



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Общността Съюза (преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

{ SWD(2017) 190 final }

{ SWD(2017) 191 final }

{ SWD(2017) 192 final }

{ SWD(2017) 193 final }

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Системи за електронно пътно таксуване се използват на национално, регионално или местно равнище в 20 държави членки и броят им постоянно се увеличава. Повечето такива системи налагат ползвателите на пътищата да инсталират специално оборудване („бордови апаратури“, или „БА“) в своите превозни средства. Въпреки че някои системи предлагат трансграничната оперативна съвместимост, повечето нямат тази функционална характеристика. Това води до разходи и тежести за потребителите, които трябва да оборудват превозните си средства с множество БА, за да могат да се движат безпрепятствено в различни държави. Разходите понастоящем се изчисляват на 334 милиона EUR годишно, като се очаква те да намалеят до малко под 300 млн. EUR годишно до 2025 г. (ако не се предприеме действие на равнището на ЕС).

Липсата на трансгранична оперативна съвместимост означава също така разходи за публичните органи, които трябва да набавят и обслужват дублиращи се бордови апаратури, които функционират на национално ниво, но не могат да бъдат използвани в чужбина. Само в една национална система, където местоположението на превозните средства се установява чрез спътникова система за позициониране¹, еднократните разходи за набавяне на бордови апаратури възлизат на 120 милиона EUR, а обслужването им – на 14,5 милиона EUR годишно.

За справяне с тези проблеми през 2004 г.² беше приета Директивата за оперативната съвместимост на системите за електронно пътно таксуване. В решение на Комисията от 2009 г., с което се установява как оперативната съвместимост трябва да бъде постигната на практика³, се съдържа изискването доставчиците на специализирана европейската услуга за електронно пътно таксуване („ЕУЕПТ“) да предлагат на ползвателите на пътя бордови апаратури, които са съвместими с всички електронни системи за пътно таксуване.

В голяма степен целите на законодателството не са постигнати. Постигната е известна трансгранична оперативна съвместимост, но в Хърватия, Чешката република, Германия, Гърция, Унгария,⁴ Ирландия,⁵ Италия, Полша, Словакия, Словения и Обединеното кралство за плащане на пътните такси все още могат да се използват само националните бордови апаратури.

Идентифицирани са две основни причини за това:

¹ Подобни системи понастоящем се въвеждат от Белгия, Германия, Унгария и Словакия, но и други държави членки (понастоящем България и Швеция) разглеждат тяхното въвеждане.

² Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124–143.)

³ Решение 2009/750/ЕО на Комисията от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи, ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11–29).

⁴ В рамките на унгарската система за събиране на пътни такси могат да се използват различни бордови апаратури, но почти всички те са национални. Все още не могат да се използват никакви бордови апаратури за ЕУЕПТ.

⁵ В Ирландия има множество доставчици на бордови апаратури, но всичките те са национални. Трансграничната оперативна съвместимост все още не е налице.

- доставчиците на ЕУЕПТ са изправени пред значителни бариери за навлизане, като например:
 - дискриминационно третиране от страна на публичните органи (включително защита на заварените оператори);
 - дълги и променящи се процедури за получаване на одобрение; както и
 - технически особености на местните системи, които не отговарят на установените стандарти.

Фактът, че съществуващото законодателство не определя достатъчно ясно задълженията на структурите, които събират пътни такси (структурите, които управляват схеми за пътно таксуване) и тези на държавите членки по отношение доставчиците на ЕУЕПТ, е дал възможност да се запазят съществуващите ограничения, без да се нарушава правото на ЕС. Поради това е важно тези задължения да бъдат подробно описани, така че услугите на ЕУЕПТ да се развият успоредно с националните услуги в тази област.

- Законодателството по отношение на ЕУЕПТ наложи прекалено високи изисквания към доставчиците на ЕУЕПТ, такива като:
 - задължение да осигурят наличието на услугите си във всички държавни членки в срок от 24 месеца от своето официално регистриране. Смята се, че това дълго време е обезкуражавало възможните доставчици да се регистрират, тъй като те са се опасявали, че ще им бъде отнета регистрацията в тяхната държава членка на установяване, ако не успеят да обхванат навреме всички области на електронно пътно таксуване; както и
 - задължение да обслужват пазара на леки превозни средства със скъпоструващи бордови апаратури, които използват спътникови технологии (въпреки че понастоящем нито една система за електронно пътно таксуване за лекотоварни автомобили не използва технология за спътниково позициониране). Това прави невъзможно доставчиците на ЕУЕПТ да предложат конкурентна услуга на собствениците на леки превозни средства. Бордовата апаратура, базирана на спътникова технология, все още е по-скъпа от обикновените микровълнови бордови апаратури, използвани от националните доставчици на услуги за пътно таксуване, а нейните допълнителни функционални характеристики и изчислителна мощ са излишни в контекста на събирането на такси от леките превозни средства. Докато основаните на спътникова технология бордови апаратури остават толкова скъпи, е важно да се предвиди период, през който може да бъде изграден пазар за ЕУЕПТ за леки превозни средства, като се позволи на доставчиците на ЕУЕПТ да оборудват своите клиенти с прости бордови апаратури, които са съвместими със съществуващите схеми за плащане на пътни такси.

