklopljen mali broj sporazuma o dobrovoljnoj suradnji, taj je potencijal ostvaren u vrlo maloj mjeri i
- u Direktivi se navode nedefinirani „operateri” kao subjekti odgovorni za pružanje EENC-a dok se u Odluci navode jasno definirani „pružatelji usluge EENC-a”. Stoga postoji određena neusklađenost dvaju pravnih akata.

Rezultati *ex post* evaluacije izravno su uključeni u rad kako bi se identificirali problemi koji se nastoje riješiti trenutačnom inicijativom.

⁸ Upisati upućivanje kada se objavi.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je pri pripremi *ex post* evaluacije i procjene učinka provela pet glavnih aktivnosti savjetovanja:

1) otvoreno javno savjetovanje na temelju internetskog upitnika;

savjetovanje je bilo otvoreno od 8. srpnja do 2. listopada 2016. (12 tjedana). Upitnik je sadržavao pitanja koja su uglavnom relevantna za širu javnost pa je pružena prilika za izražavanje vlastitog mišljenja o elektroničkoj naplati bez ulaženja u tehničke detalje. Međutim, ispitanicima nije bilo omogućeno da obrazlože svoja mišljenja u odgovorima na nekoliko otvorenih pitanja te da učitaju dokumente o stajalištu i druge dokumente.

Za Komisiju je cilj savjetovanja bilo utvrđivanje mišljenja šire javnosti o okvirnim odabirima politike (i u trenutačnom zakonodavstvu i za razmatranje u okviru revizije zakonodavstva). Iako relativno niski broj odgovora dovodi u pitanje njihovu reprezentativnost, u njima je izražena velika potpora svim okvirnim odabirima politike u trenutačnom prijedlogu;

2) poziv na podnošenje pisanih doprinosa javno upućen svim dionicima;

dionici su dobili priliku da podnesu doprinose *ex post* evaluaciji i procjeni učinka. Ukupno su primljena 22 doprinosa: devet od operatera naplate cestarine / autoceste, devet od prijevoznika i četiri od javnih tijela;

3) ograničeno savjetovanje s profesionalnim dionicima o pitanjima povezanima s *ex post* evaluacijom;

ciljano savjetovanje s dionicima započelo je 26. lipnja 2015. te je bilo otvoreno za slanje odgovora do 1. rujna 2015. (10 tjedana). Glavni je cilj bilo prikupljanje informacija i podataka kako bi se popunile praznine u znanju Komisije za pripremu *ex post* evaluacije.

S pomoću četiri zasebna upitnika za različite skupine dionika povezane s EENC-om prikupljena su 22 odgovora. Zahvaljujući relativno niskom broju velikih dionika i dobroj organizaciji sektora razumno je pretpostaviti da su ti odgovori vrlo reprezentativni.

Doprinosi su bili različite kvalitete, ali približno polovina odgovora pružila je činjenične podatke i opširnije informacije koje je Komisija uključila u radni dokument svojih službi. Druga je polovina uglavnom sadržavala mišljenja i stavove koji su Komisiji pomogli u razumijevanju stajališta dionika u pogledu djelotvornosti i učinkovitosti trenutačnog zakonodavstva;

4) ograničeno savjetovanje s profesionalnim dionicima o pitanjima povezanima s nadolazećim prijedlogom revizije zakonodavnog okvira o EENC-u;

ovo savjetovanje s ciljanim dionicima o reviziji zakonodavnog okvira o EENC-u za procjenu učinka započelo je 5. listopada 2016. te je bilo otvoreno za slanje odgovora do 13. studenoga 2016. (šest tjedana).

Glavni je cilj bilo prikupljanje informacija i podataka kako bi se popunile praznine u znanju Komisije za pripremu dijela procjene učinka koji se odnosi na „definiciju problema”, ali i utvrđivanje mišljenja zajednice dionika o mogućnostima politike i mogućim mjerama koje bi Komisija mogla predložiti.

Ukupno je primljeno 35 odgovora na upitnik, dakle, znatno više nego u okviru sličnog savjetovanja za *ex post* evaluaciju. Nekoliko izvrsnih doprinosa sadržavalo je detaljnu analizu problema uz statističke i druge podatke te preporuke za konkretna rješenja politike. Odgovori su uvelike pridonijeli jačanju baze dokaza za procjenu učinka i izradi nacrtu mogućih mjera politike;

5) reakcije na plan evaluacije i početnu procjenu učinka;

dionicima je pružena prilika da reagiraju na objavljeni plan evaluacije i početnu procjenu učinka. Međutim, ta prilika nije iskorištena.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Vanjski su stručnjaci angažirani kao potpora Komisiji u pripremi izvješća o procjeni učinka. Prateću je studiju izradio Ricardo.⁹ U procjeni učinka upotrijebljeni su i rezultati dviju prethodnih studija koje su pripremljene za Komisiju u okviru *ex post* evaluacije: Najsuvremenija elektronička naplata cestarine¹⁰ i Stručna revizija zakonodavnih akata o EENC-u.¹¹

- **Procjena učinka**

Inicijativu podupire procjena učinka o kojoj je Odbor za nadzor regulative najprije donio negativno mišljenje. Odbor za nadzor regulative smatrao je da u izvješću nije bio jasno utvrđen cilj potpune interoperabilnosti elektroničkih sustava naplate cestarine u EU-u te da nije bilo objašnjeno kako mogućnosti pridonose interoperabilnosti. U mogućnostima nisu bili dovoljno objašnjeni ni pravi kompromisi i izbori za donositelje odluka te se u izvješću nisu dovoljno odražavala stajališta dionika, posebno država članica.

U izvješće su unesene sljedeće promjene kako bi se prihvatile preporuke Odbora za nadzor regulative:

- revidiran je opći cilj kako bi se objasnilo da se inicijativom nastoji svakom korisniku ceste ponuditi pristup razini interoperabilnih usluga naplate cestarina koja odgovara njegovim potrebama i zahtjevima, što uključuje mogućnost potpune interoperabilnosti; uz to, dodan je tekst o prvom posebnom cilju kako bi se objasnilo da on nije samo kompatibilan s ciljem postizanja tri razine interoperabilnosti (tehničkom, postupovnom i ugovornom), nego i uključuje cilj poticanja uspostavljanja natjecateljske strukture na tržištu EENC-a,

- u dva nova odjeljka, 5.1. i 5.2., predstavljaju se rezultati prethodnog pregleda potpunog popisa mjera politike o kojima se raspravljalo s dionicima u okviru javnog savjetovanja; uz to, jedna je mogućnost politike promijenjena iz isključive mogućnosti usklađivanja u mogućnost koja uključuje i tržišne mjere,

- stajališta dionika, posebno država članica, opsežno su predstavljena u odjeljcima 5.1. i 5.2.

Nakon primitka revidirane verzije izvješća o procjeni učinka Odbor za nadzor regulative donio je drugo, pozitivno mišljenje sa zadržkama. Zadržke Odbora za nadzor regulative odnosile su se na tri glavna aspekta:– Odbor je smatrao da u izvješću o procjeni učinka nisu identificirane temeljne mjere koje su ključne za predviđene rezultate te da nisu ocjenjene njihove međuovisnosti,

⁹ Umetnuti poveznicu kada se objavi.

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>

- uz to, Odbor je naveo da u izvješću nije dovoljno jasno opisano kako će predloženi skup mjera pridonijeti postizanju planirane razine interoperabilnosti u EU-u i koji će rizici biti povezani s najpoželjnijom mogućnošću,
- konačno, Odbor je istaknuo da u izvješću nije objašnjeno zašto nisu razmotrene prijelazne mogućnosti između najučinkovitije i najisplativije.

Umetnuti su sljedeći dodaci koji se odnose na zadržke:

- u tablici 9. detaljna objašnjenja i navođenja mjera koje su ključne i koje to nisu te međuovisnosti među mjerama,
- nova tablica 19. o djelotvornosti postizanja općeg cilja i rizicima nepostizanja tog cilja s pomoću druge mogućnosti i
- novi tekst u odjeljcima 5.1.4. i 5.4. kako bi se objasnilo zašto nisu razmatrana prijelazna rješenja između najučinkovitijeg i najisplativijeg.

Procjenom učinka ispitane su tri okvirne mogućnosti politike:

1. rješavanje nekih problema samoregulacijom, a drugih zakonodavstvom;
2. rješavanje svih problema zakonodavstvom uz zadržavanje pristupa „temeljenog na tržištu” iz Odluke 2009/750/EZ i
3. rješavanje nekih problema potpunim tehničkim i postupovnim usklađivanjem elektroničkih sustava naplate cestarine u EU-u, a drugih zakonodavstvom.

