



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o interoperabilite elektronických cestných mýtných systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatenom cestnom mýte v Únii (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Elektronické systémy výberu mýta sú zavedené na vnútroštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni v 20 členských štátoch a ich počet sa neustále zvyšuje. Veľká väčšina z nich vyžaduje od účastníkov cestnej premávky inštaláciu osobitného zariadenia (palubnej jednotky) do vozidla. Niektoré z nich umožňujú cezhraničnú interoperabilitu, väčšina však nie. Tým vznikajú účastníkom cestnej premávky náklady a zaťaženie, pretože musia svoje vozidlá vybaviť viacerými palubnými jednotkami, aby mohli bez prekážok viesť vozidlo v rôznych krajinách. Súčasný náklady sa odhadujú na 334 miliónov EUR ročne a do roku 2025 by mali klesnúť pod 300 miliónov EUR ročne (ak sa na úrovni EÚ neprijme žiadne nové opatrenie).

Nedostatočná cezhraničná interoperabilita taktiež spôsobuje náklady orgánom, pretože musia obstarávať nadbytočné palubné jednotky, ktoré fungujú vnútroštátne, ale nedajú sa použiť v zahraničí, a zabezpečovať pre ne údržbu. Len v jednom vnútroštátnom systéme, v ktorom sa poloha vozidiel určuje satelitom¹, dosahujú jednorazové náklady na obstaranie palubných jednotiek 120 miliónov EUR a náklady na údržbu 14,5 milióna EUR ročne.

Na riešenie týchto otázok bola v roku 2004 prijatá smernica o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov². V rozhodnutí Komisie z roku 2009, v ktorom sa stanovuje spôsob praktického dosahovania interoperability³, sa stanovilo, že špecializovaní poskytovatelia Európskej služby elektronického výberu mýta (ďalej len „EETS“) poskytnú účastníkom cestnej premávky palubné jednotky kompatibilné so všetkými elektronickými systémami výberu mýta v EÚ.

Ciele týchto predpisov sa zatiaľ do veľkej miery nedosiahli. Dosiahla sa určitá cezhraničná interoperabilita, ale v Chorvátsku, Českej republike, Nemecku, Grécku, Maďarsku⁴, Írsku⁵, Taliansku, Poľsku, na Slovensku, v Slovinsku a Spojenom kráľovstve sa stále na zaplatenie mýta môžu použiť iba vnútroštátne palubné jednotky.

Zistilo sa, že je to tak z dvoch príčin:

- poskytovatelia EETS čelia pri vstupe na trh značným prekážkam, ako napríklad:
 - diskriminačné zaobchádzanie zo strany orgánov (vrátane ochrany etablovaných poskytovateľov),
 - dlhé a meniace sa schvaľovacie postupy a
 - technické špecifiká miestnych systémov, ktoré nie sú v súlade so zavedenými normami.

¹ Takéto systémy sa v súčasnosti používajú v Belgicku, Nemecku, Maďarsku a na Slovensku a ich zavedenie zvažujú aj ďalšie členské štáty (v súčasnosti Bulharsko a Švédsko).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124 – 143).

³ Rozhodnutie Komisie 2009/750/ES zo 6. októbra 2009 o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov (Ú. v. EÚ L 268, 13.10.2009, s. 11 – 29).

⁴ V maďarskom mýtnom systéme možno použiť viaceré palubné jednotky, takmer všetky sú však vnútroštátne. Zatiaľ nie je možné používať žiadne palubné jednotky EETS.

⁵ V Írsku existuje množstvo poskytovateľov palubných jednotiek, všetky sú však vnútroštátne. Cezhraničná interoperabilita zatiaľ nie je dostupná.

Tieto prekážky môžu stále existovať bez toho, aby sa porušovali právne predpisy EÚ, keďže v súasných právnych predpisoch sa dostatočne jasne nestanovujú povinnosti mýtnych úradov (ktoré spravujú mýtné systémy) a členských štátov voči poskytovateľom EETS. Preto je dôležité tieto povinnosti podrobne stanoviť, aby sa mohli služby EETS rozvíjať zároveň s vnútroštátnymi službami.

- v právnych predpisoch o EETS sa na poskytovateľov EETS kladú nadmerné požiadavky, ako napríklad:
 - povinnosť poskytovať služby vo všetkých členských štátoch do 24 mesiacov od oficiálnej registrácie. Táto požiadavka údajne už dlhší čas odrádza možných poskytovateľov od registrácie, keďže sa obávajú zrušenia registrácie v členských štátoch, v ktorých sú usídlené, v prípade, ak včas nepokryjú všetky oblasti EETS, a
 - povinnosť poskytovať služby na trhu s ľahkými vozidlami, ktoré majú drahé satelitné palubné jednotky (hoci v súčasnosti žiadny elektronický mýtny systém pre ľahké vozidlá nepoužíva satelitné určovanie polohy). Poskytovateľom EETS to znemožňuje ponúknuť vlastníkom ľahkých vozidiel konkurencieschopné služby. Satelitné palubné jednotky sú stále oveľa drahšie než jednoduché mikrovlnné palubné jednotky, ktoré používajú vnútroštátni poskytovatelia mýtnych služieb, a ich dodatočné funkcie a výpočtová kapacita sú vzhľadom na platbu mýta v prípade ľahkých vozidiel nadbytočné. Kým budú satelitné palubné jednotky také drahé, treba zabezpečiť obdobie na vytvorenie trhu s EETS pre ľahké vozidlá a umožniť poskytovateľom EETS, aby svojim zákazníkom ponúkali jednoduché palubné jednotky, ktoré sú kompatibilné s existujúcimi mýtnymi systémami.

Ďalší problém sa týka zložitého vymáhania platby mýta od vlastníkov vozidiel evidovaných v inom členskom štáte. Členský štát, v ktorom zisťujú nezaplatenie mýta automatické kontrolné zariadenia, nemôže neplatiča identifikovať podľa evidenčného čísla vozidla, ak je vozidlo evidované v zahraničí. Na úrovni EÚ neexistuje právny základ na výmenu údajov o evidencii vozidiel medzi členskými štátmi na účely vymáhania mýta. V dôsledku toho dosahujú ušlé príjmy vo vnútroštátnych, regionálnych a miestnych mýtnych systémoch až 300 miliónov EUR ročne.

Je dôležité sledovať vývoj nových služieb a aplikácií, najmä v prípade kooperatívnych inteligentných dopravných služieb (ďalej len „ITS“), aby sa mohol zavčas využiť ich potenciál na dosiahnutie synergií s elektronickým mýtom. Dôležité je aj umožniť ponúkanie služieb s pridanou hodnotou v rámci tej istej technologickej platformy (palubných zariadení), ktorá sa používa na elektronický výber mýta.

Tento návrh je súčasťou Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT), ktorý je zameraný na zníženie regulačného zaťaženia spoločností.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Táto iniciatíva je prepracovaním existujúceho právneho aktu (smernice 2004/52/ES). Zameriava sa na riešenie nedostatkov existujúcich právnych predpisov, aby boli účinnejšie pri dosahovaní svojich cieľov. Navrhuje sa v nej aj to, aby sa v smernici presnejšie zohľadňovali úlohy rôznych kategórií účastníkov trhu s EETS, ktoré sa v súčasnosti vymedzujú iba v rozhodnutí 2009/750/ES.

- **Súladi s ostatnými politikami Únie**

Zlepšením rámcových podmienok na trhu s elektronickým výberom mýta pomôže iniciatíva dokončiť vnútorný trh a jednotný digitálny trh. Zjednodušením zavádzania a uplatňovania elektronického mýta uľahčí aj širšie uplatňovanie zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“, čím prispeje k dosahovaniu cieľov energetickej únie. Konkrétne sa posilní účinnosť a efektívnosť návrhu na revíziu smernice 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami⁶, ktorý sa predkladá súbežne s touto iniciatívou.

A nakoniec sa v iniciatíve navrhuje právny rámec výmeny údajov o evidencii vozidiel na účely vymáhania platby mýta. Tým sa prispeje k dosahovaniu cieľov v oblastiach spravodlivosti a základných práv. Na prevádzkovej úrovni sú príslušné ustanovenia v súlade so smernicou (EÚ) 2015/413, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky⁷. V príslušných ustanoveniach sa dodržiavajú aj platné právne predpisy o ochrane osobných údajov.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom tohto návrhu, ako aj existujúcej smernice (2004/52/ES), je článok 91 zmluvy.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Neuspokojivá organizácia trhu s elektronickým výberom mýta v členskom štáte A bude mať negatívny vplyv na účastníkov cestnej premávky registrovaných v členskom štáte B a naopak. Jednotlivé členské štáty nemajú dôvod to meniť, pokiaľ sa nezohľadnia záujmy občanov a podnikov EÚ. To sa dá dosiahnuť len opatreniami na úrovni EÚ.

Pokiaľ ide o cezhraničné vymáhanie platby mýta, ukázalo sa, že výhradne medzivládny prístup má isté obmedzenia, keďže medzi členskými štátmi sa podpísalo iba niekoľko dvojstranných dohôd. Účinný systém výmeny informácií o neplatičoch mýta vo všetkých členských štátoch môže zaviesť iba EÚ.

- **Proporcionalita**

Nové prvky (oproti smernici 2004/52/ES) sa sformulovali po dôkladnej predbežnej kontrole celého zoznamu politických opatrení navrhovaných zainteresovanými stranami v priebehu verejnej konzultácie. Proporcionalita bola jedným z hlavných hodnotiacich kritérií. Menej primerané opatrenia, najmä prísna harmonizácia elektronických mýtnych systémov v EÚ, sa analyzovali v posúdení vplyvu a boli zamietnuté.

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktach súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9 – 25).

- **Výber nástroja**

Iniciatívou sa podstatne menia ustanovenia smernice 2004/52/ES a pridávajú mnohé nové ustanovenia. V záujme zrozumiteľnosti sa teda navrhuje nová smernica Európskeho parlamentu a Rady (prepracované znenie).