Друг проблем е свързан с трудността за принудително събиране на такси от собствениците на превозни средства, регистрирани в друга държава членка. Държава членка, която с помощта на автоматични устройства за събиране на такси установи нарушение на пътното таксуване, не може да идентифицира нарушителя въз основа на регистрационната табела на превозното средство, когато то е регистрирано в чужбина. На равнището на ЕС няма правно основание за обмен на данни за регистрацията на превозните средства между държавите членки за целите на събирането на пътни такси.

В резултат на това пропуснатите приходи на националните, регионалните и местните схеми за пътно таксуване, възлизат на около 300 милиона евро годишно.

Важно е да се наблюдава развитието на нови услуги и приложения по-специално в областта на съвместимите интелигентни транспортни услуги („ИТУ“), за да се експлоатира на най-ранен етап техният потенциал за полезно взаимодействие с електронното пътно таксуване. Важно е също така да се позволи предлагането на услуги с добавена стойност, използващи същата технологична платформа (бордова апаратура), като използваната при електронно пътно таксуване.

Настоящото предложение е част от Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT), която е насочена към намаляване на регулаторната тежест за предприятията.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящата инициатива представлява преработена версия на съществуващ законодателен акт (Директива 2004/52/ЕО). С нея се цели да се преодолеят недостатъците на съществуващото законодателство с цел то да стане по-ефективно в постигането на целите си. С нея също се предлага директивата да отразява по-точно ролята на различните категории участници на пазара в областта на ЕУЕПТ, които понастоящем са определени само в Решение № 2009/750/ЕО.

- **Съгласуваност с другите политики на Съюза**

Чрез подобряване на рамковите условия за пазара за електронно пътно таксуване инициативата ще допринесе за завършването на вътрешния пазар и на цифровия единен пазар. Освен това, с инициативата ще се улесни въвеждането и прилагането на електронните системи за пътно таксуване, ще се опрости по-широкото прилагане на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ и по този начин ще се допринесе за постигането на целите на Енергийния съюз. По-специално, приемането на инициативата ще повиши ефективността и ефикасността на предложението за преразглеждане на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури⁶, което се представя едновременно с настоящата инициатива.

Освен това, с инициативата се предлага правна рамка за обмен на данни за регистрацията на превозни средства за целите на събирането на пътни такси. Това ще допринесе за постигане на целите в областта на правосъдието и основните права. На по-оперативно ниво съответните разпоредби са съвместими с Директива (ЕС) 2015/413 за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата⁷. Съответните разпоредби също са в съответствие с приложимото законодателство за защита на личните данни.

⁶ Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 1999 г. относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42).

⁷ Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9—25).

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание на предложението, както и на действащата директива (2004/52/ЕО), е член 91 от Договора.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Незадоволителната организация на пазара на електронно събиране на пътни такси в държавата членка А ще повлияе отрицателно на ползвателите на пътищата, регистрирани в държава членка Б, и обратно. Отделните държави членки нямат стимули да променят съществуващото положение, освен ако не бъдат взети под внимание интересите на гражданите и предприятията от ЕС. Това може да се постигне само чрез действие на равнището на ЕС.

По отношение на трансграничното събиране на такси изцяло междуправителственият подход е показал ограниченията си, като между държавите членки са били подписани само няколко двустранни споразумения. Единствено ЕС може да въведе обхващаща всички държави членки ефективна система за обмен на информация относно нарушители в областта на пътните такси.

• Пропорционалност

Новите по отношение на Директива 2004/52/ЕО) елементи са формулирани след задълбочено проучване на пълния списък от политически мерки, предложени от заинтересованите страни по време на обществената консултация. Пропорционалността беше един от основните критерии за оценяване. При оценката на въздействието бяха анализирани не толкова пропорционални мерки, по-конкретно строго хармонизиране на системите за електронно пътно таксуване в ЕС, като те бяха отхвърлени.