Druga mogućnost je **najpoželjnija mogućnost**. Odabrana je na temelju njezine visoke djelotvornosti i najviše učinkovitosti (troškovi u usporedbi s koristima) u postizanju ciljeva s općenito pozitivnim popratnim učincima.

Očekuju se sljedeće koristi:

- za korisnike cesta – kumulativne uštede od 370 milijuna EUR (neto sadašnja vrijednost) do 2025. Od većine će prijevoznici, tj. uglavnom MSP-ovi, imati koristi,
- za upravitelje cestovne mreže – uštede od 48 milijuna EUR (neto sadašnja vrijednost) do 2025. zbog izbjegavanja nabave suvišnih jedinica u vozilu te dodatnih prihoda od cestarine (150 milijuna EUR godišnje) koji proizlaze iz boljih propisa o prekograničnom izvršenju naplate i
- za pružatelje usluge EENC-a – smanjenje regulatornog opterećenja povezanog s ulaskom na nacionalna tržišta (10 milijuna EUR neto sadašnje vrijednosti do 2025. za očekivanih 12 pružatelja usluge EENC-a) i proširenje tržišta s dodatnim prihodima u iznosu od 700 milijuna EUR godišnje.

Očekuju se sljedeće koristi:¹²

- za upravitelje cestovne mreže – dodatni troškovi prilagodbe sustava naplate cestarine na nove zahtjeve (kumulativno 174 milijuna EUR neto sadašnje vrijednosti do 2025.) i plaćanje pružateljima usluge EENC-a dodatnog iznosa od 700 milijuna EUR godišnje (kumulativna vrijednost, svi upravitelji cesta, svi pružatelji usluge EENC-a). Međutim, to ima proračunski neutralan učinak jer će odgovarati eksternalizaciji aktivnosti koje trenutačno izvode sami upravitelji ili njihovi podizvođači.

¹² Troškovi okoliša i socijalni troškovi inicijative nisu visoki.

Općenito, neto kumulativna korist najpoželjnije mogućnosti politike do 2025. (koristi minus troškovi) iznosi 254 milijuna EUR (neto sadašnja vrijednost).

- **Primjerenost propisa i pojednostavljivanje**

Očekuje se da će se do 2025. inicijativom smanjiti regulatorno opterećenje za trgovačka društva za kumulativan iznos od 254 milijuna EUR kao rezultat:

- kumulativnih 370 milijuna EUR smanjenja regulatornog opterećenja za korisnike cesta do 2025. Od većine će imati koristi cestovni prijevoznici koje uglavnom čine mala poduzeća (najviše mikropoduzeća),
- kumulativnih 126 milijuna EUR povećanja regulatornog opterećenja za subjekte za naplatu cestarine (tj. upravitelje cesta), od kojih nijedan nije MSP i
- kumulativnih 10 milijuna EUR smanjenja regulatornog opterećenja za pružatelje usluge EENC-a (većinom društva kćeri velikih ili vrlo velikih trgovačkih društava).

Budući da MSP-ovi i mikropoduzeća prevladavaju u najvećoj kategoriji dionika na koje se utječe (tj. cestovnih prijevoznika), a učinci na njih su pozitivni, za njih nema odredaba za izuzeća ni posebnih pravila.

Inicijativom će se vjerojatno promicati tržišno natjecanje omogućivanjem novim operaterima da uđu na prethodno monopolistička nacionalna tržišna elektroničke naplate cestarine. Smanjit će se regulatorna opterećenja za industriju cestovnih prijevoznika te tako povećati njezina sektorska konkurentnost. Uz to, od većeg će usklađivanja metoda elektroničke naplate cestarine imati koristi europski proizvođači opreme, koji su već sada svjetski predvodnici zahvaljujući snažnim i učinkovitim normama EU-a.

Prijedlog pridonosi ciljevima jedinstvenog digitalnog tržišta.¹³

- **Temeljna prava**

Napredak prema EENC-u koji funkcionira trebao bi olakšati prekogranično putovanje i time poduprijeti slobodno kretanje robe i ljudi. Poboljšanim izvršenjem naplate zbog razmjene informacija o identitetu onih koji su propustili platiti cestarinu osigurat će se jednako postupanje s nacionalnim korisnicima cesta i s onima koji su registrirani u inozemstvu. Prijedlogom se uvode i odredbe kojima bi se trebalo omogućiti jednako postupanje s pružateljima usluge EENC-a i s postojećim operaterima.

Glavni učinak povezan s pravom na zaštitu osobnih podataka i s pravom na privatnost rezultat je utvrđivanja mehanizma za obveznu razmjenu informacija među državama članicama o identitetu vlasnika vozila za koje je dokazano ili ih se sumnjiči da su počinili prijevaru sustava naplate cestarine. Mehanizam se uglavnom temelji na odredbama Direktive (EU) 2015/413 o prekograničnom izvršenju prekršaja protiv sigurnosti prometa na cestama. Stoga su utvrđene primjerene zaštitne mjere kako bi se osiguralo da se prijedlogom potpuno poštuju članci 7. i 8. Povelje o temeljnim pravima, kao i primjenjivi pravni okvir o zaštiti osobnih podataka. Podaci prikupljeni u skladu s ovom Direktivom ne bi se smjeli koristiti u druge svrhe osim onih iz ove Direktive. Države članice trebale bi ispuniti obveze povezane s

¹³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija, *Strategija jedinstvenog digitalnog tržišta za Europu*, COM(2015) 192 final, Bruxelles, 6.5.2015.

uvjetima upotrebe i privremenog pohranjivanja podataka i, općenitije, s načelima nužnosti i proporcionalnosti pri upotrebi osobnih podataka.

O prijedlogu je provedeno savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka (EDPS) u dvije faze: prvo se s EDPS-om savjetovalo o načelima predviđenog sustava za razmjenu informacija; drugo, s EDPS-om se savjetovalo o trenutačnom zakonodavnom tekstu. EDPS nije imao daljnjih primjedbi.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

U procjeni učinka naveden je detaljan plan praćenja temeljen na 11 pokazatelja za praćenje i evaluaciju učinaka zakonodavstva pet godina nakon stupanja na snagu. U prijedlog je uključena posebna klauzula o izvješćivanju kako bi se evaluirao učinak novih odredaba o prekograničnoj razmjeni informacija u svrhu izvršenja naplate cestarine.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Uzimajući u obzir opseg prijedloga te činjenicu da je riječ o preinaci postojeće Direktive (2004/52/EZ) koju su sve države članice u potpunosti prenijele, ne čini se opravdanim ni razmjernim zahtijevati dokumente s obrazloženjima.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Glavne su suštinske izmjene teksta Direktive 2004/52/EZ sljedeće:

Članak 1. Predmet i područje primjene

U stavku 1. dodan je drugi cilj (uz osiguranje interoperabilnosti elektroničkih sustava naplate cestarina): olakšavanje prekogranične razmjene informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste u Uniji.

U stavku 2. izbrisan je podstavak (b) kako bi se državama članicama omogućila razmjena informacija o onima koji su propustili platiti pristojbe za ceste u slučajevima u kojima je riječ o sustavima naplate cestarine za koje nije potrebno postavljanje opreme u vozila. Ova je promjena nužna kako bi se omogućilo, primjerice, prekogranično izvršenje gradske naplate cestarine (uključujući sustave naplate naknada za zagušenje i drugih sustava koji upotrebljavaju tehnologiju automatskog prepoznavanja registarskih pločica za elektroničke transakcije za naplatu cestarina).

Stavak 3. izmijenjen je kako bi se potvrdilo da uslugu EENC-a pružaju pružatelji usluge EENC-a, a ne subjekti za naplatu cestarine.

Članak 2. Definicije

Dodaje se članak s definicijama kako bi se razjasnili pojmovi korišteni u Direktivi.

Članak 3. Tehnološka rješenja

U stavku 1. navodi se da se njegove odredbe odnose samo na sustave naplate cestarine koji zahtijevaju postavljanje ili upotrebu opreme u vozilu. „Upotreba” je uključena kako bi se osiguralo da se prijenosni uređaji koji služe za elektroničke transakcije za naplatu cestarina uzmu u obzir kao oprema u vozilu za potrebe Direktive. U stavku 1. objašnjavaju se tehnološka rješenja primjenjiva na nove i postojeće elektroničke sustave naplate cestarina.

Uz to, popis tehnologija koje se mogu upotrebljavati za elektroničke transakcije za naplatu cestarina premješten je iz stavka 1. u Prilog IV. Komisija je ovlaštena za izmjenu popisa delegiranim aktom ako tehnologija postane zastarjela ili ako nova tehnologija, ispitana u okviru pilot-ispitivanja u skladu s člankom 20. Odluke 2009/750/EZ, bude dodana na popis.

Uklonjen je stari stavak 2. jer se u njemu ponavljaju druge odredbe iz Direktive.