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Hodnotenie *ex post* smernice 2004/52/ES a rozhodnutia 2009/750/ES uvedené v spoločnom pracovnom dokumente útvarov Komisie⁸ viedlo k týmto záverom:

- legislatíva nedokázala naplniť väčšinu svojich cieľov: v prípade mýtnych úradov náklady na elektronické mýto skoro vôbec neklesli a účastníci cestnej premávky stále nemajú k dispozícii EETS,
- v oblasti interoperability elektronického mýta sa dosiahol iba mierny pokrok a až na niekoľko výnimiek neboli palubné jednotky integrované s inými zariadeniami. Interoperabilita existuje najmä na vnútroštátnej úrovni; uzavrelo sa len niekoľko obmedzených cezhraničných dohôd. Táto relatívne nedostatočná cezhraničná interoperabilita je spôsobená nekonkurenčnou štruktúrou mnohých vnútroštátnych trhov, kde orgány poskytujú privilegované trhové postavenie jednému prevádzkovateľovi mýtného systému, ako aj prekážkami v samotných právnych predpisoch o EETS (najmä povinnosť poskytovateľov EETS ponúkať služby v celej EÚ do 24 mesiacov). Cezhraničná interoperabilita je finančne nákladná a ťažko sa dosahuje, pretože v jednotlivých vnútroštátnych mýtnych systémoch existujú zásadné rozdiely pri uplatňovaní troch technológií, ktoré sa v právnych predpisoch o EETS povoľujú. Prekážkou je aj nedostatok účinných ustanovení o vymáhaní platby mýta v prípade vozidiel evidovaných v inom členskom štáte,
- pokiaľ ide o rozsah pôsobnosti, legislatíva je relevantná len čiastočne, keďže požiadavka na to, aby všetci poskytovatelia EETS pokrývali všetky typy vozidiel a všetky oblasti mýta v Európe, sa považuje za prehnanú. Efektívnejšie by bolo, keby poskytovatelia namiesto povinnosti poskytovať úplné, ale drahé a zbytočné služby, mohli slobodne reagovať na potreby svojich zákazníkov,
- táto legislatíva by mohla priniesť vysokú pridanú hodnotu EÚ, keďže dobrovoľné dohody o spolupráci medzi členskými štátmi nedokázali zabezpečiť podstatné pokrytie vnútorného trhu službou EETS. V každom prípade, keďže uzavretých bolo iba niekoľko dobrovoľných dohôd o spolupráci, tento potenciál sa využil iba vo veľmi malej miere, a
- v smernici sa uvádza, že za poskytovanie EETS zodpovedajú bližšie neurčení „prevádzkovatelia“, zatiaľ čo v rozhodnutí sa uvádzajú presne určené „poskytovatelia EETS“. Tieto dva právne akty sú teda do istej miery nejednotné.

Výsledky hodnotenia ex post sa využili priamo pri identifikovaní problémov, na vyriešenie ktorých sa zameriava táto iniciatíva.

⁸ Po uverejnení vložiť odkaz.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Pri príprave hodnotenia ex post a posúdenia vplyvu vykonala Komisia päť hlavných konzultačných činností:

1. Otvorená verejná konzultácia na základe online dotazníka

Konzultácia prebiehala od 8. júla do 2. októbra 2016 (12 týždňov). Dotazník obsahoval otázky určené najmä širokej verejnosti na vyjadrenie názorov na elektronické mýto bez zachádzania do technických podrobností. Respondentom však umožňoval rozviesť svoje názory na niekoľko otvorených otázok, ako aj nahráť pozíčné a iné dokumenty.

Pre Komisiu bolo cieľom konzultácie zistiť názory verejnosti na všeobecné politické rozhodnutia (v súčasných právnych predpisoch i tých, ktoré sa posudzujú v rámci legislatívneho preskúmania). Hoci relatívne malý počet vyplnených dotazníkov spochybňuje ich reprezentatívnosť, významne podporujú všetky všeobecné politické rozhodnutia v súčasnom návrhu.

2. Výzva na zaslanie písomných príspevkov verejne určená všetkým zainteresovaným stranám

Zainteresované strany dostali príležitosť predložiť príspevky k hodnoteniu ex post a posúdeniu vplyvu. Prijatých bolo celkom 22 relevantných príspevkov: deväť od prevádzkovateľov mýta/diaľnic, deväť od dopravných podnikov a štyri od orgánov verejnej moci.

3. Obmedzená konzultácia s profesijnými zainteresovanými stranami o otázkach spojených s hodnotením ex post

Cielená konzultácia so zainteresovanými stranami sa začala 26. júna 2015 a bola otvorená do 1. septembra 2015 (10 týždňov). Hlavným cieľom bolo získať informácie a údaje na doplnenie chýbajúcich poznatkov Komisie pri príprave hodnotenia ex post.

Štyri samostatné dotazníky pre rôzne skupiny strán zainteresovaných na službe EETS vyplnilo celkom 22 respondentov. Keďže zainteresovaných strán je relatívne málo a ide o veľké organizácie, ako aj vzhľadom na dobrú organizáciu sektora možno odôvodnene predpokladať, že sú do veľkej miery reprezentatívne.

Kvalita príspevkov bola rôzna, ale približne polovica odpovedí obsahovala konkrétne údaje a obširne informácie, ktoré útvary Komisie využili vo svojom pracovnom dokumente. Druhá polovica obsahovala najmä názory a stanoviská, ktoré Komisii pomohli pochopiť názory zainteresovaných strán na účinnosť a efektívnosť súčasnej legislatívy.

4. Obmedzená konzultácia s profesijnými zainteresovanými stranami o otázkach spojených s pripravovaným návrhom revízie legislatívneho rámca EETS

Táto cielená konzultácia so zainteresovanými stranami na účely posúdenia vplyvu revízie legislatívneho rámca EETS sa začala 5. októbra 2016 a bola otvorená do 13. novembra 2016 (šesť týždňov).

Hlavným cieľom bolo získať informácie a údaje na doplnenie chýbajúcich poznatkov Komisie pri príprave časti posúdenia vplyvu o „vymedzení problému“, ale aj zistiť názory komunity zainteresovaných strán na jednotlivé možnosti politiky a možné opatrenia, ktoré by mohla Komisia navrhnúť.

Prijalo sa celkom 35 vyplnených dotazníkov, t. j. podstatne viac než v podobnej konzultácii o hodnotení ex post. Viacero vynikajúcich príspevkov obsahovalo hĺbkovú analýzu problémov so štatistickými/inými údajmi a odporúčaniami konkrétnych politických riešení. Odpovede významne prispeli k posilneniu podkladov na posúdenie vplyvu a k príprave návrhu možných politických opatrení.

5. Reakcie na plán hodnotenia a úvodné posúdenie vplyvu

Zainteresované strany dostali príležitosť reagovať na uverejnený plán hodnotenia a úvodné posúdenie vplyvu. Žiadna z nich však nereagovala.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Pri príprave správy o posúdení vplyvu Komisii pomáhali poverení externí experti. Sprievodnú štúdiu vypracovala spoločnosť Ricardo⁹. Pri posúdení vplyvu sa použili aj výsledky dvoch predchádzajúcich štúdií vypracovaných pre Komisiu v rámci hodnotenia ex post: State of the art of electronic tolling (Stav techniky elektronického mýta)¹⁰ a Expert review of the EETS legislative acts (Odborné preskúmanie legislatívnych aktov v oblasti EETS)¹¹.

• **Posúdenie vplyvu**

Iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu, ku ktorému pôvodne výbor pre kontrolu regulácie zaujal záporné stanovisko. Podľa výboru správa explicitne neuvádzala cieľ úplnej interoperability systémov elektronického výberu mýta v EÚ, ani nevysvetľovala, ako jednotlivé možnosti k interoperabilite prispievajú. Možnosti zároveň dostatočne neobjasňovali reálne kompromisy, ani možnosti, ktoré majú rozhodovacie subjekty k dispozícii, a správa dostatočne nezohľadňovala názory zainteresovaných strán, a najmä členských štátov.

Na zohľadnenie odporúčaní výboru sa správa zmenila takto:

– Zrevidoval sa všeobecný cieľ, aby sa objasnilo, že cieľom iniciatívy je ponúknuť každému užívateľovi ciest prístup k takej úrovni interoperabilných služieb výberu mýta, ktorá zodpovedá jeho potrebám a požiadavkám, vrátane možnosti úplnej interoperability. Okrem toho sa do prvého osobitného cieľa doplnil text vysvetľujúci, že tento je nielen v súlade s cieľom troch vrstiev interoperability (technická, procesná a zmluvná), ale zahŕňa aj cieľ podpory vzniku konkurenčnej štruktúry trhu s EETS.

– V dvoch nových oddieloch 5.1 a 5.2 sa prezentujú výsledky predbežného vyhodnotenia úplného zoznamu politických opatrení, ktoré sa v rámci verejnej konzultácie prediskutovali so zainteresovanými stranami. Jedna z možností politiky sa navyše zmenila z výlučnej harmonizácie na možnosť, ktorá zahŕňa aj trhové opatrenia.

– V oddieloch 5.1 a 5.2 sa zároveň podrobne prezentujú názory zainteresovaných strán s osobitným dôrazom na členské štáty.

Po predložení revidovanej verzie správy o posúdení vplyvu zaujal výbor pre kontrolu regulácie druhé – pozitívne stanovisko s výhradami. Výhrady výboru sa týkali troch hlavných aspektov:

– výbor pre kontrolu regulácie zastával názor, že v správe o posúdení vplyvu sa neidentifikujú základné opatrenia, ktoré sú na dosiahnutie predpokladaných výsledkov potrebné, a neposúdila sa ich vzájomná závislosť,

⁹ Po uverejnení vložiť odkaz.