• Избор на инструменти

С инициативата бяха внесени значителни изменения на разпоредбите на Директива 2004/52/ЕО и бяха добавени много нови разпоредби. Поради това, в интерес на яснотата, се предлага нова (преработена) директива на Европейския парламент и на Съвета.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

При извършването на последващата оценка на Директива 2004/52/ЕО и Решение № 2009/750/ЕО, определена в един общ работен документ на службите на Комисията⁸, бяха направени следните заключения:

- Повечето от целите на законодателството не бяха постигнати: разходите за електронно пътно таксуване на структурите, събиращи пътни такси, почти не са намалели и все още няма ЕУЕПТ за ползвателите на пътищата;

⁸

Вмъкване на препратката при публикуване

- С малки изключения, не беше постигнат голям напредък по отношение на оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване, а бордовите апаратури не бяха интегрирани с други устройства. В случаите, в които има оперативна съвместимост, то е предимно на национално равнище; сключени бяха само няколко, и то ограничени, трансгранични споразумения. Относителната липса на трансгранична оперативна съвместимост се дължи на неконкурентната структура на много от националните пазари, в чиито рамки публичните органи определят привилегирована пазарна позиция на единствен оператор на система за пътно таксуване, а също и на бариерите, наложени от самото законодателство за ЕУЕПТ (по-специално задължението доставчиците на ЕУЕПТ да имат готовност да предлагат услугите си в целия Европейски съюз в рамките на 24 месеца). Трансграничната оперативна съвместимост е скъпа и трудна за постигане поради значителните разлики в прилагането на трите технологии, позволени от законодателството за ЕУЕПТ в конкретните национални схеми за пътно таксуване. Тя е възпрепятствана също и от липсата на ефективни разпоредби за събирането на такси за превозни средства, регистрирани в друга държава членка;
- От гледна точка на своя обхват, законодателството е само частично относимо, тъй като изискването всички доставчици на ЕУЕПТ да обхващат всички видове превозни средства и всички области на пътно таксуване в Европа се смята за прекомерно. Би било по-ефикасно, ако доставчиците са свободни да отговарят на нуждите на потребителите, вместо да бъдат принудени да им налагат комплексна, но скъпа и ненужна услуга;
- Законодателството може да породи значителни ползи за Европейския съюз, като се има предвид, че споразуменията за доброволно сътрудничество между държавите членки не са допринесли за обхващане на значителни части на вътрешния пазар от ЕУЕПТ. Във всеки случай, тъй като са сключени незначителен брой споразумения за доброволно сътрудничество, този потенциал е бил използван само в твърде малка степен; както и
- В директивата се използва неопределеният термин „оператори“ за структурите, отговорни за предоставянето на ЕУЕПТ, докато в решението се въвежда добре определеният термин „доставчици на ЕУЕПТ“. Очевидно е, че има известна непоследователност между двата законодателни акта.

Резултатите от последващата оценка бяха използвани директно в работата по установяване на проблемите, които се очаква да бъдат решени с настоящата инициатива.

• **Консултации със заинтересованите страни**

При изготвянето на последващата оценка и оценката на въздействието, Комисията проведе пет основни дейности по консултация:

1) Открита обществена консултация, базирана на въпросник онлайн

Консултацията продължи между 8 юли и 2 октомври 2016 г (12 седмици). Въпросникът съдържаше въпроси от значение главно за широката общественост, като даваше възможност на участниците да изразят своите виждания за електронната система за пътно таксуване, без да навлизат в технически подробности. Той обаче позволяваше на участниците да изложат подробности за

своите виждания в отговор на различни въпроси със свободен отговор и да изпратят становища и други документи.

За Комисията целта на консултацията беше да проучи нагласите на широката общественост относно общите насоки на политиката (както в рамките на съществуващото законодателство, така и такива, които се разглеждат в рамките на преразглеждането на законодателството). Въпреки че относително ниският брой на отговорите поставя под въпрос тяхната представителност, чрез тях беше изразена значителна подкрепа за всички общи насоки на политиката в настоящото предложение;

2) Публична покана за представяне на писмени становища, адресирана до всички заинтересовани страни

Заинтересованите страни получиха възможност да представят мнения за последващата оценка и за оценката на въздействието. Бяха получени общо 22 относими мнения: девет от оператори на съоръжения за пътно таксуване/магистрали, девет от транспортни предприятия и четири от публични органи;

3) Консултация в ограничен кръг с професионално заинтересовани страни по въпроси, свързани с последващата оценка

Консултацията в ограничен кръг с професионално заинтересовани страни започна на 26 юни 2015 г., като отговори се приемаха до 1 септември 2015 г. (10 седмици). Главната цел бе да се съберат информация и данни за попълване на пропуските в знанията на Комисията в процеса на изготвяне на последващата оценка.

За четири отделни въпросника за различни групи от заинтересовани страни по ЕУЕСТ бяха получени общо 22 отговора. Поради сравнително малкия брой големи заинтересовани страни и добрата организация на сектора, изглежда разумно да се приеме, че те са в голяма степен представителни.