Novim se stavkom 2. predviđa da je oprema u vozilu koja se služi tehnologijom satelitskog određivanja položaja kompatibilna s uslugama određivanja položaja koje pružaju sustav Galileo i Europski geostacionarni navigacijski sustav (EGNOS) te da može biti kompatibilna s drugim navigacijskim satelitskim sustavima.

U stavku 3. objašnjava se da, u svrhu ispunjavanja tehnoloških zahtjeva Direktive, a posebno Priloga IV., oprema u vozilu EENC-a može se povezati s drugim uređajima koji su ugrađeni u vozilo ili se u njemu nalaze, poput navigacijskih satelitskih sustava ili pametnih telefona. Uz to, objašnjava se da se komunikacija između opreme u vozilu i tih drugih uređaja može služiti tehnologijama koje nisu navedene u Prilogu IV. (na primjer *Bluetooth*).

U stavku 3. tekst „i koja je prilagođena za sve tipove vozila u skladu s rokom iz članka 3. stavka 4.” uklanja se iz dva razloga:

- pružatelji usluge EENC-a ne bi trebali biti obvezni pružiti uslugu EENC-a za sva vozila, nego bi trebali moći odabrati hoće li je pružiti samo za teška vozila ili samo za laka vozila i
- kako je objašnjeno u stavku 4., oprema u vozilu u lakim vozilima može biti prikladna samo za upotrebu s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz i stoga može biti neprikladna za upotrebu u određenim sustavima naplate cestarine koji se primjenjuju na teška vozila i koji zahtijevaju opremu prikladnu za upotrebu sa sve tri dopuštene tehnologije.

U novom se stavku 4. objašnjava da oprema u vozilu može biti integrirana s drugim uređajima i, uz svrhu naplate cestarine, služiti u druge svrhe.

U novom stavku 4. dodaje se izuzeće kako bi se pružateljima usluge EENC-a koji opslužuju laka vozila dopustilo da svojim klijentima ponude opremu u vozilu prikladnu samo za upotrebu s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz. To se izuzeće primjenjuje do 31. prosinca 2027.

Uklonjen je stari stavak 3. jer se odnosi na zastarjele zahtjeve.

Članak 4. briše se.

Stavak 1. briše se jer je postao suvišan.

Stavci 2. i 3. premješteni su u druge članke.

Stavak 4. briše se jer države članice nemaju utjecaja na datum do kojeg pružatelji usluga EENC-a moraju ponuditi EENC.

Članak 5.: Značajke europske usluge elektroničke naplate cestarina

Članak 1. odnosi se na „Prilog I.”, a ne na „prilog” jer se dodaju novi prilozi pa svi moraju biti brojčano označeni.

Stari stavci 2., 4. i 5. zamijenjeni su novim odredbama u članku 11. kako bi se regulatorni postupak s kontrolom prilagodio postupku delegiranja ovlasti, kako je navedeno u članku 290. stavku 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

Novi članak 5. sadržava posebnu odredbu kako bi se osiguralo da će se primjerenim prijelaznim uređenjima sačuvati neprekidna kompatibilnost sastavnica interoperabilnosti kada europska tijela za normizaciju revidiraju relevantne norme za EENC.

Uz to, u novom stavku 5. upućivanje na članak 2. stavak 1. zamijenjeno je upućivanjem na Prilog IV. u koji su prenesene relevantne odredbe.

Članci 6., 7., 8., 9. i 10. i prilozi II. i III.

U tih pet članaka i dva priloga navodi se postupak prekogranične razmjene informacija o onima koji su propustili platiti cestarinu. Oni su rezultat prilagodbe odredaba Direktive (EU) 2015/413 kontekstu naplate cestarine. O nacrtu zakonodavnog teksta provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka (EDPS) i on nije uložio prigovore.

Sljedeće odredbe Direktive 2004/52/EZ i dalje su nepromijenjene u predloženoj inicijativi:

članak 16. (stari članak 8.), u kojem se navode adresati Direktive i

Prilog I. (stari Prilog), u kojem se navode Elementi potrebni za utvrđivanje i raspoređivanje EENC-a.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine ☒ i olakšavanju
prekogranične razmjene informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste ☒ u
Zajednici ☒ Uniji ☒ (preinaka)**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir ☒ Ugovor o funkcioniranju Europske unije ☒ ~~Ugovor o osnivanju
Europske zajednice~~, a posebno njegov članak 7. ☒ 91. ☒ stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije ☒ Europske komisije ☒,

☒ nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima, ☒

uzimajući u obzir mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora¹⁴,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁵,

~~u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora~~ ☒ u skladu s redovnim
zakonodavnim postupkom ☒,

budući da:

↓ novo

(1) Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ značajno je izmijenjena. S
obzirom na daljnje izmjene tu bi Direktivu radi jasnoće trebalo preinačiti.

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 1.
(prilagođeno)

~~Vijeće je Rezolucijom od 17. lipnja 1997. o razvoju telematike u cestovnom prijevozu,
posebno u području elektroničke naplate cestarina (ENC)¹⁷, pozvalo Komisiju i države
članice na razvijanje strategije za usklađivanje sustava ENC a kako bi se postigla
odgovarajuća interoperabilnost na europskoj razini. Komunikacija Komisije o
interoperabilnim sustavima za elektroničku naplatu cestarine u Europi predstavljalo je prvu
fazu razvoja te strategije.~~

¹⁴ SL C, , str. .

¹⁵ SL C, , str. .

¹⁶ Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti
elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici (SL L 166, 30.4.2004., str. 124.).

¹⁷ SL C 194, 25.6.1997., str. 5.

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 2.
(prilagođeno)

~~Većina država članica koje su postavile sustave za elektroničku naplatu cestarine radi pokrivanja troškova cestovne infrastrukture ili plaćanja naknada za korištenje ceste (u daljnjem tekstu navedeni pod zajedničkim imenom kao „elektronički sustavi naplate cestarina”) koriste mikrovalnu tehnologiju kratkog doseg s frekvencijama oko 5,8 GHz; međutim ti sustavi trenutačno nisu potpuno usklađeni. Rad povezan s mikrovalnom tehnologijom, koji je izvršio Europski odbor za standardizaciju (CEN) rezultirao je u siječnju 2003. pripremanjem tehničkih standarda za usklađivanje mikrovalnih elektroničkih sustava za naplatu cestarina na frekvenciji 5,8 GHz nakon utvrđivanja tehničkih predstandarda iz 1997. Međutim, tim predstandardima nije obuhvaćen komunikacijski sustav kratkog dometa putem satelita (DSRC) s frekvencijom 5,8 GHz koji je u uporabi u Zajednici i koji obuhvaća dvije varijante koje nisu potpuno usklađene. One se temelje na modelu za povezivanje otvorenih sustava koji je utvrdila Međunarodna organizacija za standardizaciju komunikacije među računalnim sustavima.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 3.
(prilagođeno)

~~Proizvođači opreme i upravitelji infrastrukture ipak su se dogovorili da će u okviru Zajednice razviti interoperabilne proizvode na temelju postojećih DSRC 5,8 sustava. Oprema koja će se staviti na raspolaganje korisnicima morat će u skladu s time omogućiti komunikaciju s tehnologijama koje će se jedine moći koristiti za nove elektroničke sustave naplate cestarine, predviđenih za raspoređivanje u Zajednici nakon 1. siječnja 2007., i to s tehnologijom lokaliziranja putem satelita, tehnologijom za mobilnu komunikaciju koja koristi GSM GPRS standarde i mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 4.
(prilagođeno)

~~Ključno je da se rad na standardizaciji dovrši čim prije kako bi se utvrdile tehničke norme i na taj način osiguralo tehničko usklađivanje između elektroničkih sustava naplate cestarina koji se temelje na mikrovalnoj tehnologiji na frekvenciji 5,8 GHz, tehnologiji lokaliziranja putem satelita i mobilnoj komunikaciji, kako bi se izbjegla daljnja rasejkanost tržišta.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 5.
(prilagođeno)

- (2) ~~Potrebno je omogućiti široko raspoređivanje elektroničkih sustava naplate cestarine po državama članicama i susjednim državama, a iz toga proizlazi i potreba za te imati interoperabilne sustave interoperabilnim sustavima~~ koji su prilagođeni daljnjem razvoju politika na razini ~~Zajednice~~ ☒ Unije ☒ povezanih s obračunavanjem naknada za korištenje cesta i budućim tehničkim otkrićima.

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 6.
(prilagođeno)

- (3) Elektronički sustavi naplate cestarina moraju biti interoperabilni i moraju se temeljiti na javnim ~~standardima~~ ☒ normama ☒ ~~kojikoje~~ su na nediskriminirajućoj osnovi ~~dostupni~~ dostupne svim operaterima.
-

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 7.