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf

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

– výbor uviedol aj to, že v správe sa neobjasňuje, ako navrhovaný súbor opatrení prispeje k dosiahnutiu predpokladanej úrovne interoperability v EÚ a aké riziká sú spojené s uprednostňovanou možnosťou,

výbor pre kontrolu regulácie nakoniec poukázal na skutočnosť, že v správe sa nevysvetľuje, prečo sa nezvážili riešenia, ktoré by boli kompromisom medzi tými najúčinnějšími a najúspornejšími.

Na základe výhrad sa pridali tieto informácie:

- v tabuľke 9 podrobné vysvetlenia toho, ktoré opatrenia sú dôležité a ktoré nie, a aká je medzi opatreniami vzájomná závislosť,
- nová tabuľka 19 týkajúca sa účinnosti pri dosahovaní všeobecného cieľa a rizík, že možnosťou 2 sa nedosiahne, a
- nový text v oddieloch 5.1.4 a 5.4, ktorým sa vysvetľuje, prečo sa nezvážili riešenia medzi najúčinnším a nákladovo najefektívnejším.

V posúdení vplyvu sa skúmali tri všeobecné možnosti politiky:

1. riešenie niektorých problémov samoreguláciou a iných legislatívne;
2. legislatívne riešenie všetkých problémov pri zachovaní trhového prístupu podľa rozhodnutia 2009/750/ES; a
3. riešenie niektorých problémov úplnou technickou a procesnou harmonizáciou elektronických systémov výberu mýta v EÚ a iných legislatívnou cestou.

Uprednostňovanou možnosťou je možnosť 2. Bola zvolená pre vysokú účinnosť a najvyššiu efektívnosť (náklady verzus prínosy) pri dosahovaní cieľov s celkovo pozitívnymi vedľajšími účinkami.

Očakávané prínosy:

- pre účastníkov cestnej premávky – kumulované úspory vo výške 370 miliónov EUR (v čistej súčasnej hodnote) do roku 2025. Z väčšiny ide o prínosy pre prevádzkovateľov cestnej dopravy, t. j. prevažne MSP,
- pre správcov cestných sietí – úspory vo výške 48 miliónov EUR (v čistej súčasnej hodnote) do roku 2025 vyplývajúce z toho, že nebudú musieť obstarávať nadbytočné palubné jednotky, a dodatočné príjmy z mýta (150 miliónov EUR ročne) vyplývajúce z lepších pravidiel pre cezhraničné vymáhanie platieb a
- pre poskytovateľov EETS – zníženie regulačného zaťaženia súvisiaceho so vstupom na vnútroštátne trhy (10 miliónov EUR v čistej súčasnej hodnote do roku 2025 pre predpokladanú skupinu 12 poskytovateľov) a rozšírenie trhu s dodatočnými príjmami vo výške 700 miliónov EUR ročne.

Očakávané náklady¹²:

- pre správcov cestných sietí – dodatočné náklady na prispôbenie mýtnych systémov novým požiadavkám (kumulovaných 174 miliónov EUR v čistej súčasnej hodnote do roku 2025) a vyplatenie dodatočných 700 miliónov EUR ročne poskytovateľom EETS (kumulovaná hodnota, všetci správcovia ciest, všetci poskytovatelia EETS). Je

¹² Environmentálne a sociálne náklady iniciatívy nie sú významné.

to však rozpočtovo neutrálny vplyv, keďže bude zodpovedať outsourcingu činností, ktoré v súčasnosti vykonávajú samotní správcovia alebo ich subdodávatelia.

Celkovo dosiahnu čisté kumulované prínosy uprednostňovanej možnosti politiky (prínosy mínus náklady) do roku 2025 výšku 254 miliónov EUR (v čistej súčasnej hodnote).

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Od iniciatívy sa očakáva zníženie regulačného zaťaženia pre spoločnosti o kumulovanú sumu 254 miliónov EUR do roku 2025 v dôsledku:

- kumulovaného zníženia regulačného zaťaženia účastníkov cestnej premávky vo výške 370 miliónov EUR do roku 2025. Väčšina z toho bude predstavovať prínos pre cestných dopravcov, z ktorých väčšinu tvoria malé podniky (zväčša mikropodniky),
- kumulovaného zvýšenia regulačného zaťaženia pre mýtnu úradu (t. j. správcov ciest), ktoré nie sú MSP, vo výške 126 miliónov EUR, a
- kumulovaného zníženia regulačného zaťaženia pre poskytovateľov EETS (predovšetkým dcérske spoločnosti veľkých alebo veľmi veľkých spoločností) vo výške 10 miliónov EUR.

Keďže najväčšej kategórii dotknutých zainteresovaných strán dominujú MSP a mikropodniky (t. j. cestní dopravcovia), pre ktoré sú vplyvy pozitívne, nezavádza sa žiadne ustanovenie o výnimkách alebo osobitných pravidlách, ktoré by sa ich týkali.

Iniciatívou sa pravdepodobne podporí hospodárska súťaž a vstup nových prevádzkovateľov na predtým monopolné vnútroštátne trhy s elektronickým výberom mýta. Zníži sa regulačné zaťaženie sektora cestnej nákladnej dopravy, čím sa umožní zvýšenie jeho konkurencieschopnosti. Lepšia harmonizácia metód elektronického výberu mýta prospeje aj európskym výrobcom zariadení, ktorí sú vďaka prísny a efektívnym normám EÚ už aj tak svetovými lídrami.

Návrh prispieva k dosahovaniu cieľov jednotného digitálneho trhu¹³.

- **Základné práva**

Pokrok dosiahnutý v oblasti fungovania EETS by mal uľahčiť cezhraničné cestovanie, a tým podporiť voľný pohyb tovaru a osôb. Lepším presadzovaním vyplývajúcim z výmeny informácií o totožnosti neplatičov mýta sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie s účastníkmi cestnej premávky evidovanými doma aj v zahraničí. Návrh zároveň zavádza ustanovenia, ktoré by mali poskytovateľom EETS umožniť zaobchádzanie rovnocenné s etablovanými prevádzkovateľmi.

Hlavný vplyv v oblasti práva na ochranu osobných údajov a práva na súkromie vyplýva zo zavedenia mechanizmu povinnej výmeny informácií medzi členskými štátmi o totožnosti vlastníkov vozidiel, ktorí preukázateľne spáchali alebo sú podozriví zo spáchania podvodu vo vzťahu k mýtnemu systému. Mechanizmus do veľkej miery vychádza z ustanovení smernice (EÚ) 2015/413 o cezhraničnom presadzovaní predpisov v prípade deliktov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky. Preto sa zavádzajú vhodné ochranné opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby sa v návrhu plne dodržiavali články 7 a 8 Charty základných práv, ako aj

¹³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov s názvom *Stratégia pre jednotný digitálny trh v Európe*, COM(2015) 192 final, Brusel, 6. 5. 2015.

platný právny rámec o ochrane osobných údajov. Údaje zhromaždené na základe tejto smernice by sa nemali použiť na iné účely, ako sú účely stanovené v tejto smernici. Členské štáty by mali plniť povinnosti týkajúce sa podmienok využívania a dočasného uchovávania údajov a všeobecnejšie zásad nevyhnutnosti a proporcionality využívania osobných údajov.

Návrh bol konzultovaný s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov (EDPS) v dvoch fázach: v prvej sa s EDPS konzultovali zásady plánovaného systému výmeny informácií; v druhej sa s ním konzultoval samotný legislatívny text. EDPS nemal žiadne ďalšie pripomienky.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Tento návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

V posúdení vplyvu sa stanovuje podrobný plán monitorovania založený na 11 ukazovateľoch monitorovania a hodnotenia účinkov danej legislatívy po piatich rokoch od nadobudnutia účinnosti. Do návrhu na hodnotenie vplyvu nových ustanovení o cezhraničnej výmene informácií na účely vymáhania platieb mýta sa začlenila osobitná doložka o podávaní správ.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vzhľadom na rozsah pôsobnosti návrhu a skutočnosť, že ide o prepracované znenie existujúcej smernice (2004/52/ES), ktorú všetky členské štáty transponovali v plnom rozsahu, sa nezdá oprávnené ani primerané požadovať vysvetľujúce dokumenty.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Hlavné podstatné zmeny znenia smernice 2004/52/ES:

Článok 1: Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Do odseku 1 sa pridáva druhý cieľ (okrem zabezpečenia interoperability elektronických cestných mýtnych systémov): uľahčenie cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatených cestných poplatkoch v Únii.

V odseku 2 sa vypúšťa písmeno b), aby sa umožnila výmena informácií medzi členskými štátmi o neplatičoch cestných poplatkov v prípade, keď systémy mýta nevyžadujú inštaláciu palubných zariadení. Táto zmena je potrebná napríklad na cezhraničné vymáhanie platieb mestského mýta (vrátane systémov spoplatňovania preťaženia) a pre iné systémy využívajúce technológiu automatického rozlišovania evidenčných čísel na transakcie elektronického mýta.

Odsek 3 sa mení tak, aby sa potvrdilo, že EETS poskytujú poskytovatelia EETS, nie mýtné úrady.

Článok 2: Vymedzenie pojmov

S cieľom objasniť pojmy používané v smernici sa pridáva článok s vymedzením pojmov.

Článok 3: Technické riešenia

V odseku 1 sa stanovuje, že jeho ustanovenia sa uplatňujú iba na mýtné systémy, ktoré vyžadujú montáž alebo používanie palubných zariadení. Pojem „používanie“ sa pridáva s cieľom potvrdiť, že prenosné zariadenia používané na transakcie elektronického mýta sa na účely tejto smernice považujú za palubné zariadenia. V odseku 1 sa vysvetľujú technické riešenia uplatňované na nové a existujúce systémy elektronického mýta.