Качеството на отговорите бе нееднакво, но от около половината от отговорите бяха получени солидни данни и обширна информация, които бяха използвани от Комисията в работния документ на нейните служби. В другата половина се съдържаха основно становища и позиции, които помогнаха на Комисията да разбере мненията на заинтересованите страни относно ефективността и ефикасността на настоящото законодателство;

4) Консултация в ограничен кръг с професионално заинтересовани страни по въпроси, свързани с предстоящо предложение относно преразглеждането на законодателната рамка за ЕУЕПТ

Тази консултация със заинтересованите страни за оценка на въздействието на преразгледаната законодателна рамка за ЕУЕПТ бе стартирана на 5 октомври 2016 г., а отговори се приемаха до 13 ноември 2016 г. (шест седмици).

Главната цел бе да се съберат информация и данни за попълване на пропуските в знанията на Комисията в процеса на подготовка на „определянето на проблема“ като част от оценката на въздействието, но също така и да се проучат становищата на общността на заинтересованите страни по отношение на вариантите на политиката и възможните мерки, които Комисията може да предложи.

Общо бяха получени 35 отговора на въпросника, т.е. значително повече, отколкото в подобни консултации за последваща оценка. Налице са няколко отлични отговора, в които се съдържа задълбочен анализ на проблемите, приложени са статистически и други данни, както и препоръки за конкретни решения в областта на политиките. Отговорите допринасят значително за укрепване на доказателствената база за оценката на въздействието и за формулирането на евентуални политически мерки;

5) Реакцията по отношение на пътната карта за оценката и оценката на въздействието от етапа на създаване

На заинтересованите страни беше предоставена възможността да изразят своето мнение по отношение на публикуваната пътна карта за оценка и на оценката на въздействието от етапа на създаване. Те обаче не се възползваха от тази възможност.

- **Събиране и използване на експертни становища**

При подготовката на доклада за оценка на въздействието бяха привлечени външни експерти, които да подпомогнат Комисията. Съпътстващото проучване е било изготвено от „Рикардо“⁹. В оценката на въздействието се използват също така резултатите от предишните две проучвания, изготвени за Комисията в рамките на последващата оценка: „Актуално състояние на електронните системи за пътно таксуване“¹⁰ и „Експертен преглед на законодателните актове относно ЕУЕПТ“¹¹.

- **Оценка на въздействието**

Инициативата е подкрепена от оценка на въздействието, която първоначално получи отрицателно становище от Комитета за регулаторен надзор (КРК). КРК бе на мнение, че в доклада не се поставя експлицитно целта за цялостна оперативна съвместимост на системите за електронно пътно таксуване в ЕС и че не се обяснява как различните варианти спомагат за постигането на целта. Вариантите също не предлагат в достатъчна степен на лицата, вземащи решения, обяснение за действителните компромиси и решения, а в доклада не са достатъчно отразени становищата на заинтересованите страни и по-специално на държавите-членки.

В доклада бяха направени следните промени с цел да се отчетат препоръките на КРК:

- беше преразгледана общата цел, така че да се обясни, че с инициативата се цели да се предостави на всеки ползвател на пътя достъп до оперативно съвместими услуги за пътно таксуване, които отговарят на нейните/неговите нужди и искания, което включва възможността за цялостна оперативна съвместимост; освен това, беше добавен текст в точката за първата конкретна цел, за да се обясни, че тя не само е съвместима с целта за постигане на три нива на оперативна съвместимост (техническо, процедурно и договорно), но и че включва цел за насърчаване на изграждането на конкурентна структура на пазара на ЕУЕПТ.

- в два нови раздела, 5.1 и 5.2, се представят резултатите от предварителното разглеждане на целия списък с мерки на политиката, обсъждани със заинтересованите страни в рамките на обществената консултация; освен това един от вариантите на

⁹ Въведете връзка при публикуването.

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>

политиката беше променен от изцяло хармонизационен в такъв, който включва и пазарни мерки.

- в раздели 5.1 и 5.2 бяха обстойно представени становищата на заинтересованите страни, като специално бяха представени становищата на държавите членки.

След като на КРК беше представена преразгледаната версия на доклада за оценка на въздействието, той издаде второ, положително становище с резерви. Резервите на КРК са свързани с три основни аспекта:

— КРК е на мнение, че в доклада за оценка на въздействието не са определени основните мерки, които са от съществено значение за планираните резултати, и не се дава оценка на тяхната взаимозависимост.

— КРК също така посочва, че в доклада все още не е изяснено как предложеният набор от мерки ще допринесе за постигането на желаното равнище на оперативна съвместимост в ЕС и какви са рисковете, свързани с предпочитания вариант.

Накрая КРК изтъква факта, че в доклада не се обяснява защо не са взети под внимание решения, които са междинни спрямо най-ефикасните и най-ефективните от гледна точка на разходите.

За да се отговори на резервите, бяха направени следните допълнения:

- в таблица 9 бяха въведени подробни обяснения за това кои мерки са съществени и кои не, както и за взаимната зависимост на мерките;
- беше вмъкната нова таблица 19 относно ефективността при постигането на общата цел и относно рисковете, които вариант 2 поражда за действителното ѝ постигане; както и
- в раздели 5.1.4 и 5.4 беше добавен нов текст, в който се обяснява защо не са взети под внимание междинни решения между най-ефикасните и най-ефективните от гледна точка на разходите.