~~Pri uvođenju novih elektroničkih sustava naplate cestarina potrebno je osigurati dovoljno opreme, kako ne bi došlo do razlika između poduzetnika na tom području.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 8.

~~Osobito, primjena novih tehnologija za satelitsko određivanje položaja (GNSS) i mobilnih komunikacija (GSM/GPRS) za elektroničke sustave naplate cestarina može zbog njihove velike prilagodljivosti i raznostranosti pomoći u ispunjavanju zahtjeva nove politike povezanih s obračunavanjem naknada za korištenje cesta na razini Zajednice i država članica. Te tehnologije omogućavaju obračunavanje prijedanih kilometara prema vrsti ceste bez potrebe za skupim investicijama u infrastrukturu. Oni također otvaraju vrata dodatnim novim uslugama povezanih sa sigurnošću u prometu i obavješćavanjem putnika, kao što su automatski alarm što ga vozilo sudionika u nesreći aktivira samo, javljajući tako svoj položaj, te pravovremeno obavješćivanje o stanju u prometu, gustoći prometa i trajanju putovanja. Što se tiče lokaliziranja putem satelita, projekt Galileo koji je 2002. godine pokrenula Zajednica izrađen je kako bi se od 2008. godine nadalje omogućila veća kvaliteta informacijskih usluga od onih koje pružaju današnji sustavi navigacije i koji su optimalni za usluge telematike u cestovnom prometu. Sustav koji je prethodio europskom geostacionarnom navigacijskom sustavu (EGNOS-u) bit će u uporabi već 2004. godine i davat će slične rezultate. Međutim, ovi inovativni sustavi mogu prouzročiti probleme povezane s kontrolom i sprečavanjem zlouporabe. Ipak, zahvaljujući gore navedenim značajnim prednostima, potrebno je načelno preporučiti da se pri uvođenju novih elektroničkih sustava naplate cestarina primijeni tehnologija određivanja putem satelita i tehnologija mobilnih komunikacija.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 9.
(prilagođeno)

- (4) Širenje ~~tehnologija za elektroničke sustave naplate cestarina koji su već u uporabi ili u planu za sljedeće godine (uglavnom 5,8 GHz mikrovalno lokaliziranje putem satelita i mobilne komunikacije)~~, te širenje specifikacija koje su uvele države članice i susjedne zemlje za svoje elektroničke sustave naplate cestarina može, mogu ugroziti neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta i ciljeve prometne politike. Postoji mogućnost da takva situacija dovede do širenja neusklađenih i skupih elektroničkih kutija u vozačkim kabinama teških ~~teretnih~~ vozila i do grešaka vozača pri njihovoj uporabi, što bi rezultiralo nenamjernim izbjegavanjem plaćanja. Takvo je širenje neprihvatljivo korisnicima i proizvođačima vozila zbog troškova te zbog sigurnosnih i pravnih razloga.

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 10.
(prilagođeno)

- (5) Potrebno je ukloniti umjetne prepreke u funkcioniranju unutarnjeg tržišta, državama članicama i ~~Zajednici~~ ☒ Uniji ☒ omogućiti da primijene razne politike obračunavanja naknada za korištenje cesta za sve vrste vozila na lokalnoj, državnoj i međunarodnoj razini. Oprema ugrađena u vozila mora omogućiti primjenu takvih politika obračunavanja naknada za korištenje cesta u skladu s načelima nediskriminacije državljana svih država članica. Zato je potrebno osigurati interoperabilnost elektroničkih sustava naplate cestarina na razini ~~Zajednice~~ ☒ Unije ☒ što prije.

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 11.

~~Vozači imaju pravo koristiti poboljšanja kvalitete usluga na cestovnoj infrastrukturi, posebno u pogledu sigurnosti kao i znatnog smanjenja zastoja na naplatnim postajama posebno u dane povećanog prometa i na posebno zagušenim točkama cestovne mreže. Pri definiranju europske usluge elektroničke naplate cestarina potrebno je obuhvatiti taj problem. Potrebno je osigurati da se predviđena oprema i sastavni dijelovi, koliko je tehnički moguće, mogu kombinirati s ostalim dijelovima u vozilu, posebno s elektroničkim tahografom i sustavima za pozive u nuždi. Intermodalni sustavi ne bi smjeli biti isključeni u kasnijoj fazi.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 12.

~~Namještanje odgovarajuće opreme moralo bi uz naplatu cestarina osigurati mogućnost dostupnosti i drugih, budućih načina uporabe.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 13.
(prilagođeno)

- (6) Europska usluga elektroničke naplate cestarina trebala bi omogućiti interoperabilnost na tehničkoj, ugovornoj i proceduralnoj razini i pri tome obuhvatiti:
- (a) jedinstveni ugovor između klijenata i operatera koji nude usluge u skladu sa skupom ugovorenih pravila kojima se svim operaterima i/ili izdavateljima dozvoljava pružanje usluga i ~~omogućava~~ omogućuje pristup cjelokupnoj mreži;
 - (b) skup tehničkih ~~standarda~~ ☒ normi ☒ i zahtjeva da industrija može nabaviti potrebnu opremu za pružanje usluga.

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 14.

- (7) Ugovorna interoperabilnost pojedinim korisnicima cesta nudi mogućnost velikog pojednostavnjivanja, a gospodarskim korisnicima cesta značajne administrativne uštede.

- (8) Trebalo bi potvrditi da europsku elektroničku naplatu cestarine (EENC) pružaju pružatelji usluge EENC-a, kako je navedeno u Odluci Komisije 2009/750/EZ¹⁸.
- (9) U svrhu obuhvaćanja zahtijevanih komunikacijskih tehnologija svojom opremom u vozilu, pružateljima usluge EENC-a trebalo bi dopustiti upotrebu drugih hardverskih i softverskih sustava koji su već u vozilu, poput navigacijskih satelitskih sustava ili pametnih telefona.
- (10) Aplikacije elektroničke naplate cestarine i kooperativnog ITS-a (C-ITS) služe se sličnim tehnologijama i susjednim frekvencijskim pojasevima za komunikaciju vozilo-vozilo i vozilo-infrastruktura kratkog dometa. U budućnosti bi trebalo istražiti mogućnosti spajanja elektroničke naplate cestarine s C-ITS-om u pojasu od 5,9 GHz kojim se trenutačno služi C-ITS, nakon temeljite ocjene troškova, koristi, tehničkih prepreka i mogućih rješenja za njih.
- (11) Trebale bi se uzeti u obzir posebne karakteristike elektroničkih sustava naplate cestarine koji se danas primjenjuju na laka vozila. Budući da takvi elektronički sustavi naplate cestarine trenutačno ne upotrebljavaju satelitsko određivanje položaja ili mobilne komunikacije, pružateljima usluge EENC-a trebalo bi tijekom ograničenog razdoblja dopustiti da za laka vozila stavljaju na raspolaganje opremu u vozilu prikladnu samo za upotrebu s tehnologijom od 5,8 GHz.
- (12) Kada europska tijela za normizaciju revidiraju relevantne norme za EENC trebali bi se utvrditi primjereni prijelazni mehanizmi kako bi se osigurao kontinuitet EENC-a i kompatibilnost sastavnica interoperabilnosti koje su već u upotrebi u trenutku revizije normi sa sustavima naplate cestarine.
- (13) Problemi s identificiranjem nerezidentnih prekršitelja u elektroničkim sustavima naplate cestarine ometaju daljnje raspoređivanje tih sustava i širu primjenu načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” na cestama Unije.
- (14) Kako bi se postigla dosljednost i učinkovita upotreba resursa, sustav za razmjenu informacija o onima koji su propustili platiti pristojbu za ceste trebao bi se koristiti istim alatima kao i sustav koji se upotrebljava za razmjenu informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama, predviđen u Direktivi (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁹.
- (15) Državama članicama trebalo bi omogućiti prekograničnu razmjenu informacija o onima koji su propustili platiti pristojbu za ceste neovisno o tehnologiji kojom se služe za izvođenje elektroničkih transakcija za naplatu cestarina.
- (16) Od država bi članica trebalo zahtijevati da Komisiji dostavljaju informacije i podatke nužne za evaluaciju djelotvornosti i učinkovitosti sustava za razmjenu informacija o onima koji su propustili platiti pristojbu za ceste. Od Komisije bi trebalo zahtijevati pristup dobivenim podacima i informacijama te prijedloge izmjena zakonodavstva, ako je to potrebno.

¹⁸ Odluka Komisije 2009/750/EZ od 6. listopada 2009. o definiranju europske elektroničke naplate cestarine i njezinih tehničkih elemenata (SL L 268, 13.10.2009., str. 11.).

¹⁹ Direktiva (EU) 2015/413 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2015. o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o prometnim prekršajima protiv sigurnosti prometa na cestama (SL L 68, 13.3.2015., str. 9.).