Ďalej sa z odseku 1 presúva do prílohy IV zoznam technológií, ktoré sa môžu používať pri transakciách elektronického mýta. Komisia je oprávnená zmeniť tento zoznam delegovaným aktom, ak niektorá technológia zastará alebo ak sa má do zoznamu pridať nová technológia, ktorá bola testovaná v rámci pilotných testov v súlade s článkom 20 rozhodnutia 2009/750/ES.

Odstraňuje sa pôvodný odsek 2, keďže sa v ňom opakujú iné ustanovenia smernice.

V novom odseku 2 sa uvádza, že palubné zariadenia, ktoré využívajú technológiu satelitného určovania polohy, sú kompatibilné so polohovacími službami systému Galileo a Európskej geostacionárnej navigačnej prekrývacej služby (EGNOS) a môžu byť kompatibilné s inými satelitnými navigačnými systémami.

V odseku 3 sa objasňuje, že na účely dosiahnutia súladu s technologickými požiadavkami smernice, a najmä prílohy IV, sa môže palubné zariadenie EETS pripojiť k iným zariadeniam nainštalovaným alebo nachádzajúcim sa vo vozidle, napríklad k satelitným navigačným systémom alebo smartfónom. Objasňuje sa v ňom aj to, že pri komunikácii medzi palubným zariadením a takýmito inými zariadeniami sa môžu používať technológie, ktoré nie sú uvedené v prílohe IV (napríklad Bluetooth).

V odseku 3 sa odstraňuje znenie „a sú vhodné na používanie vo všetkých typoch vozidiel, v súlade s harmonogramom stanoveným v článku 3 ods. 4“ z dvoch príčin:

- poskytovatelia EETS by nemali byť povinní poskytovať EETS všetkým vozidlám, ale mali by mať možnosť si vybrať, či budú službu poskytovať iba ťažkým úžitkovým vozidlám alebo ľahkým vozidlám; a
- ako sa vysvetľuje v odseku 4, palubné zariadenie v ľahkých vozidlách môže byť vhodné iba na používanie s mikrovlnnou technológiou 5,8 GHz, a teda nie v určitých systémoch výberu mýta, ktoré sa uplatňujú na ťažké úžitkové vozidlá vyžadujúce zariadenia vhodné na používanie so všetkými tromi povolenými technológiami.

V novom odseku 4 sa objasňuje, že palubné zariadenie možno integrovať s inými zariadeniami a okrem mýta môže slúžiť aj na iné účely.

V novom odseku 4 sa pridáva výnimka, ktorou sa poskytovateľom EETS pre ľahké vozidlá umožňuje ponúkať svojim klientom palubné zariadenia vhodné na používanie iba s mikrovlnnou technológiou 5,8 GHz. Táto výnimka sa uplatňuje do 31. decembra 2027.

Pôvodný odsek 3 sa odstraňuje, pretože odkazuje na zastarané požiadavky.

Článok 4 sa vypúšťa.

Odsek 1 sa vypúšťa, pretože sa stal nadbytočným.

Odseky 2 a 3 boli presunuté do iných článkov.

Odsek 4 sa vypúšťa, pretože členské štáty nemajú žiadny vplyv na dátum, ku ktorému musia poskytovatelia EETS ponúkať EETS.

Článok 5: Charakteristiky Európskej služby elektronického výberu mýta

V odseku 1 sa odkazuje na „prílohu I“, a nie iba na „prílohu“, pretože sa pridávajú nové prílohy, a všetky prílohy teda musia byť očíslované.

Pôvodné odseky 2, 4 a 5 sa nahrádzajú novými ustanoveniami v článku 11 s cieľom zmeniť regulačný postup s kontrolou na postup delegovania právomocí, ako sa uvádza v článku 290 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

Nový odsek 5 obsahuje osobitné ustanovenie na zaistenie vhodných prechodných opatrení, ktoré pri preskúmaní príslušných noriem EETS európskymi normalizačnými orgánmi zabezpečia zachovanie kompatibility komponentov interoperability.

Ďalej sa v novom odseku 5 nahrádza odkaz na článok 2 ods. 1 odkazom na prílohu IV, do ktorej sa príslušné ustanovenia presunuli.

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

V týchto piatich článkoch a dvoch prílohách sa uvádza postup cezhraničnej výmeny informácií o neplatičoch mýta. Vyplývajú z prispôsobenia ustanovení smernice (EÚ) 2015/413 pre oblasť mýta. Návrh legislatívneho textu bol konzultovaný s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý nevzniesol žiadne námietky.

V navrhovanej iniciatíve zostávajú nezmenené tieto ustanovenia smernice 2004/52/ES:

článok 16 (pôvodný článok 8), v ktorom sa stanovujú adresáti smernice; a

príloha I (pôvodná príloha), v ktorej sa stanovujú prvky potrebné na vymedzenie a zavedenie EETS.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov ~~☒~~ a uľahčení
cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatenom cestnom mýte ~~☒~~ v ~~☒~~ Únii ~~☒~~
~~spoločenstve~~ (prepracované znenie)**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na ~~☒~~ Zmluvu o fungovaní Európskej únie ~~☒~~ ~~zmluvu o založení Európskeho
spoločenstva~~, a najmä na jej článok 7 ~~☒~~ 91 ~~☒~~ ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej ~~komisie~~,
~~komisie~~,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru¹⁴,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁵,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓ nový

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES¹⁶ bola podstatným spôsobom zmenená. Vzhľadom na nové zmeny je v záujme prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 1
(prispôsobené)

~~vo svojej rezolúcii zo 17. júna 1997 o rozšírení telematiky v cestnej doprave, najmä vzhľadom
na elektronické vyberanie poplatkov (EVP)¹⁷, Rada vyzvala Komisiu a členské štáty, aby
vyvinuli stratégiu konvergencie EVP s cieľom dosiahnuť primeranú úroveň interoperability~~

¹⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁵ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124).

¹⁷ Ú. v. ES C 194, 25.6.1997, s. 5.

~~na európskej úrovni. Oznámenie Komisie o interoperabilných systémoch elektronického vyberania poplatkov v Európe bol prvou etapou tejto stratégie;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 2
(prispôbené)

~~väčšina členských štátov, ktoré zaviedli elektronické mýtné systémy na financovanie cestnej infraštruktúry alebo na vyberanie poplatkov užívateľov ciest (spoločne uvádzané ako „elektronické mýtné systémy“), používajú technológiu mikrovln s krátkym dosahom a frekvencie okolo 5,8 GHz, ale tieto systémy nie sú v súčasnosti úplne zlučiteľné. Práca na mikrovlnovej technológii vykonaná Európskou komisiou pre normalizáciu (CEN) vyústila v januári 2003 do vypracovania technických noriem vhodných na elektronické mýtné systémy, u ktorých sa používajú mikrovlny s frekvenciou 5,8 GHz, ktorým predchádzalo prijatie technických predbežných noriem v roku 1997. Tieto predbežné normy však nepokrývali všetky systémy 5,8 GHz na vyhradené komunikácie s krátkym dosahom (DSRC) používané v spoločenstve a obsahujú dva varianty, ktoré nie sú úplne zlučiteľné. Sú založené na modeli otvorených systémov vzájomnej komunikácie (OSI) definovanom Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu pre komunikáciu medzi počítačovými systémami;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 3
(prispôbené)

~~výrobcovia zariadení a prevádzkovatelia infraštruktúry sa napriek tomu dohodli v rámci spoločenstva na vývoji interoperabilných produktov založených na existujúcich systémoch DSRC 5,8 GHz. Zariadenia, ktoré budú musieť byť k dispozícii užívateľom, by mali byť schopné komunikovať s technológiami, ktoré sa môžu používať len v nových elektronických mýtnych systémoch, ktoré sa majú zaviesť v spoločenstve po 1. januári 2007, t. j. satelitný systém určovania polohy, technológia mobilných komunikácií využívajúca normu GSM-GPRS a mikrovlnovú technológiu 5,8 GHz;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 4
(prispôbené)

~~je dôležité, aby sa čo najrýchlejšie dokončili normalizačné práce s cieľom vypracovať technické normy zabezpečujúce technickú zlučiteľnosť medzi elektronickými mýtnymi systémami založenými na mikrovlnovej technológii 5,8 GHz a technológii satelitného určovania polohy a mobilných komunikácií, aby sa zabránilo ďalšej fragmentácii trhu;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 5
(prispôbené)

- (2) ~~Je nevyhnutné zabezpečiť všeobecné zavedenie elektronických mýtnych systémov v členských štátoch a susedných štátoch a pritom sú stále naliehavejšie potrebné interoperabilné systémy vhodné z hľadiska budúceho vývoja politiky spoplatňovania ciest v~~ ☒ ~~Únii~~ ☒ ~~spoločenstve~~ a budúceho technického vývoja;

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 6

- (3) ~~e~~Elektronické mýtné systémy by mali byť interoperabilné a založené na otvorených a verejných normách dostupných na nediskriminačnom základe všetkým dodávateľom systémov~~u~~.