При оценката на въздействието бяха разгледани три общи варианта на политиката:

1. използване на саморегулиране за решаването на някои проблеми и на законодателство за решаването на други;
2. използване на законодателство за решаването на всички проблеми, като се запазва „пазарният“ подход, възприет в Решение 2009/750/ЕО; както и
3. използване на пълно хармонизиране на техническите и процедурните аспекти на системите за електронно пътно таксуване в ЕС за решаването на някои проблеми, и на законодателство за решаването на други.

Предпочетен е вариант 2. Той беше избран на основание на неговата висока ефективност и най-висока ефикасност (разходи спрямо ползи) при постигането на целите, и поради като цяло положителните му странични ефекти.

Очакваните ползи са, както следва:

- за ползвателите на пътищата — общи икономии в размер на 370 млн. EUR (нетна настояща стойност — ННС) до 2025 г. Повечето от тях ще бъдат в полза на операторите от сферата на автомобилния транспорт, т.е. предимно малките и средните предприятия;

- за управителите на пътни мрежи — икономии от 48 млн. EUR (ННС) до 2025 г., реализирани поради това, че се избягва набавянето на дублиращи се бордови апаратури, и допълнителни приходи от пътни такси (150 млн. EUR на година) благодарение на по-добри правила относно трансграничното събиране на такси; както и
- за доставчиците на ЕУЕПТ — намаляване на регулаторните тежести, свързани с навлизане на националните пазари (10 млн. EUR като ННС до 2025 г. при очаквани 12 доставчици) и разширяване на пазара, което води до допълнителни приходи в размер на 700 милиона EUR годишно.

Очакват се следните разходи¹²:

- за управителите на пътни мрежи — допълнителни разходи за адаптиране на системите за пътно таксуване към новите изисквания (общо 174 млн. EUR ННС до 2025 г.) и допълнителни плащания към доставчици на ЕУЕПТ, възлизащи на 700 млн. евро годишно (обща стойност, всички управители на пътни мрежи и всички доставчици на ЕУЕПТ). Въздействието върху бюджета обаче е неутрално, тъй като дейностите, които понастоящем се изпълняват от самите управители или от техни подизпълнители, ще бъдат възлагани на външни изпълнители.

Като цяло предвижданите нетни общи ползи от предпочетения вариант на политика (ползи минус разходи) е 254 млн. EUR (ННС) до 2025 г.

• Пригодност и опростяване на законодателството

Очаква се инициативата да намали регулаторната тежест на дружествата с общо 254 милиона EUR до 2025 г. в резултат на:

- общо 370 милиона EUR намаляване на регулаторната тежест за ползвателите на пътищата до 2025 г. Това ще бъде от полза преди всичко за автомобилните превозвачи на товари, повечето от които са малки предприятия (главно микро предприятия);
- общо 126 милиона EUR увеличение на регулаторната тежест за структурите, събиращи пътни такси (т.е. управители на пътни мрежи), нито една от които не е МСП; както и
- общо 10 милиона EUR намаляване на регулаторната тежест за доставчиците на ЕУЕПТ (основно филиали на големи или много големи дружества).

Тъй като в най-голямата категория от засегнати заинтересовани страни (т.е. автомобилни превозвачи на товари) преобладават МСП и микропредприятията, и последиците за тях са положителни, не е предвидена разпоредба за изключения или специфични правила за тях.

Инициативата може да насърчи конкуренцията, с което да позволи навлизането на нови оператори в доскоро монополните национални пазари за електронно пътно таксуване. Тя ще намали регулаторната тежест за сектора на автомобилния превоз на товари, като с това ще увеличи неговата конкурентоспособност. Освен това по-голямото хармонизиране на методите за електронното пътно таксуване път ще бъде от полза за

¹² Екологичните и социалните разходи за инициативата са незначителни.

европейските производители на оборудване, които благодарение на силните и ефективни стандарти на ЕС вече са водещи в света.

Предложението допринася за постигане на целите на цифровия единен пазар¹³

- **Основни права**

Напредъкът при изграждането на функционираща ЕУЕПТ ще улесни трансграничните пътувания и по този начин ще подпомогне свободното движение на стоки и хора. Подобро правоприлагане, в резултат на обмена на информация относно самоличността на нарушителите в областта на пътното таксуване, ще гарантира еднаквото третиране на националните и на регистрираните в чужбина ползватели на пътищата. С предложението се въвеждат разпоредби, които дават възможност доставчиците на ЕУЕПТ да бъдат третирани наравно с традиционните оператори.