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 15.

~~Elektronički sustavi naplate cestarina značajno doprinose smanjenju rizika od nesreća i tako povećavaju sigurnost u cestovnom prometu, zatim smanjenju broja gotovinskih transakcija i smanjenju zastoja na naplatnim postajama, posebno u danima povećanog prometa. Smanjuje se i negativni utjecaj na okoliš uslijed čekanja i ponovnog paljenja vozila i zastoja, kao i utjecaj koji na okoliš ima postavljanje novih traka ili proširenje postojećih postaja.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 16.
(prilagođeno)

~~Bijela knjiga o europskoj prometnoj politici za 2010. sadržava ciljeve povezane sa sigurnošću i protočnošću cestovnog prometa. Interoperabilne inteligentne prijevozne usluge i sustavi predstavljaju ključno sredstvo u postizanju tih ciljeva.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 17.
(prilagođeno)

- (17) Uvođenje elektroničkog sustava naplate cestarina zahtijevat će obradu osobnih podataka. Takva se obrada treba izvršiti u skladu s pravilima ~~Zajednice~~  Unije , kako su, *inter alia*, ~~utvrđeni~~ utvrđena Direktivom 95/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. listopada 1995. o zaštiti pojedinaca povezanih obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka²⁰ u Uredbi (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća²¹, Direktivi (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća²² i Direktivi 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ~~od 12. srpnja 2002. o obradi osobnih podataka i zaštiti privatnosti u području elektroničkih komunikacija~~²³. Pravo na zaštitu osobnih podataka izričito se priznaje člankom 8. Povelje Europske unije o temeljnim pravima.
-

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 18.

~~Automatsko terećenje bankovnih računa ili kreditnih/debitnih kartica izdanih u Zajednici ili izvan nje s naplatama za cestarinu potpuno je uvjetovano operativnim plaćanjima na području Zajednice, na kojem se usluge obračunavaju bez razlika.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 19.

~~Elektronički sustavi naplate cestarina postavljeni u državama članicama moraju zadovoljiti sljedeća osnovna mjerila: sustav mora biti primjeren za jednostavnu ugradnju budućih~~

²⁰ SL L 281, 23.11.1995., str. 31. Direktiva kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003 (SL L 284, 31.10.2003., str. 1.)

²¹ Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.)

²² Direktiva (EU) 2016/680 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka od strane nadležnih tijela u svrhe sprečavanja, istrage, otkrivanja ili progona kaznenih djela ili izvršavanja kaznenih sankcija i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Okvirne odluke Vijeća 2008/977/PUP (SL L 119, 4.5.2016., str. 89.)

²³ Direktiva 2002/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2002. o obradi osobnih podataka i zaštiti privatnosti u području elektroničkih komunikacija (SL L 201, 31.7.2002., str. 37.)

~~tehničkih i sustavnih poboljšanja i dostignuća bez skupih uklanjanja starijih modela i metoda, troškovi za gospodarske i osobne korisnike cesta trebali bi biti neznatni u usporedbi s prednostima za te korisnike cesta i društvo u cijelosti, a njihova primjena u bilo kojoj državi članici ne smije prouzročiti nikakve razlike između domaćih korisnika cesta i korisnika iz drugih država članica.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 20.
(prilagođeno)

~~Budući da države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ispuniti ciljeve te Direktive, posebno kad je riječ o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine na unutarnjem tržištu i uvođenjem europske usluge elektroničke naplate cestarina koja bi pokrivala cijelu cestovnu mrežu Zajednice na kojoj se vrši naplata cestarina i koja se zbog svojih europskih dimenzija može bolje ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može poduzeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je navedeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti iz tog članka, ova se Direktiva primjenjuje samo na ono što je potrebno za postizanje tih ciljeva.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 21.
(prilagođeno)

~~Potrebno je omogućiti uključivanje zainteresiranih strana (kao što su izvođači usluga naplate cestarina, upravitelji infrastrukture, elektronska i automobilska industrija i korisnici) u savjetovanja Komisije o tehničkim i ugovornim aspektima postavljanja europske usluge naplate cestarina. Komisija se po potrebi mora posavjetovati s nevladinim organizacijama koje djeluju u području zaštite privatnosti, cestovne sigurnosti i zaštite okoliša.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 22.
(prilagođeno)

~~Za postavljanje europske usluge naplate cestarina, najprije se trebaju utvrditi smjernice koje mora donijeti Odbor za elektroničku naplatu utvrđen ovom Direktivom.~~

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 23.

(18) Ova Direktiva ne utječe na slobodu država članica da utvrde pravila u području obračunavanja pristojbi za korištenje cestovne infrastrukture i povezanih davanja.

↓ 2004/52/EZ, uvodna izjava 24.

~~Mjere, potrebne da bi se osigurala provedba ove Direktive, potrebno je donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji²⁴;~~

↓ novo

(19) Kako bi se osigurala interoperabilnost elektroničkih sustava naplate cestarine i olakšala prekogranična razmjena informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste,

²⁴ SL L 184, 17.7.1999, str. 23.

Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu prilagodbe tehnološkom napretku popisa tehnologija koje se mogu upotrebljavati za izvođenje elektroničkih transakcija za naplatu cestarina u elektroničkim sustavima naplate cestarine koji zahtijevaju postavljanje ili upotrebu opreme u vozilu. Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnog rada provodi odgovarajuća savjetovanja, uključujući i ona na stručnoj razini, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Posebno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (20) Obvezu prenošenja ove Direktive u nacionalno pravo trebalo bi ograničiti na one odredbe koje predstavljaju suštinsku izmjenu u usporedbi s prijašnjom direktivom. Obveza prenošenja nepromijenjenih odredaba proizlazi iz prijašnje direktive.
- (21) Ovom Direktivom ne bi se trebale dovoditi u pitanje obveze država članica u pogledu roka za prenošenje u nacionalno pravo i početak primjene Direktive, koji je naveden u Prilogu V. dijelu B.
- (22) U skladu s člankom 28. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća provedeno je savjetovanje s Europskim nadzornikom za zaštitu podataka,²⁵

↓ 2004/52/EZ (prilagođeno)
⇒ novo

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

~~Cilj~~ ☒ **Predmet** ☒ i područje primjene

1. Ova Direktiva utvrđuje potrebne uvjete za osiguranje interoperabilnosti elektroničkih sustava naplate cestarina ⇒ i za olakšavanje prekogranične razmjene informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste ⇐ u ~~Zajednici~~ ☒ Uniji ☒. Primjenjuje se na elektroničko plaćanje svih vrsta pristojbi za ceste na cijeloj cestovnoj mreži ~~Zajednice~~ ☒ Unije ☒, gradsku i međugradsku, ceste za motorna vozila, glavne i sporedne ceste i različite konstrukcije kao što su tuneli, mostovi i trajekti.

⇒ Ova Direktiva primjenjuje se ne dovodeći u pitanje odluke država članica o propisivanju pristojbi za određene vrste vozila, utvrđivanju visine tih pristojbi i namjeni za koju se te pristojbe naplaćuju. ⇐

2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na:

- (a) sustave naplate cestarine za koje ne postoji elektronička naprava za plaćanje cestarine;

²⁵ Uredba (EZ) br. 45/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2000. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka u institucijama i tijelima Zajednice i o slobodnom kretanju takvih podataka (SL L 8, 12.1.2001., str. 1.).

~~(b) elektroničke sustave naplate cestarina za koje nije potrebno postavljanje opreme u vozila;~~

~~(e)~~ male, isključivo lokalne sustave za naplatu cestarina za koje bi troškovi usklađivanja sa zahtjevima ove Direktive bili nesrazmjerni koristima;

⇒ (c) naknade za parkiranje. ⇐

3. Cilj ~~iz stavka 1.~~ ~~☒~~ interoperabilnosti ~~☒~~ ~~postiže se uspostavom europske usluge~~ ~~☒~~ sustava ~~☒~~ elektroničke naplate cestarina ~~☒~~ u Uniji ~~☒~~ ~~☒~~ postiže se s pomoću europske usluge elektroničke naplate cestarina (EENC) ~~☒~~. ~~Ova usluga, koja nadopunjuje nacionalnu elektroničku uslugu naplate cestarina nacionalne usluge elektroničke naplate cestarina u državama članicama, osigurava interoperabilnost na području cijele Zajednice za korisnike elektroničkih sustava naplate cestarina koje su države članice već uvele i za one koje će uvesti u budućnosti u okviru ove Direktive.~~