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 7

~~je žiadúce, aby pri zavádzaní elektronických mýtnych systémov bol k dispozícii dostatok vozidlových prístrojov, aby sa zabránilo diskriminácii medzi príslušnými podnikmi;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 8

~~najmä na základe ich vysokej flexibility a univerzálnosti môže použitie nových technológií satelitného určovania polohy (GNSS) a mobilných komunikácií (GSM/GPRS) v elektronických mýtnych systémoch prispieť k splneniu požiadaviek novej politiky spoplatňovania ciest, plánovanej na úrovni spoločenstva a členských štátov. Tieto technológie umožňujú registráciu prejdenej vzdialenosti pri každej kategórii ciest bez toho, aby boli potrebné nákladné investície do infraštruktúry. Okrem toho otvárajú cestu novým bezpečnostným a informačným službám pre cestujúcich, ako sú automatické núdzové volanie spustené vozidlom zapojeným do nehody s udaním jeho polohy a aktuálne informácie o podmienkach premávky, intenzite premávky a čase jazdy. Vzhľadom na satelitné určovanie polohy, projekt Galileo, začatý Európskou úniou v roku 2002, má poskytovať od roku 2008 informácie vyššej kvality než sú informácie poskytované súčasným satelitným navigačným systémom a tieto informácie budú optimálne vhodné pre telematické služby v cestnej doprave. Európska geostacionárna navigačná prekrývacia služba (EGNOS), ktorá je jeho predchodcom, začne prevádzku už v roku 2004 s porovnateľnými výsledkami. Tieto inovačné systémy sa však môžu ukázať ako problematické vzhľadom na spoľahlivosť kontrol a prevenciu proti podvodom. Kvôli značným výhodám uvedeným vyššie sa však použitie technológií satelitného určovania polohy a mobilných komunikácií pri zavádzaní nových elektronických mýtnych systémov v zásade odporúča;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 9
(prispôbené)

- (4) ~~s~~Skutočnosť, že ~~sa~~ pri elektronických mýtnych systémoch ~~už používajú alebo v~~ ~~nadchádzajúcich rokoch plánujú viaceré rozdielne techniky (najmä mikrovlnová technika 5,8 GHz, satelitné určovanie polohy a mobilné komunikácie)~~ a že členské štáty a susedné štáty ukladajú rôzne špecifikácie, môže ohroziť hladké fungovanie vnútorného trhu, ako aj ciele dopravnej politiky. Táto situácia môže viesť k zavádzaniu nezlučiteľných a drahých elektronických zariadení v kabínach vodičov ťažkých ~~nákladných~~ ☒ úžitkových ☒ vozidiel a k chybám vodičov pri ich obsluhu, a tým napríklad k neúmyselnému vyhnutiu sa platbe. Také zavádzanie je neprijateľné pre užívateľov a pre výrobcov vozidiel z dôvodov nákladov, z bezpečnostných a právnych dôvodov~~u~~.

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 10
(prispôbené)

- (5) ~~m~~Mali by byť odstránené umelé prekážky fungovania vnútorného trhu, pričom by sa členským štátom a ~~spoločenstvu~~ ☒ Únii ☒ mala ponechať možnosť používať na miestnej, vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni rôzne politiky spoplatňovania všetkých typov vozidiel. Zariadenie inštalované vo vozidlách by malo umožniť realizáciu takých politík spoplatňovania ciest v súlade s princípom nediskriminácie medzi občanmi všetkých členských štátov. Preto sa musí čo najskôr zabezpečiť interoperabilita elektronických mýtnych systémov ☒ v Únii ☒ ~~z~~.
-

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 11

~~vodiči právom očakávajú vyššiu kvalitu služieb cestnej infraštruktúry, najmä v oblasti bezpečnosti, ako aj podstatné zníženie zhršťovania na mýtniciach, hlavne v časoch dopravnej špičky a na určitých preťažených miestach cestnej siete. Koncepcia európskej elektronickej mýtnej služby musí tento záujem brať do úvahy. Okrem toho by sa mali prijať opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby technológie a komponenty, pokiaľ sú technicky uskutočniteľné, mohli byť kombinované aj s inými komponentami vozidla, najmä s elektronickým tachografom a službami núdzového volania. Intermodálne systémy by nemali byť v neskoršom štádiu vylúčené;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 12

~~montážou vhodného zariadenia by mala byť, okrem existujúcich uplatňovaní vyberania mýta, zabezpečená možnosť prístupu k ďalším budúcim uplatňovaniam;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 13

- (6) Európska služba elektronickeho výberu mýta by mala poskytovať interoperabilitu na technickej, zmluvnej a procedurálnej úrovni a obsahovať:
- a) jedinú zmluvu medzi zákazníkmi a prevádzkovateľmi ponúkajúcimi službu, ktorá by zodpovedala zmluvnému súboru pravidiel a umožňovala všetkým prevádzkovateľom a/alebo emitentom poskytovať službu a prístup k celej sieti;
 - b) súbor technických noriem a požiadaviek umožňujúcich priemyslu zabezpečiť výrobu potrebného zariadenia na poskytovanie služby.
-

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 14

- (7) ~~z~~Zmluvnou interoperabilitou sa vytvorí potenciál na významné uľahčenie pre určitých užívateľov ciest a značné administratívne úspory pre komerčných užívateľov ciest~~z~~.
-

- (8) Malo by sa potvrdiť, že Európsku službu elektronického výberu mýta (ďalej aj „EETS“) poskytujú poskytovatelia EETS vymedzení v rozhodnutí Komisie 2009/750/ES¹⁸.
- (9) Aby palubné zariadenia pokrývali požadované komunikačné technológie, malo by sa poskytovateľom EETS umožniť využitie a prepojenie iných hardvérových a softvérových systémov, ktoré už sú vo vozidle k dispozícii, ako napríklad satelitné navigačné systémy alebo smartfóny.
- (10) Aplikácie elektronického výberu mýta a kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS) využívajú podobné technológie a susediace frekvenčné pásma na komunikáciu krátkeho dosahu medzi vozidlami alebo medzi vozidlom a infraštruktúrou. V budúcnosti by sa mal preskúmať potenciál zlúčenia elektronického výberu mýta so systémami C-ITS v pásme 5,9 GHz (ktoré v súčasnosti využíva C-ITS), pričom treba dôkladne vyhodnotiť náklady, prínosy, technické prekážky a ich prípadné riešenia.
- (11) Treba pritom zohľadniť osobitné charakteristiky systémov elektronického výberu mýta, ktoré sa dnes používajú pri ľahkých vozidlách. Keďže žiadne takéto systémy elektronického výberu mýta v súčasnosti nevyužívajú satelitné určovanie polohy ani mobilné komunikácie, poskytovateľom EETS by sa malo na obmedzený čas umožniť vybavovanie ľahkých vozidiel palubnými zariadeniami, ktoré sú kompatibilné iba s technológiou pásma 5,8 GHz.
- (12) Keď európske normalizačné organizácie revidujú normy upravujúce EETS, mali by sa zaviesť primerané prechodné opatrenia na zistenie kontinuity EETS a kompatibility medzi mýtnymi systémami a komponentmi interoperability, ktoré sa už v okamihu revízie noriem využívajú.
- (13) Problémy s identifikáciou neplatičov elektronického mýta z iných členských štátov sťažujú zavádzanie takýchto systémov, ako aj širšie uplatňovanie zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ na cestách Únie.
- (14) V záujme konzistentnosti a efektívneho využívania zdrojov by systém na výmenu informácií o neplatičoch cestných poplatkov mal využívať rovnaké nástroje ako systém na výmenu informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413¹⁹.
- (15) Cezhraničná výmena informácií o neplatičoch cestných poplatkov by sa mala členským štátom umožniť nezávisle od technológie používanej pri transakciách elektronického výberu mýta.
- (16) Od členských štátov by sa malo vyžadovať, aby Komisii poskytovali informácie a údaje potrebné na vyhodnotenie efektívnosti a účinnosti systému výmeny informácií o neplatičoch cestných poplatkov. Od Komisie by sa malo vyžadovať vyhodnotenie získaných údajov a informácií a navrhnutie prípadne potrebných zmien legislatívy.

¹⁸ Rozhodnutie Komisie 2009/750/ES zo 6. októbra 2009 o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov (Ú. v. EÚ L 268, 13.10.2009, s. 11).

¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/413 z 11. marca 2015, ktorou sa uľahčuje cezhraničná výmena informácií o dopravných deliktoch súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky (Ú. v. EÚ L 68, 13.3.2015, s. 9).

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 15

~~elektronické mýtné systémy značne prispievajú k zníženiu rizika nehôd a tým k zvýšeniu bezpečnosti cestnej premávky, k zníženiu preťaženia na mýtniciach najmä v časoch dopravnej špičky. Znížia aj negatívny potenciálny dopad čakajúcich a znovu štartujúcich vozidiel a preťaženia ako aj dopad na životné prostredie spojený s výstavbou nových mýtníc alebo s rozširovaním existujúcich mýtníc;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 16
(prispôbené)

~~Biela kniha o európskej dopravnej politike do roku 2010 obsahuje ciele bezpečnosti a plynulosti cestnej dopravy. Interoperabilné inteligentné dopravné služby a systémy sú kľúčovým nástrojom pri dosahovaní týchto cieľov;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 17
(prispôbené)

- (17) ~~zavedenie elektronických mýtnych systémov bude zahŕňať spracovanie osobných údajov. Také spracovanie sa musí vykonávať v súlade s pravidlami ~~spoločenstva~~ Únie ~~stanovenými medzi iným okrem iného v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/EHS z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov~~²⁰ nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679²¹, smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680²² a v smernici ~~2002/58/ES Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002 týkajúcej sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií~~²³. Právo na ochranu osobných údajov je výslovne uznané článkom 8 Charty základných práv Európskej únie;~~

²⁰ ~~Ú. v. ES 281, 23.11.1995, s. 31. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) 1882/2003 (Ú. v. EÚ 284, 31.10.2003, s. 1)~~

²¹ ~~Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).~~

²² ~~Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/680 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov príslušnými orgánmi na účely predchádzania trestným činom, ich vyšetrovania, odhaľovania alebo stíhania alebo na účely výkonu trestných sankcií a o voľnom pohybe takýchto údajov a o zrušení rámcového rozhodnutia Rady 2008/977/SVV (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 89).~~

²³ ~~Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002 týkajúca sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 18

~~automatické zaúčtovanie mýtnych poplatkov na bankové účty alebo kreditné/debetné karty v
spoločenstve a v tretích štátoch je podmienené plne funkčným platobným priestorom
spoločenstva s nediskriminačnými poplatkami za služby;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 19