Основното въздействие, свързано с правото на защита на личните данни и правото на неприкосновеност на личния живот, е резултат от създаването на механизъм за задължителен обмен на информация между държавите членки относно самоличността на притежатели на превозни средства, за които е доказано или се предполага, че извършват измами, засягащи системата на пътното таксуване. Механизмът се основава до голяма степен на разпоредбите от Директива (ЕС) 2015/413 за трансграничното правоприлагане по отношение на свързаните с пътната безопасност нарушения. Поради това са предвидени подходящи защитни мерки, за да се гарантира, че предложението е изцяло в съответствие с членове 7 и 8 от Хартата на основните права, както и приложимата правна рамка относно защитата на личните данни. Данните, събирани съгласно настоящата директива, следва да не се използват за други цели, освен за целите, определени в нея. Държавите членки следва да спазват задълженията си по отношение на условията за използване и временно съхраняване на данните и в по-общ смисъл, принципите на необходимост и пропорционалност относно използването на лични данни.

Относно предложението бе проведена консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните (ЕНОЗД) на два етапа: в първия етап ЕНОЗД е бил консултиран относно принципите на предвидената система за обмен на информация; впоследствие ЕНОЗД е бил консултиран относно действителния законодателен текст. ЕНОЗД не е направил допълнителни коментари.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизъм за мониторинг, оценка и докладване**

В оценката на въздействието се представя подробен план за мониторинг въз основа на 11 показатели за мониторинг и оценка на въздействието на законодателството пет години след влизането му в сила. В предложението е включена специална клауза за

¹³ Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — *Стратегия за цифров единен пазар за Европа*, COM(2015) 192 final, Брюксел, 6.5.2015 г.

докладване с цел да се извърши оценка на въздействието на новите разпоредби относно трансграничния обмен на информация за целите на събирането на пътни такси.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Като се имат предвид обхватът на предложението и фактът, че то се отнася до преработването на съществуваща директива (Директива 2004/52/ЕО), която е изцяло транспонирана от всички държави членки, не изглежда обосновано или пропорционално да се изискват обяснителни документи.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Основните изменения по същество на текста на Директива 2004/52/ЕО са следните:

Член 1: Предмет и обхват

В параграф 1 се добавя втора цел (в допълнение към гарантирането на оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване): улесняване на трансграничния обмен на информация относно неплащането на пътни такси в Съюза.

В параграф 2 се заличава буква б), за да се позволи на държавите членки да обменят информация относно лицата, които не плащат пътни такси, в случаите на системи за таксуване, които не изискват инсталирането на бордова апаратура. Тази промяна е необходима, за да се позволи, например, трансграничното събиране на градски пътни такси (включително системи за таксуване при претоварване) и други системи, използващи технология за автоматично разпознаване на регистрационни табели за транзакции във връзка с електронното пътно таксуване.

Параграф 3 се изменя, за да се потвърди, че ЕУЕПТ се предоставя от доставчиците на ЕУЕПТ, а не от структурите, събиращи пътна такса.

Член 2: Определения

Добавя се член с определения за изясняване на термините, използвани в директивата.

Член 3: Технологични решения

В параграф 1 се уточнява, че разпоредбите се прилагат само към системи за пътно таксуване, които изискват инсталирането или използването на бордова апаратура. Терминът „използване“ е включен, за да се потвърди, че преносимите устройства, използвани за операции по електронно пътно таксуване, трябва да бъдат разглеждани като бордова апаратура за целите на настоящата директива. В параграф 1 се дава обяснение на технологични решения, приложими за новите и съществуващите електронни системи за пътно таксуване.

Освен това списъкът на технологиите, които могат да се използват в операциите по електронно пътно таксуване, е преместен от параграф 1 в приложение IV. Комисията е оправомощена да изменя списъка с помощта на делегиран акт, ако дадена технология остарее или ако към списъка трябва да се добави нова технология, изпитана в рамките на пилотни изпитвания в съответствие с член 20 от Решение 2009/750/ЕО.

Предидущият параграф 2 се заличава, тъй като повтаря други разпоредби в директивата.

Новият параграф 2 гласи, че бордова апаратура, която използва технология за спътниково позициониране, трябва да е съвместима с услугите за определяне на местоположението, предоставяни от системите „Галилео“ и Европейската геостационарна служба за навигационно покритие (EGNOS), и може да е съвместима и с други навигационни спътникови системи.

В параграф 3 се пояснява, че за целите на спазването на технологичните изисквания на директивата, и по-специално на приложение IV, бордовата апаратура за ЕУЕПТ може да се свързва с други устройства, монтирани или намиращи се в превозното средство, като например системи за спътниково позициониране или смартфони. В нея се уточнява също, че за комуникацията между бордовата апаратура и тези други устройства може да се използват технологии, които не са изброени в приложение IV (например Bluetooth).