↓ novo

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

(a) „Europska usluga elektroničke naplate cestarina (EENC)” znači usluge koje pružatelj usluge EENC-a pruža korisniku EENC-a na temelju ugovora. Te usluge uključuju omogućivanje dostupnosti i jamčenje točne parametrizacije i funkcioniranja opreme u vozilu koja je nužna za plaćanje pristojbi za ceste na svim područjima elektroničke naplate cestarine koja su navedena u ugovoru, obradu plaćanja pristojbi za ceste korisnika u korist subjekta za naplatu cestarine u ime korisnika te pružanje drugih usluga i pomoći potrebnih korisniku kako bi ispunio obveze koje određuju subjekti za naplatu cestarine na područjima naplate cestarine koja su navedena u ugovoru;

(b) „subjekt za naplatu cestarine” znači javni ili privatni subjekt koji naplaćuje cestarine za prometovanje vozila na području EENC-a;

(c) „pružatelj usluge EENC-a” znači subjekt koji korisniku EENC-a odobrava pristup EENC-u na temelju ugovora i koji je registriran u državi članici u kojoj ima poslovni nastan;

(d) „korisnik EENC-a” znači fizička ili pravna osoba koja ima ugovor s pružateljem usluge EENC-a za pristup EENC-u;

(e) „područje elektroničke naplate cestarine” znači cesta, cestovna mreža, građevina poput mosta ili tunela, ili trajekt, na kojima se pristojbe za ceste prikupljaju, isključivo ili djelomično, mehanizmima automatskog prepoznavanja kao što je komunikacija s opremom u vozilu koja je u njega ugrađena ili automatsko prepoznavanje registarskih pločica;

(f) „oprema u vozilu” znači potpuni sklop hardverskih i softverskih komponenata potrebnih za pružanje usluge EENC-a, koji je ugrađen u vozilo ili se u njemu nalazi radi prikupljanja, pohrane, obrade i primanja/slanja podataka na daljinu;

(g) „pristojba za ceste” znači pristojba koju korisnik ceste mora platiti za prometovanje na određenoj cesti, cestovnoj mreži, građevini poput mosta ili tunela, ili trajektu;

(h) „vožnja bez plaćanja pristojbe za ceste” znači počinjenje prekršaja koji rezultira time što je korisnik ceste propustio platiti pristojbu za ceste u državi članici, kako je definirano relevantnim zakonima te države članice;

(i) „država članica registracije” znači država članica u kojoj je registrirano vozilo kojim je počinjen prekršaj vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste;

(j) „nacionalna kontaktna točka” znači imenovano nadležno tijelo za razmjenu podataka iz registra vozila;

(k) „automatizirana pretraga” znači postupak internetskog pristupa za pretraživanje baza podataka jedne države članice ili zemlje sudionice, više njih ili svih njih;

(l) „vozilo” znači bilo koje motorno vozilo, uključujući motocikle, koje se uobičajeno koristi za cestovni prijevoz putnika ili robe;

(m) „korisnik vozila” znači osoba u čije je ime vozilo registrirano, kako je utvrđeno u pravu države članice registracije;

(n) „teško vozilo” znači vozilo namijenjeno za prijevoz robe čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tona ili vozilo namijenjeno za prijevoz putnika i opremljeno s više od devet sjedala, uključujući vozačevo sjedalo;

(o) „lako vozilo” znači bilo koje vozilo koje nije teško vozilo.

↓ 2004/52/EZ (prilagođeno)
⇒ novo

Članak ~~2~~ 3.

Tehnološka rješenja

1. Za sve nove elektroničke sustave naplate cestarina ⇒ koji zahtijevaju postavljanje ili upotrebu opreme u vozilu ⇐ ~~koji se puštaju u uporabu 1. siječnja 2007. ili kasnije~~ koristit će se za izvođenje elektroničkih transakcija za naplatu cestarina jedna ili više ~~od sljedećih~~ tehnologija ☒ navedenih u Prilogu IV ☒.

⇒ Postojeći elektronički sustavi naplate cestarine koji se služe tehnologijama koje se razlikuju od onih navedenih u Prilogu IV. usklađuju se s tim tehnologijama ako se provedu znatna tehnološka poboljšanja. ⇐

~~(a) satelitsko određivanje položaja;~~

~~(b) mobilne komunikacije koje koriste GSM-GPRS standarde (preporuka GSM-TS 03.60/23.060);~~

~~(c) 5,8 GHz mikrovalnu tehnologiju.~~

↓ novo

2. Oprema u vozilu koja se služi tehnologijom satelitskog određivanja položaja mora biti kompatibilna s uslugama određivanja položaja koje pružaju sustav Galileo i Europski geostacionarni navigacijski sustav (EGNOS) te može biti kompatibilna s drugim navigacijskim satelitskim sustavima.

3. Pružatelji usluge EENC-a korisnicima će dati na raspolaganje opremu u vozilu koja je prikladna za upotrebu, interoperabilna i koja može komunicirati sa svim elektroničkim sustavima naplate cestarine koji funkcioniraju u državama članicama s pomoću tehnologija navedenih u Prilogu IV.

↓ 2004/52/EZ

~~2. Europske usluge elektroničke naplate cestarina puštaju se u uporabu u skladu s člankom 3. stavkom 1. Operateri će zainteresiranim korisnicima staviti na raspolaganje unutarnju opremu za vozila koja je usklađena sa svim elektroničkim sustavima naplate cestarina koji su u uporabi u državama članicama koristeći se tehnologijama iz stavka 1. i koja je prilagođena za sve tipove vozila u skladu s rokom iz članka 3. stavka 4. Ta će oprema morati biti interoperabilna i omogućiti komunikaciju sa svim sustavima koji su u uporabi u državama članicama i koji koriste jednu ili više tehnologija navedenih u stavku 1. To će podrobnije odrediti Odbor iz članka 5. stavka 1., uključujući sve potrebno za raspoloživost opreme za vozila kako bi se zadovoljili zahtjevi zainteresiranih korisnika.~~

↓ novo

4. Oprema u vozilu može se služiti vlastitim hardverom i softverom, elementima drugog hardvera i softvera koji se nalaze u vozilu ili obama. U svrhu komunikacije s drugim hardverskim sustavima koji se nalaze u vozilu oprema u vozilu može se služiti tehnologijama koje nisu navedene u Prilogu IV.

5. Pružatelji usluge EENC-a mogu do 31. prosinca 2027. korisnicima lakih vozila staviti na raspolaganje opremu u vozilu koja je prikladna samo za upotrebu s mikrovalnom tehnologijom na frekvenciji 5,8 GHz.

↓ 2004/52/EZ (prilagođeno)

⇒ novo

~~3. Preporučuje se da novi elektronički sustavi naplate cestarina, koji su pušteni u uporabu nakon usvajanja ove Direktive, koriste tehnologiju određivanja položaja putem satelita i tehnologiju mobilne komunikacije iz stavka 1. Komisija će u slučaju mogućeg prijelaza sustava koji koriste druge tehnologije na sustave koji koriste te tehnologije, u suradnji s Odborom iz članka 5. stavka 1., sastaviti naert izvješća do 31. prosinca 2009. Izvješće će sadržavati studiju o uporabi pojedinih tehnologija iz stavka 1. i analizu troškova i koristi. Komisija će po potrebi Europskom parlamentu i Vijeću uz izvješće dostaviti prijedlog o strategiji prijelaza.~~

~~4. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., oprema u vozilu može biti prikladna i za druge tehnologije pod uvjetom da to ne predstavlja dodatno opterećenje korisnicima ili da ne stvori razlike među njima. Kada je to potrebno, oprema u vozilu može također biti povezana s njegovim elektroničkim tahografom.~~

~~5. Države članice koje imaju elektroničke sustave naplate cestarine poduzimaju potrebne mjere da povećaju korištenje elektroničkih sustava naplate cestarina. Nastojat će najkasnije do 1. siječnja 2007. osigurati da se barem 50 % prometnog toka na naplatnoj postaji odvija putem elektroničkih sustava naplate. Trake koje se koriste za elektroničku naplatu mogu se uz obvezno poštivanje sigurnosti koristiti i za naplatu cestarine na druge načine.~~

~~6. Započeti radovi na interoperabilnosti postojećih tehnologija naplate cestarine povezanih s europskom uslugom elektroničke naplate cestarina osigurat će potpuno usklađivanje i povezivanje sučelja tih tehnologija s tehnologijama iz stavka 1. i njihove opreme.~~

76. Države članice osiguravaju da se obrada osobnih podataka potrebna za funkcioniranje ~~europske usluge elektroničke naplate cestarine~~ ☒ EENC-a ☒ vrši u skladu s pravilima ~~Zajednice~~ ☒ Unije ☒ o zaštiti sloboda i temeljnih prava pojedinaca i njihove privatnosti te, posebno, da ~~budu usklađeni s odredbama~~ ☒ se poštuju odredbe ☒ direktiva 95/46/EZ Uredbe (EU) 2016/679, Direktive (EU) 2016/680 i Direktive 2002/58/EZ.