~~systémy elektronického vyberania mýta, ktoré sú v prevádzke v členských štátoch, by mali
splňať nasledovné základné kritériá: systém by mal byť schopný prebrať budúce
technologické a systémové zlepšenia bez nákladnej výmeny starších modelov a metód;
náklady komerčných a súkromných užívateľov ciest na zavedenie systémov by mali byť
nepodstatné v porovnaní s výhodami takých užívateľov ako aj spoločnosti ako celku, a ich
zavedenie v každom členskom štáte by malo byť nediskriminačné v každom ohľade pre
domáceho užívateľa a užívateľov ciest z iných členských štátov;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 20
(prispôbené)

~~pretože ciele tejto smernice, najmä interoperabilita elektronických mýtnych systémov na
vnútornom trhu a zavedenie Európskej elektronickej mýtnej služby pokrývajúcej celú cestnú
sieť spoločenstva, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi, a preto sa môžu
vzhľadom na ich európsky rozmer lepšie dosiahnuť na úrovni spoločenstva, môže
spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5
zmluvy. V súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku nejde táto
smernica nad rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 21
(prispôbené)

~~malo by byť zabezpečené zapojenie zainteresovaných strán (ako sú prevádzkovatelia mýtnej
služby, prevádzkovatelia infraštruktúry, elektronický a automobilový priemysel a užívatelia)
do konzultácií o technických a zmluvných aspektoch vytvárania európskej elektronickej
mýtnej služby. Komisia by mala prípadne konzultovať s mimovládnyimi organizáciami
pôsobiacimi v oblasti ochrany súkromia, bezpečnosti na cestách a životného prostredia;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 22
(prispôbené)

~~na zriadenie európskej elektronickej mýtnej služby musí výbor pre elektronické mýto
ustanovený touto smernicou stanoviť zásady;~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 23

- (18) ~~Táto smernica nemá vplyv na slobodu členských štátov stanoviť predpisy, ktorými sa riadi spoplatňovanie cestnej infraštruktúry a daňové záležitosti.~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124, odôvodnenie 24

~~opatrenia nevyhnutné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy výkonu vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu²⁴.~~

↓ nový

- (19) Na zaistenie interoperability elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčenie cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatených cestných poplatkoch by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu s cieľom prispôbiť technologickému pokroku zoznam technológií, ktoré možno použiť pri transakciách elektronickej platby mýta v elektronických mýtnych systémoch, ktoré si vyžadujú montáž alebo používanie palubných zariadení. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie viedla v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (20) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcou smernicou. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa nezmenili, vyplýva z predchádzajúcej smernice.
- (21) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehoty uvedenej v časti B prílohy V na transpozíciu smernice do vnútroštátneho práva.
- (22) V súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001²⁵ sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov,

²⁴ ~~Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

²⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

~~Cieľ~~ ☒ Predmet úpravy ☒ a ☒ rozsah ☒ pôsobnosti

1. Táto smernica stanovuje podmienky potrebné na zaručenie interoperability elektronických mýtnych systémov ☒ a na uľahčenie cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatených cestných poplatkoch ☒ v ~~spoločenstve~~ ☒ Únii ☒. Vztahuje sa na elektronické vyberanie všetkých druhov cestných poplatkov na celej cestnej sieti ~~spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ vrátane všetkých mestských a mimomestských ciest, diaľnic, ciest vyššej a nižšej kategórie a rôznych stavebných konštrukcií ako tunely, mosty a prevozné lode.

⇒ Táto smernica sa uplatňuje bez toho, aby boli ovplyvnené rozhodnutia členských štátov vyberať poplatky za určité typy vozidiel, určovať výšku týchto poplatkov a účel, na ktorý sa vyberajú. ☒

2. Táto smernica sa nevzťahuje na:

a) cestné mýtné systémy bez elektronických zariadení na vyberanie mýta;

~~b) elektronické mýtné systémy, ktoré nevyžadujú inštalovanie palubného zariadenia;~~

~~eb)~~ malé čisto miestne cestné mýtné systémy, ~~u~~ pri ktorých by náklady na zabezpečenie zhody s požiadavkami tejto smernice boli neúmerné v porovnaní s prínosmi;

⇒ c) poplatky za parkovanie. ☒

3. ~~Na dosiahnutie e Cieľa stanoveného v odseku 1 sa zriaďuje~~ ☒ interoperability ☒ Európska elektronická ☒ cestných ☒ mýtnych ~~služba~~ ☒ systémov v Únii zabezpečí európska služba elektronického výberu mýta (EETS) ☒, ktorá je doplnkom národných elektronických mýtnych služieb členských štátov ~~a zaručuje v celom spoľčenstve pre užívateľov interoperabilitu elektronických mýtnych systémov, ktoré už boli zavedené v členských štátoch a tých, ktoré budú v budúcnosti zavedené v rámci tejto smernice.~~

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

a) „európska služba elektronického výberu mýta (EETS)“ znamená služby, ktoré užívateľovi EETS zmluvne poskytuje poskytovateľ EETS. Tieto služby zahŕňajú sprístupnenie a zaručenie správnej parametrizácie a fungovania palubných zariadení potrebných na úhradu cestného mýta vo všetkých oblastiach elektronického mýta dohodnutých v zmluve, spracovanie platby cestného mýta, ktoré užívateľ dlží mýtnemu úradu, v užívateľovom mene, ako aj poskytovanie iných služieb a podpory, ktoré užívateľ potrebuje na splnenie povinností uložených mýtnymi úradmi v spojení s mýtnymi oblasťami dohodnutými v zmluve;

- b) „mýtny úrad“ je verejný alebo súkromný subjekt, ktorý vyberá cestné mýto za pohyb vozidiel v oblastiach elektronického mýta;
- c) „poskytovateľ EETS“ je subjekt, ktorý udeľuje prístup k EETS užívateľovi EETS na základe zmluvy, a ktorý je zaregistrovaný v členskom štáte sídla;
- d) „užívateľ EETS“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá má zmluvu s poskytovateľom EETS na účely prístupu k EETS;
- e) „oblasť elektronického mýta“ je cesta, cestná sieť, stavba ako most alebo tunel, alebo trajekt, za ktoré sa vyberajú cestné poplatky s výlučným alebo čiastočným využitím mechanizmov automatického rozpoznávania, ako napríklad komunikácia s palubnými zariadeniami vo vozidle či automatické rozlišovanie evidenčného čísla vozidla;
- f) „palubné zariadenie“ je súbor všetkých hardvérových a softvérových komponentov potrebných na poskytovanie EETS, ktorý je montovaný alebo prítomný na palube vozidla na účel zberu, uchovávanía, spracovania a diaľkového prijímania/odosielania údajov;
- g) „cestný poplatok“ je poplatok, ktorý musí účastník cestnej premávky zaplatiť za pohyb po danej ceste, cestnej sieti, stavbe ako most alebo tunel, alebo za použitie trajektu;
- h) „nezaplatenie cestného poplatku“ je spáchanie deliktu, ktorého dôsledkom je, že účastník cestnej premávky nezaplatil cestný poplatok v členskom štáte v zmysle príslušných právnych predpisov daného členského štátu;
- i) „členský štát evidencie“ je členský štát evidencie vozidla, ktorým bol spáchaný delikt nezaplatenia cestného poplatku;
- j) „národné kontaktné miesto“ je príslušný orgán určený na výmenu údajov o evidencii vozidiel;
- k) „automatické vyhľadávanie“ je online prístupový proces na prehľadávanie databáz jedného, viacerých alebo všetkých členských štátov alebo zúčastnených krajín;
- l) „vozidlo“ je akékoľvek motorové vozidlo vrátane motocyklov, ktoré sa zvyčajne používa na cestnú prepravu osôb alebo tovaru;
- m) „držiteľ vozidla“ je osoba, na ktorej meno je vozidlo evidované v zmysle zákonov členského štátu evidencie;
- n) „ťažké úžitkové vozidlo“ je vozidlo určené na prepravu tovaru, ktoré má najväčšiu prípustnú hmotnosť nad 3,5 tony, alebo vozidlo určené na prepravu cestujúcich s miestami pre viac ako deväť osôb vrátane vodiča;
- o) „ľahké vozidlo“ je každé vozidlo, ktoré nie je ťažkým úžitkovým vozidlom.

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124 (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 23

Technické riešenia

1. Všetky nové elektronické mýtné systémy ⇒, ktoré si vyžadujú montáž alebo použitie palubného zariadenia, ⇐ ~~uvedené do prevádzky od 1. januára 2007~~ musia na vykonávanie elektronických mýtnych transakcií používať jednu alebo viaceré z týchto technológií ☒ uvedených v prílohe IV ☒.

⇒ Existujúce elektronické mýtné systémy, ktoré využívajú technológie iné než tie uvedené v prílohe IV, musia byť v súlade s týmito technológiami, ak sa vykonávajú významné technologické vylepšenia. ⇐

- a) ~~satelitné určovanie polohy;~~
- b) ~~mobilné komunikácie podľa normy GSM-GPRS (GSM TS 03.60/23.060);~~
- e) ~~5,8 GHz mikrovlnovú technológiu.~~

↓ nový

2. Palubné zariadenia, ktoré využívajú technológiu satelitného určovania polohy, musia byť kompatibilné s polohovacími službami systému Galileo a Európskej geostacionárnej navigačnej prekrývacej služby (EGNOS), pričom však môžu byť kompatibilné aj s inými satelitnými navigačnými systémami.

3. Poskytovatelia EETS užívateľom sprístupnia palubné zariadenia, ktoré sú vhodné na použitie, interoperabilné a schopné komunikácie so všetkými elektronickými mýtnymi systémami v prevádzke v členských štátoch, ktoré využívajú technológie uvedené v prílohe IV.