В параграф 3 формулировката „и които могат да се използват във всички видове превозни средства, в съответствие с графика в член 3, параграф 4“ се заличава поради две причини:

- доставчиците на ЕУЕПТ не следва да бъдат задължавани да предоставят ЕУЕПТ за всички превозни средства, а да имат избор да я предоставят само за тежки превозни средства или само за леки превозни средства; както и
- както е обяснено в параграф 4, бордовата апаратура в леките превозни средства може да бъде подходяща за използване само с микровълнова технология, работеща на честота 5,8 GHz, и поради това да не е подходяща за използване в някои системи за пътно таксуване за тежки превозни средства, които изискват използването на апаратура, поддържаща всичките три разрешени технологии.

В новия параграф 4 се пояснява, че бордовата апаратура може да бъде вградена в други устройства и да обслужва и други цели, различни от пътното таксуване.

В новия параграф 4 е предвидено освобождаване, с което да се позволи на доставчиците на ЕУЕПТ, обслужващи леки превозни средства, да предлагат на своите клиенти бордова апаратура, подходяща само за използване с микровълнова технология, работеща с честота 5,8 GHz. Това освобождаване се прилага до 31 декември 2027 г.

Предидущият параграф 3 се заличава, тъй като изискванията в него вече не са актуални.

Член 4 се заличава.

Параграф 1 се заличава, тъй като е станал излишен.

Параграфи 2 и 3 са прехвърлени към други членове.

Параграф 4 се заличава, тъй като държавите членки не могат да влияят върху определянето на датата, до която доставчиците на ЕУЕПТ трябва да предлагат тази услуга.

Член 5: Характеристики на европейската услуга за електронно пътно таксуване

В параграф 1 се прави позоваване на „приложение I“, вместо на „приложението“, тъй като са добавени нови приложения, което налага всички приложения да бъдат номерирани.

Предидните параграфи 2, 4 и 5 са заменени с нови разпоредби в член 11 с цел да се адаптира процедурата по регулиране с контрол към делегирането на правомощия, както е посочено в член 290, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

В новия параграф 5 се съдържа специална разпоредба, за да се гарантира, че когато европейските органи по стандартизация преразглеждат стандартите, свързани с ЕУЕПТ, с помощта на подходящи преходни разпоредби ще се запази непрекъснатата съвместимост на съставните елементи на оперативната съвместимост.

Също така в новия параграф 5, позоваването на член 2, параграф 1 е заменено с позоваване на приложение IV, в което са прехвърлени съответните разпоредби.

Членове 6, 7, 8, 9, 10 и приложения II и III

В тези пет члена и две приложения е предвидена процедура за трансграничен обмен на информация относно нарушителите в областта на пътното таксуване. Посочените разпоредби са резултат от адаптирането на разпоредбите на Директива (ЕС) 2015/413 към контекста на пътното таксуване. Европейският надзорен орган по защита на данните (ЕНОЗД) беше консултиран относно проекта на законодателния текст и не е изразил никакви възражения.

Следните разпоредби на Директива 2004/52/ЕО остават без промяна в предложената инициатива:

Член 16 (предидшен член 8), в който се посочват адресатите на директивата; както и

Приложение I (предидшно единствено приложение), в което се уточняват елементите, необходими за създаване и разгръщане на ЕУЕПТ.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване ☒ и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси ☒ в Общността ☒ Съюза ☒ (преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид ☒ Договора за функционирането на Европейския съюз ☒ ~~Договора за създаване на Европейска общност~~, и по-специално член ~~7~~ ☒ 91 ☒ , параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁵,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като има предвид, че:

↓ НОВ

(1) Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ беше значително изменена. Поради по-нататъшни изменения и с оглед постигане на яснота, посочената директива следва да бъде преработена.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 1
(адаптиран)

~~С резолюцията си от 17 юни 1997 г. за развитието на телематиката в пътния транспорт, особено по отношение на електронното събиране на такси¹⁷, Съветът призова~~

¹⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁵ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

¹⁶ Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността (ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.)

¹⁷ ~~ОВ С 194, 25.6.1997 г., стр. 5.~~

~~Комисията и държавите членки да разработят стратегия за конвергенцията на системите за електронно събиране на такси, за да се постигне адекватно ниво на взаимодействие на европейско ниво. Съобщението на Комисията относно съвместно работещи системи за електронно събиране на такси в Европа беше първият етап на тази стратегия;~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 2 (адаптиран)

~~Мнозинството от държавите членки, които са инсталирали електронни таксувани системи за финансиране на разходите по пътната инфраструктура или за събиране на такси за използване на пътната мрежа (системи, наричани по-долу в текста „електронни таксувани системи“) използват предимно микровълнова технология с малък обем на действие и честоти около 5,8 GHz, понастоящем тези системи не са напълно съвместими помежду си. Дейността по микровълновата технология, предприета от Европейския комитет за стандартизация (CEN) достигна през януари 2003 г. до подготовката на технически стандарти, подпомагачи съвместимостта на микровълнови системи за електронно пътнотаксуване, след приемането на технически предварителни стандарти през 1997 г. Тези предварителни стандарти обаче, не се отнасят до всички специализирани съобщителни системи с малък обем на действие (DSRC) 5,8 GHz, използвани в рамките на Общността и включват два варианта, които не са напълно съвместими. Те се основават на модела на „взаимното свързване на отворени системи“, дефиниран от Международната организация по стандартизация (ISO) за връзка между компютърни системи;~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 3 (адаптиран)