~~Članak 3.~~

~~Uspostavljanje Europske usluge elektroničke naplate cestarina~~

1. ~~Uspostavlja se Europska usluga elektroničke naplate cestarina, koja obuhvaća cjelokupnu cestovnu mrežu u Zajednici na kojoj se naplata cestarine ili pristojbi za ceste obavlja elektroničkim putem. Ta će se usluga elektroničke naplate utvrditi skupom ugovornih pravila u skladu s ugovorom kojim se svim operaterima i/ili izdavateljima odobrava pružanje usluga, skupom tehničkih standarda i zahtjeva te potpisivanjem jedinstvenog ugovora o preplati između korisnika i operatera i/ili izdavatelja koji usluge nude. Ovaj ugovor omogućava pristup usluzi na cijeloj mreži i pretplate će biti dostupne od strane operatera bilo kojeg dijela mreže i/ili izdavatelja.~~

4. ~~Ako države članice imaju nacionalne sustave elektroničke naplate cestarine, osigurat će se da operateri i/ili izdavatelji usluga svojim strankama ponude europsku uslugu elektroničke naplate cestarina prema sljedećem rasporedu:~~

~~(a) za sva vozila iznad 3,5 tone i za sva vozila koja imaju dozvolu za prijevoz više od devet putnika (vozač + 8), najmanje tri godine nakon donošenja odluka o utvrđivanju europske usluge elektroničke naplate iz članka 4. stavka 4.;~~

~~(b) za sve vrste vozila najkasnije pet godina od donošenja odluka o utvrđivanju Europske usluge elektroničke naplate iz članka 4. stavka 4.~~

~~Članak 4.~~

~~Značajke Europske usluge elektroničke naplate cestarine~~ ☒ EENC-a ☒

1. ~~Europska usluga elektroničke naplate cestarine~~ ☒ EENC ☒ ~~se temelji se~~ na točkama navedenima u Prilogu ~~Levoj Direktivi~~.

↓ 219/2009 čl. 1. i Prilog .7(7)

2. ~~Prilog se, zbog tehničkih razloga, prema potrebi može prilagoditi. Te mjere, namijenjene izmjeni elemenata ove Direktive koji nisu ključni, usvajaju se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5. stavka 2.~~

↓ 2004/52/EZ (prilagođeno)

2. ~~Europska usluga elektroničke naplate cestarina ne ovisi o temeljnim odlukama država članica o plaćanju cestarina za pojedine vrste vozila, o visini pristojbi ni o njihovoj namjeni plaćanja tih pristojbi. Ona se odnosi se samo na metode naplate cestarina ili pristojbi. Sustav omogućava razvoj intermodalnosti a da ne zakida druge načine prijevoza. Usluga~~ ☒ EENC ☒ ~~omogućava~~ omogućuje sklopanje ugovora bez obzira na mjesto registracije vozila, na državljanstvo ugovornih stranaka ~~ili točke~~ ☒ i na dio ☒ na cestovnoj mreži za ~~koju koji se plaća cestarina~~ ☒ pristojba za ceste ☒.

3. ~~Sustav~~ ☒ EENC ☒ ~~omogućava~~ ☒ omogućuje razvoj intermodalnosti, a da ne zakida druge načine prijevoza.

~~34. Europska usluga elektroničke naplate cestarina~~ ☒ EENC ☒ ~~koristi~~ ☒ upotrebljava ☒ tehnološka rješenja iz članka ~~23.~~ ☒ i tehničke ☒ javno dostupnim specifikacijama ☒ specifikacije ☒ iz članka 10. stavka 2 ☒.

↓ 219/2009 čl. 1. i Prilog 7(7)

~~4. Odluke koje se odnose na definiciju europskog elektroničkog sustava za naplatu cestarine donosi Komisija. Te mjere, namijenjene izmjeni elemenata ove Direktive koji nisu ključni, usvajaju se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5. stavka 2. Takve se odluke donose samo ako su osigurani svi uvjeti ocijenjeni na temelju odgovarajućih studija, uključujući tehničke, pravne i trgovačke uvjete, koji omogućuju funkcioniranje interoperabilnosti u svakom pogledu.~~

~~5. Tehničke odluke koje se odnose za ostvarivanje europskog elektroničkog sustava za naplatu cestarine donosi Komisija. Te mjere, namijenjene izmjeni elemenata ove Direktive koji nisu ključni, usvajaju se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5. stavka 2.~~

↓ 2004/52/EZ (prilagođeno)

⇒ novo

~~75. Komisija, u skladu s postupkom utvrđenim Direktivom 2015/1535/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁶ Direktivom 98/34/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. lipnja 1998. o utvrđivanju postupaka pružanja informacija u području tehničkih normi i propisa²⁷, zahtijeva da odgovarajuća standardizacijska tijela ☒ za normizaciju ☒, posebno CEN, ulože sav potreban napor kako bi se u što kraćem roku usvojili standardi za područje elektroničkih sustava naplate cestarina povezani s tehnologijama, navedenih u članku 2. stavku 1 ☒ donesu norme za područje elektroničkih sustava naplate cestarina povezanih s tehnologijama navedenima u Prilogu IV. ☒ ⇒, i ažuriraju ih prema potrebi ☒. ⇒ Komisija zahtijeva da tijela za normizaciju osiguraju neprekidnu kompatibilnost sastavnica interoperabilnosti. ☒~~

~~86. Oprema ☒ u vozilu ☒ za europsku uslugu elektroničke naplate ☒ EENC ☒ mora udovoljiti zahtjevima ispuniti zahtjeve Direktive Europskog parlamenta i Vijeća 1999/5/EZ od 9. ožujka 1999. o radijskoj opremi i telekomunikacijskoj terminalnoj opremi te o uzajamnom priznavanju njihove usklađenosti²⁸ Direktive 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁹ i Direktive Vijeća 89/336/EEZ od 3. svibnja 1989. o usklađivanju zakonodavstava država~~

²⁶ Direktiva (EU) 2015/1535 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. rujna 2015. o utvrđivanju postupka pružanja informacija u području tehničkih propisa i pravila o uslugama informacijskog društva (SL L 241, 17.9.2015., str. 1.).

²⁷ SL L 204, 21.7.1998., str. 37. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Aktem o pristupanju iz 2003.

²⁸ SL L 91, 7.4.1999., str. 10. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Uredbom (EZ) br. 1882/2003.

²⁹ Direktiva 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica o stavljanju na raspolaganje radijske opreme na tržištu (SL L 153, 22.5.2014., str. 62.).

↓ novo

Članak 5.

Postupak razmjene informacija među državama članicama

1. Za istraživanje vožnje bez plaćanja pristojbi za ceste države članice odobravaju nacionalnim kontaktnim točkama drugih država članica pristup sljedećim nacionalnim podacima iz registra vozila, s ovlašću da provode automatizirane pretrage:
 - (a) podacima o vozilima; i
 - (b) podacima o vlasnicima ili korisnicima vozila.Elementi podataka iz točaka (a) i (b) koji su potrebni za obavljanje automatizirane pretrage moraju biti u skladu s Prilogom II.
2. U svrhu razmjene podataka iz stavka 1. svaka država članica određuje nacionalnu kontaktnu točku. Ovlaсти nacionalnih kontaktnih točaka uređene su primjenjivim pravom predmetne države članice.
3. Prilikom obavljanja automatizirane pretrage u obliku zahtjeva prema drugim tijelima, nacionalna kontaktna točka države članice na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste upotrebljava cjeloviti registracijski broj vozila.

Te se automatizirane pretrage provode u skladu s postupcima iz poglavlja 3. točaka 2. i 3. Priloga Odluci Vijeća 2008/616/PUP³² i sa zahtjevima iz Priloga II. ovoj Direktivi.

Država članica na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste upotrebljava dobivene podatke kako bi utvrdila tko je odgovoran za vožnju bez plaćanja pristojbe za ceste.
4. Države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da se razmjena informacija provodi interoperabilnim elektroničkim sredstvima bez razmjene podataka koji uključuju druge baze podataka koje se ne koriste za potrebe ove Direktive. Države članice osiguravaju da se ta razmjena informacija provodi na isplativ i siguran način. Države članice osiguravaju sigurnost i zaštitu podataka koji se prenose, u mjeri u kojoj je to moguće, upotrebljavajući postojeće računalne aplikacije, poput one iz članka 15. Odluke 2008/616/PUP, i izmijenjene verzije tih računalnih aplikacija, u skladu s Prilogom II. ovoj Direktivi i poglavljem 3. točkama 2. i 3. Priloga Odluci 2008/616/PUP. Izmijenjene verzije računalnih aplikacija osiguravaju internetski modul razmjene u stvarnom vremenu i modul

³⁰ SL L 139, 23.5.1989., str. 19. Direktiva kako je izmijenjena Direktivom 93/68/EEZ (SL L 220, 30.8.1993., str. 1.).