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124

~~2. Európska elektronická mýtna služba sa uvádza do prevádzky podľa článku 3 ods. 1. Prevádzkovatelia poskytnú k dispozícii zainteresovaným užívateľom palubné zariadenia vhodné na použitie vo všetkých elektronických mýtnych systémoch, ktoré sú v prevádzke v členských štátoch a ktoré používajú technológie uvedené v odseku 1 a sú vhodné na používanie vo všetkých typoch vozidiel, v súlade s harmonogramom stanoveným v článku 3 ods. 4. Tieto zariadenia musia byť minimálne interoperabilné a schopné komunikácie so všetkými systémami prevádzkovanými v členských štátoch a musia používať technológie uvedené v odseku 1. Podrobné opatrenia v tomto ohľade stanoví výbor uvedený v článku 5 ods. 1 vrátane opatrení týkajúcich sa dostupnosti palubného zariadenia tak, aby bol uspokojený dopyt zainteresovaných užívateľov.~~

↓ nový

4. Palubné zariadenia môžu využívať vlastný hardvér a softvér, iné hardvérové a softvérové prvky prítomné vo vozidle, alebo oboje. Na komunikáciu s inými hardvérovými systémami vo vozidle môže palubné zariadenie využívať aj iné technológie než tie uvedené v prílohe IV.

5. Do 31. decembra 2027 môžu poskytovatelia EETS poskytovať užívateľom ľahkých vozidiel palubné zariadenia, ktoré sú vhodné na použitie iba s 5,8 GHz mikrovlnnou technológiou.

~~3. Odporúča sa, aby nové elektronické mýtné systémy uvedené do prevádzky po prijatí tejto smernice, používali technológie satelitného určovania polohy a mobilných komunikácií uvedené v odseku 1. Komisia v spolupráci s výborom uvedeným v článku 5 ods. 1 vypracuje do 31. decembra 2009 správu o možnom presune do systémov používajúcich iné technológie. Táto správa bude obsahovať štúdiu použitia každej z technológií uvedených v odseku 1, ako aj analýzu nákladov a prínosov. V prípade potreby Komisia priloží k správe návrh o stratégii presunu adresovaný Európskemu parlamentu a Rade.~~

~~4. Bez ohľadu na odsek 1, palubné zariadenie môže byť vhodné aj pre iné technológie pod podmienkou, že to nevedie k dodatočnému zaťaženiu užívateľov alebo k ich diskriminácii. Palubné zariadenie môže byť prípadne spojené s elektronickým tachografom vozidla.~~

~~5. Ak členské štáty majú mýtné systémy, prijímajú potrebné opatrenia na zvýšenie používania elektronických mýtnych systémov. Musia sa snažiť o to, aby najneskôr od 1. januára 2007 minimálne 50 % vozidiel na každej mýtnici mohlo používať elektronické mýtné systémy. Jazdný pruh používaný na vyberanie elektronického mýta sa môže využiť aj na vyberanie mýta inými prostriedkami, s patričným zreteľom na bezpečnosť.~~

~~6. Práce na interoperabilite existujúcich technológií vyberania mýta vykonané v rámci Európskej elektronickej mýtnej služby zabezpečia plnú zlučiteľnosť a vzájomné prepojenie s technológiami uvedenými v odseku 1 a ich zariadeniami.~~

~~7. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracovanie osobných údajov potrebné na prevádzku Európskej elektronickej mýtnej služby~~ ☒ EETS ☒ ~~vykonávalo v súlade s právnymi predpismi~~ ~~spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ ~~chrániacimi slobodu a základné práva fyzických osôb~~ ☒ ~~vrátane ich súkromia~~ ☒, najmä s ustanoveniami smernice 95/46/ES nariadenia (EÚ) 2016/679, smernice (EÚ) 2016/680 a smernice 2002/58/ES.

Článok 3

Zriadenie Európskej elektronickej mýtnej služby

~~1. Zriadi sa Európska elektronická mýtna služba, ktorá zahŕňa celú cestnú sieť spoločenstva, na ktorej sa mýto alebo poplatky za použitie cesty vyberajú elektronicke. Táto elektronická mýtna služba je vymedzená zmluvným súborom pravidiel umožňujúcich všetkým prevádzkovateľom a/alebo emitentom poskytovať službu, ako aj súborom technických noriem a požiadaviek a jedinou zmluvou medzi zákazníkmi a prevádzkovateľmi a/alebo emitentami ponúkajúcimi službu. Táto zmluva, ktorá môže byť uzavretá s prevádzkovateľom ktorejkoľvek časti siete a/alebo emitentom, umožní predplatiteľom prístup k službe na celej sieti.~~

~~4. Keď členské štáty majú národné systémy elektronického vyberania mýta zabezpečia, aby prevádzkovatelia a/alebo emitenti ponúkali Európsku elektronickú mýtnu službu svojim zákazníkom podľa tohto harmonogramu:~~

~~a) pre všetky vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t a pre vozidlá umožňujúce prepravu viac než deviatich osôb (vodič + 8) najneskôr tri roky potom, čo boli prijaté rozhodnutia o vymedzení Európskej elektronickej mýtnej služby, ako je uvedené v článku 4 ods. 4;~~

~~b) pre všetky ostatné typy vozidiel najneskôr päť rokov potom, čo boli prijaté rozhodnutia o vymedzení Európskej elektronickej mýtnej služby, ako je uvedené v článku 4 ods. 4~~

Článok 4

Charakteristiky ~~Európskej elektronickej mýtnej služby~~ ☒ EETS ☒

1. ~~Európska elektronická mýtna služba~~ ☒ EETS ☒ je založená na prvkoch uvedených v prílohe ~~I k smernici~~.

↓ 219/2009 čl. 1 a príloha – bod 7.7.

~~2. V prípade potreby sa môže príloha z technických dôvodov prispôbiť. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 2.~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124 (prispôbené)

~~2. Európska elektronická mýtna služba je nezávislá na základných rozhodnutiach prijatých členskými štátmi o vyberaní mýta za určité typy vozidiel, úrovni poplatkov a účele, na ktorý sú také poplatky vyberané. Týka sa len metódy vyberania mýta alebo poplatkov. Služba~~ ☒ EETS ☒ umožňuje uzavretie zmlúv bez ohľadu na miesto registrácie vozidla, štátnu príslušnosť zmluvných strán a oblasť alebo ~~miesto~~ ☒ úsek ☒ na cestnej sieti, za ktoré sa ~~mýto~~ ☒ cestný poplatok ☒ vyberá.

3. ~~Systém~~ ☒ EETS ☒ umožňuje rozvíjať ~~interoperabilitu~~ ☒ intermodalitu ☒ bez toho, aby znevýhodňoval ostatné druhy dopravy.

~~3.4. Európska elektronická mýtna služba~~ ☒ EETS ☒ používa technické riešenia uvedené v článku ~~2~~ 3 pričom ~~využíva verejne dostupné~~ ☒, ako aj technické ☒ špecifikácie ☒ uvedené v článku 10 ods. 2. ☒.

↓ 219/2009 čl. 1 a príloha – bod 7.7.

~~4. Komisia prijme rozhodnutia týkajúce sa vymedzenia európskej elektronickej mýtnej služby. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 2. Tieto rozhodnutia sa prijímajú len vtedy, keď na základe posúdenia príslušných štúdií existujú všetky predpoklady na to, aby bola interoperabilita funkčná zo všetkých hľadísk vrátane technických, právnych a komerčných podmienok.~~

~~5. Komisia prijme technické rozhodnutia týkajúce sa realizácie európskej elektronickej mýtnej služby. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 2.~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124 (prispôsobené)
⇒ nový

~~75. V súlade s postupom stanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2015/1535/EÚ²⁶ 98/34/ES Európskeho parlamentu a Rady z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov²⁷ vyzýva Komisia~~ ☒ požiadala ☒ príslušné európske normalizačné organizácie, predovšetkým CEN, ~~aby vyvinuli najväčšie úsilie na účely~~ ☒ o ☒ rýchleho schválenia ☒ noriem použiteľných na elektronické mýtné systémy, ~~najmä~~ vzhľadom na technológie uvedené v článku 2 ods. 1 prílohy IV ⇒ a podľa potreby o ich aktualizáciu ⇐. ⇒ Komisia normalizačné orgány požiadala o zaistenie trvalej kompatibility komponentov interoperability. ⇐

~~86. ☒ Palubné ☒ Zariadenia pre Európsku elektronickú mýtnu službu ☒ EETS ☒ musia predovšetkým spĺňať požiadavky smernice 1999/5/ES Európskeho parlamentu a Rady z 9. marca 1999 o rádiovom zariadení a koncových telekomunikačných zariadeniach a o vzájomnom uznávaní ich zhody²⁸ Európskeho parlamentu a Rady 2014/53/EÚ²⁹ a smernice Rady 89/336/EHS z 3. mája 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa elektromagnetickej kompatibility³⁰ Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ³¹.~~

↓ nový

Článok 5

Postup pri výmene informácií medzi členskými štátmi

1. Na účely vyšetrovania nezaplatenia cestných poplatkov udelí členský štát národným kontaktným miestam ostatných členských štátov prístup k týmto údajom o vnútroštátnej evidencii vozidiel s možnosťou automatického vyhľadávania:

a) údaje o vozidlách a

b) údaje o vlastníkoch alebo držiteľoch vozidla.

Dátové prvky uvedené v písmenách a) a b), ktoré sú nevyhnutné na automatické vyhľadávanie, musia byť v súlade s prílohou II.

²⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2015/1535/EÚ z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1).

²⁷ Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37. Smernica naposledy zmenená a doplnená Akтом o prístupení z roku 2002.

²⁸ Ú. v. ES L 91, 7.4.1999, s. 10. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) 1882/2002.

²⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/53/EÚ zo 16. apríla 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa sprístupňovania rádiových zariadení na trhu (Ú. v. EÚ L 153, 22.5.2014, s. 62).

³⁰ Ú. v. ES L 139, 23.5.1989, s. 19. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 93/68/EHS (Ú. v. ES L 220, 30.8.1993, s. 1).

³¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ z 26. februára 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na elektromagnetickú kompatibilitu (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 79).