³¹ Direktiva 2014/30/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na elektromagnetsku kompatibilnost (SL L 96, 29.3.2014., str. 79.).

³² Odluka Vijeća 2008/616/PUP od 23. lipnja 2008. o provedbi Odluke 2008/615/PUP o produbljivanju prekogranične suradnje, posebno u suzbijanju terorizma i prekograničnog kriminala (SL L 210, 6.8.2008., str. 12.).

razmjene u serijama, pri čemu potonji omogućuje razmjenu višestrukih zahtjeva ili odgovora u jednoj poruci.

5. Svaka država članica snosi vlastite troškove upravljanja, korištenja i održavanja računalnih aplikacija iz stavka 4.

Članak 6.

Pisana obavijest o vožnji bez plaćanja pristojbe za ceste

1. Država članica na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste odlučuje hoće li pokrenuti daljnji postupak koji se odnosi na vožnju bez plaćanja pristojbe za ceste.

Ako država članica na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste odluči pokrenuti takav postupak, ta država članica u skladu sa svojim nacionalnim pravom o tome obavještuje vlasnika, korisnika vozila ili osobu utvrđenu na drugi način koju se sumnjiči da je počinila vožnju bez plaćanja pristojbe za ceste. Ta obavijest, u mjeri u kojoj je to predviđeno nacionalnim pravom, uključuje pravne posljedice tog prekršaja na državnom području države članice u kojoj je došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste u skladu s pravom te države članice.

2. Prilikom slanja pisane obavijesti vlasniku, korisniku vozila ili osobi utvrđenoj na drugi način koju se sumnjiči da je počinila vožnju bez plaćanja pristojbe za ceste, država članica na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste uključuje, u skladu sa svojim pravom, sve važne informacije, a posebno prirodu te vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste, mjesto, datum i vrijeme počinjenja vožnje bez plaćanja, naziv prekršenih propisa nacionalnog prava i sankciju te, prema potrebi, podatke o uređaju kojim je utvrđen prekršaj. U tu svrhu, država članica na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste može koristiti obrazac iz Priloga III.

3. Ako država članica na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste odluči pokrenuti daljnji postupak koji se odnosi na vožnju bez plaćanja pristojbe za ceste, kako bi osigurala poštovanje temeljnih prava, ona šalje pisanu obavijest na jeziku dokumenta za registraciju vozila, ako je dostupan, ili na jednom od službenih jezika države članice registracije.

Članak 7.

Izvjешćivanje Komisije od strane država članica

Svaka država članica šalje sveobuhvatno izvješće Komisiji do [četiri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive], a nakon toga svake dvije godine.

U tom sveobuhvatnom izvješću navodi se broj automatiziranih pretraga koje je obavila država članica na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste i koje je uputila nacionalnoj kontaktnoj točki države članice registracije nakon počinjenja vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste na njezinu državnom području, kao i priroda vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste za koju su poslani zahtjevi te broj neuspjelih zahtjeva.

Sveobuhvatno izvješće uključuje i opis situacije na nacionalnoj razini u odnosu na daljnja postupanja u pogledu vožnje bez plaćanja pristojbi za ceste, na temelju udjela takvih vožnji bez plaćanja pristojbe za ceste nakon kojih je poslana pisana obavijest.

Članak 8.

Zaštita podataka

1. Odredbe Uredbe (EU) 2016/679 i zakoni ili drugi propisi kojima se prenosi Direktiva (EU) 2016/680 primjenjuju se na osobne podatke koji se obrađuju u skladu s ovom Direktivom.
2. Države članice osiguravaju da se osobni podaci koji se obrađuju na temelju ove Direktive u odgovarajućem razdoblju isprave ako su neispravni, ili izbrišu ili ograniče, te da se odredi rok za pohranu podataka u skladu s Uredbom (EU) 2016/679 i nacionalnim zakonima ili drugim propisima kojima se prenosi Direktiva (EU) 2016/680.

Države članice osiguravaju da se svi osobni podaci koji se obrađuju na temelju ove Direktive koriste samo kako bi se olakšala prekogranična razmjena informacija o vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste, i da ispitanici imaju prava obavješćivanja, pristupa, ispravka, brisanja i blokiranja te prava na naknadu i sudsku zaštitu kako je predviđeno Uredbom (EU) 2016/679 i nacionalnim zakonima ili drugim propisima kojima se prenosi Direktiva (EU) 2016/680.
3. Svaka uključena osoba ima pravo dobiti informaciju o tome koji su osobni podaci koji su evidentirani u državi članici registracije preneseni u državu članicu u kojoj je došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste, uključujući datum zahtjeva i nadležno tijelo države članice na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste.

Članak 9.

Izvješće

Komisija do [pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive] podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni članaka 6. i 7. ove Direktive u državama članicama. U svojem se izvješću Komisija posebno usredotočuje na sljedeće aspekte i, prema potrebi, priprema prijedloge za njihovu obradu:

- procjenu djelotvornosti članaka 6. i 7. u pogledu smanjenja broja vožnji bez plaćanja pristojbi za ceste u Uniji,
- procjenu potrebe za daljnjim olakšavanjem prekograničnog izvršenja plaćanja pristojbi za ceste u Uniji utvrđivanjem mehanizma pomoći u državi registracije pri naplati kazni i pristojbi države na čijem je državnom području došlo do vožnje bez plaćanja pristojbe za ceste.

Članak 10.

Delegirani akti

1. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 11. kojim se izmjenjuju prilozi I. i IV. radi njihove prilagodbe tehničkom napretku.
2. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 11. koji se odnosi na definiciju tehničkih specifikacija i zahtjeva za EENC i ugovorna pravila koja se odnose na njegovo pružanje, uključujući prava i obveze pružatelja usluge EENC-a, subjekata za naplatu cestarine i korisnika EENC-a.

3. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 11. koji se odnose na administrativne mehanizme, zaštitne klauzule i postupak mirenja subjekata za naplatu cestarine i pružatelja usluge EENC-a.
4. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 11. kojima se ažurira Prilog II. kako bi se u obzir uzele sve relevantne izmjene koje treba unijeti u odluke Vijeća 2008/615/PUP³³ i 2008/616/PUP ili ako se to zahtijeva bilo kojim drugim relevantnim aktom Unije.

Članak 11.

Izvršavanje delegiranih ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 10. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [datuma stupanja na snagu ove Direktive].
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 10. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave te odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. Ona ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.³⁴
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 10. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

↓ 219/2009 čl. 1. i Prilog .7(7)

~~Članak 5.~~

~~Odborski postupak~~

- ~~1. Komisiji pomaže Odbor za elektroničku naplatu cestarina.~~
- ~~2. Prilikom upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.~~

³³ Odluka Vijeća 2008/615/PUP od 23. lipnja 2008. o produbljivanju prekogranične suradnje, posebno u suzbijanju terorizma i prekograničnog kriminala (SL L 210, 6.8.2008., str. 1.).

³⁴ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

↓ 2004/52/EZ (prilagođeno)

Članak ~~6~~ 12.

~~Provedba~~ ☒ Prenošnje ☒

1. Države članice donose zakone i druge propise ~~potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom~~ ☒ koji su potrebni radi usklađivanja s člankom 1. i člancima od 3. do 8. te prilozima II. i III. do [18 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive] ☒ ~~najkasnije do 20. studenoga 2005.~~ One Komisiji odmah dostavljaju ☒ tekst tih mjera ☒ ~~tekst tih odredaba i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.~~

~~Kad države članice donesu ove odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa.~~ ☒ Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. ☒ ☒ One sadržavaju i izjavu da se upućivanja u postojećim zakonima i drugim propisima na direktivu stavljenju izvan snage ovom Direktivom smatraju upućivanjima na ovu Direktivu. ☒ ~~Načine tog upućivanja~~ ☒ Države članice određuju načine tog upućivanja i način oblikovanja te izjave. ☒ ~~utvrđuju države članice.~~

☒ 2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva. ☒

↓ novo

Članak 13.

Stavljanje izvan snage

Direktiva 2004/52/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od [dan nakon datuma u članku 12. stavku 1. prvom podstavku], ne dovodeći u pitanje obveze država članica u pogledu roka za prenošenje u nacionalno pravo Direktive, koji je naveden u Prilogu V. dijelu B.

Upućivanja na direktivu stavljenju izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Direktivu i čitaju se u skladu s korelacijskom tablicom iz Priloga VI.

↓ 2004/52/EZ

Članak ~~7~~ 14.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

↓ 2004/52/EZ

Članak ~~8~~ 15.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*