2. Na účely výmeny údajov uvedených v odseku 1 určí každý členský štát národné kontaktné miesto. Právomoci národných kontaktných miest sa riadia platným právom dotknutého členského štátu.
3. Pri automatickom vyhľadávaní formou odosielanej požiadavky použije národné kontaktné miesto členského štátu, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, úplné evidenčné číslo.

Automatické vyhľadávanie sa vykonáva v súlade s postupmi uvedenými v Kapitole 3 bodoch 2 a 3 prílohy k rozhodnutiu Rady 2008/616/SVV³² a s požiadavkami prílohy II k tejto smernici.

Členský štát, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, použije získané údaje na zistenie toho, kto je za nezaplatenie daného poplatku zodpovedný.
4. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na zaistenie toho, že výmena informácií sa vykonáva interoperabilnými elektronickými prostriedkami bez toho, aby sa vymieňali údaj zo žiadnych ďalších databáz, ktoré sa nepoužívajú na účely tejto smernice. Členské štáty pri takejto výmene informácií zaistia nákladovú efektívnosť a zabezpečenie. Členské štáty zaistia bezpečnosť a ochranu prenášaných údajov podľa možností použitím existujúcich softvérových aplikácií, ako je napríklad aplikácia uvedená v článku 15 rozhodnutia 2008/616/SVV, a zmenených verzií uvedených softvérových aplikácií, a to v súlade s prílohou II k tejto smernici a kapitolou 3 bodmi 2 a 3 prílohy k rozhodnutiu 2008/616/SVV. Zmenené verzie softvérových aplikácií musia umožňovať režim online výmeny informácií v reálnom čase a režim hromadnej výmeny informácií, pričom v druhom prípade je možná výmena viacerých požiadaviek alebo odpovedí v rámci jednej správy.
5. Každý členský štát znáša svoje vlastné náklady vyplývajúce zo správy, používania a údržby softvérových aplikácií uvedených v odseku 4.

Článok 6

Informačný list o nezaplatení cestného poplatku

1. Členský štát, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, rozhodne o tom, či sa v nadväznosti na nezaplatenie cestného poplatku začne konanie, alebo nie.

Ak sa členský štát, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, rozhodne takéto konanie začať, tento členský štát v súlade so svojím vnútroštátnym právom informuje vlastníka alebo držiteľa vozidla, prípadne inú identifikovanú osobu podozrivú z nezaplatenia cestného poplatku. Toto informovanie musí v súlade s vnútroštátnym právom zahŕňať právne dôsledky na území členského štátu, v ktorom došlo k nezaplateniu cestného poplatku podľa práva daného členského štátu.
2. Členský štát, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, v súlade so svojím právom v zasielanom informačnom liste vlastníkovi, držiteľovi vozidla alebo inej identifikovanej osobe podozrivej z nezaplatenia cestného poplatku uvedie všetky relevantné informácie, najmä povahu nezaplatenia cestného poplatku, miesto, dátum a čas nezaplatenia cestného poplatku, názov porušeného vnútroštátneho právneho predpisu, sankciu a v náležitých prípadoch aj údaje o zariadení, ktoré sa použilo na

³² Rozhodnutie Rady 2008/616/SVV z 23. júna 2008 o vykonávaní rozhodnutia 2008/615/SVV o zintenzívnení cezhraničnej spolupráce, najmä v boji proti terorizmu a cezhraničnej trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 210, 6.8.2008, s. 12).

zistenie deliktu. Na tento účel môže členský štát, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, použiť vzor stanovený v prílohe III.

3. Ak sa členský štát, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, rozhodne začať konanie v nadväznosti na nezaplatenie cestného poplatku, na zaistenie dodržiavania základných práv zašle informačný list v jazyku, v ktorom je vyhotovený doklad o evidencii vozidla, ak je k dispozícii, alebo v jednom z úradných jazykov členského štátu evidencie.

Článok 7

Podávanie správ členskými štátmi Komisii

Každý členský štát zašle Komisii do [4 rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] a následne každé dva roky súhrnnú správu.

V súhrnnej správe sa uvedie počet automatických vyhľadávaní vykonaných členským štátom, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, a adresovaných národnému kontaktnému miestu členského štátu evidencie v nadväznosti na delikty nezaplatenia cestných poplatkov spáchané na jeho území, ako aj povaha deliktov nezaplatenia cestného poplatku, pri ktorých boli adresované požiadavky, a počet nesplnených požiadaviek.

V súhrnnej správe sa uvedie aj opis situácie na vnútroštátnej úrovni z hľadiska konaní v nadväznosti na nezaplatenie cestného poplatku na základe podielu takýchto deliktov, po ktorých nasledovali informačné listy.

Článok 8

Ochrana údajov

1. Na osobné údaje spracúvané podľa tejto smernice sa vzťahujú ustanovenia nariadenia (EÚ) 2016/679 a vnútroštátnych zákonov, iných právnych predpisov a správnych opatrení, ktorými sa transponuje smernica (EÚ) 2016/680.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa osobné údaje spracúvané na základe tejto smernice v primeranej lehote opravili, ak sú nesprávne, alebo vymazali či obmedzili, a aby sa stanovila lehota na uchovávanie údajov v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679 a vnútroštátnymi zákonmi, inými právnymi predpismi a správными opatreniami, ktorými sa transponuje smernica (EÚ) 2016/680.

Členské štáty zabezpečia, aby sa všetky osobné údaje spracúvané na základe tejto smernice používali iba na uľahčenie cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatení cestných poplatkov, a aby dotknuté osoby mali rovnaké práva na informácie, prístup, opravu, vymazanie a zablokovanie, odškodnenie a súdne prostriedky nápravy, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2016/679 a vo vnútroštátnych zákonoch, iných právnych predpisoch alebo správnych opatreniach, ktorými sa transponuje smernica (EÚ) 2016/680.

3. Každá dotknutá osoba má právo získať informácie o tom, aké osobné údaje zaznamenané v členskom štáte evidencie boli zaslané členskému štátu, v ktorom došlo k nezaplateniu cestného poplatku, vrátane dátumu požiadavky a identifikácie príslušného orgánu členského štátu, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku.

Článok 9

Správa

Komisia do [5 rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní článkov 6 a 7 tejto smernice v členských štátoch. V správe sa Komisia zameria predovšetkým na nasledujúce aspekty a v prípade potreby predloží návrhy, ktoré sa ich týkajú:

- posúdenie účinnosti článkov 6 a 7 pri znižovaní počtu prípadov nezaplatenia cestných poplatkov v Únii,
- posúdenie potreby ďalšieho uľahčenia cezhraničného vymáhania úhrady cestných poplatkov v Únii, pričom sa na tento účel vytvorí mechanizmus pomoci zo strany členského štátu evidencie v prospech členského štátu, na území ktorého došlo k nezaplateniu cestného poplatku, pri vymáhaní cestných poplatkov a pokút.

Článok 10

Delegované akty

1. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 11 prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohy I a IV na účely ich prispôsobenia technickému pokroku.
2. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 11 prijímať delegované akty, pokiaľ ide o vymedzenie technických špecifikácií a požiadaviek EETS, ako aj zmluvných pravidiel poskytovania tejto služby vrátane práv a povinností poskytovateľov EETS, mýtnych úradov a užívateľov EETS.
3. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 11 prijímať delegované akty, pokiaľ ide o administratívne opatrenia, ochranné doložky a zmierovací postup medzi mýtnymi orgánmi a poskytovateľmi EETS.
4. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 11 prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať prílohu II na zohľadnenie prípadných relevantných zmien, ktoré sa majú vykonať v rozhodnutiach Rady 2008/615/SVV³³ a 2008/616/SVV, alebo ak si to vyžadujú akékoľvek iné relevantné akty Únie.

Článok 11

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo [dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 10 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

³³ Rozhodnutie Rady 2008/615/SVV z 23. júna 2008 o zintenzívnení cezhraničnej spolupráce, najmä v boji proti terorizmu a cezhraničnej trestnej činnosti (Ú. v. EÚ L 210, 6.8.2008, s. 1).

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016³⁴.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

↓ 219/2009 čl. 1 a príloha – bod 7.7.

~~Článok 5~~

~~Postup výboru~~

- ~~1. Komisii pomáha Výbor pre elektronické mýto.~~
- ~~2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124 (prispôbené)

~~Článok 6~~ 12

~~Vykonávanie~~ ☒ Transpozícia ☒

~~1. Členské štáty do 20. novembra 2005 uvedú do platnosti zákony, iné právne predpisy a administratívne správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou~~ ☒ článkami 1 a 3 až 8 a s prílohami II a III do [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice] ☒. Bezodkladne ~~pošlú~~ ☒ oznámia ☒ Komisii znenie týchto ☒ opatrení ☒ ~~ustanovení spolu s tabuľkou vzájomného vzťahu takých ustanovení a ustanovení tejto smernice.~~

~~Keď členské štáty prijímajú tieto opatrenia, tieto budú obsahovať odkaz na túto smernicu alebo ich bude sprevádzať takýto odkaz pri príležitosti ich úradného uverejnenia.~~ ☒ Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. ☒ ☒ Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernicu zrušenú touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. ☒ ~~Spôsob týchto odkazov ustanovia~~ ☒ Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia ☒ členské štáty.

☒ 2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice. ☒

³⁴ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

↓ nový

Článok 13

Zrušenie

Smernica 2004/52/ES sa zrušuje s účinnosťou od [jeden deň po dátume uvedenom v článku 12 ods. 1 prvom pododseku] bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smernice uvedených v prílohe V časti B do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI.

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124 (prispôsobené)

Článok ~~7~~ 14

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť ~~20. deň~~ ☒ dvadsiatym dňom ☒ po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

↓ 2004/52/ES, Ú. v. EÚ L 166,
30.4.2004, s. 124 (prispôsobené)

Článok ~~8~~ 15

Adresáti

Táto smernica je ~~adresovaná~~ ☒ určená ☒ členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*