~~производителите на апаратура и управителите на инфраструктура постигнаха съгласие, в рамките на Общността, да разработят оперативно съвместими изделия, базирани на съществуващите DSRC 5,8 GHz системи. Като резултат, потребителите трябва да могат да разполагат с апаратура, способна да комуникира с технологиите, които да могат да бъдат използвани само в новите системи за електронно пътнотаксуване, които не се използват в Общността след 1 януари 2007 г., по-точно технология за позициониране чрез спътник, технология за мобилна комуникация, използвана стандарта GSM-GPRS и микровълнова технология 5,8 GHz;~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 4 (адаптиран)

~~важно е работата по стандартизация да бъде завършена колкото е възможно по-бързо за да установи технически стандарти, осигуряващи техническа съвместимост между автоматични системи за пътнотаксуване, основаващи се на 5,8 GHz микровълнова технология и технологии за спътниково позициониране и мобилни комуникации, с цел да се избегне по-нататъшно фрагментиране на пазара;~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 5 (адаптиран)

- (2) Необходимо е да се предвиди широкото разпространение на електронните системи за пътно таксуване в държавите членки, както и в съседните страни, и ~~възниква необходимостта~~ да се разполага с работещи съвместно системи, които да са подходящи за използване в бъдещото развитие на политиката на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ за заплащане на пътя и бъдещите технически разработки.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 6

- (3) Електронните системи за пътно таксуване следва да са оперативно съвместими и да се основават на отворени и публични стандарти, достъпни на базата на равнопоставеност до всички доставчици на системи.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 7

~~при въвеждането на нови електронни системи за пътно таксуване, на разположение следва да има достатъчно по количество апаратури, за да се избегне дискриминацията между заинтересуваните предприятия;~~

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 8

~~поради голямата им гъвкавост и универсалност, прилагането на новите технологии за спътниково позициониране (GNSS) и мобилни комуникации (GSM/GPRS) към електронните системи за пътно таксуване може да позволи да се отговори на изискванията на новите политики на пътно таксуване, планирани на ниво Общност и държави членки. Тези технологии позволяват да се изчисляват изминатите километри за различни категории пътнища, без за това да се изискват скъпи инвестиции в инфраструктура. Те отварят вратата също и за допълнителни нови услуги за безопасност и информация за пътуваните, като автоматична аларма, включвана от катастрофирало превозно средство, която да указва неговото местоположение, информация в реално време за условията на пътното движение, нивото на трафика или времето на пътуване. По отношение на позиционирането със спътник, проектът GALILEO, стартирал от Общността през 2002 г., е проектиран да предоставя, от 2008 г., информационни услуги от по високо качество от това, предоставяно от настоящите сателитни навигационни системи и които са оптимални за пътни телематични услуги. Предшестващата го „Европейска Система за геостационарна навигационна насложена услуга (EGNOS) ще работи от 2004 г. и ще предоставя подобни резултати. Тези иновационни системи обаче могат да създадат проблеми, свързани с надеждността на проверките и по предотвратяването на злоупотреби. Въпреки това, предвид значителните предимства, споменати по-горе, приложението на технологии за спътниково позициониране и мобилни комуникации, по принцип, е за препоръчване при въвеждането на нови електронни системи за пътно таксуване;“~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 9 (адаптиран)

- (4) Умножаването на ~~технологията за електронни системи за пътно таксуване, вече използвани или планирани за използване в близките години (предимно 5,8 GHz микровълнови, спътниково позициониране и мобилни комуникации), както и множеството~~ спецификации, налагани от държавите членки и съседните страни за техните електронни системи за пътно таксуване, ~~могат да попречат~~ може да попречи на доброто действие на вътрешния пазар, както и на целите на транспортната политика. Това положение рискува да доведе до умножаването на несъвместими и скъпи електронни кутии в шофьорските кабинки на ~~големите камиони~~ ☒ тежките превозни средства☒, както и до рискове от грешки от страна на шофьори при използването им, например неволно избягване на плащане. Такова умножаване е неприемливо за потребителите и за производителите на превозни средства по причини свързани със стойността и безопасността, както и по юридически такива.

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 10 (адаптиран)

- (5) Следва да се премахват изкуствените бариери пред действието на вътрешния пазар, като обаче се ~~разрешава~~ позволява на държавите членки и на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ да въвеждат различни политики за пътно таксуване за всички типове превозни средства на местно, национално или международно ниво. Апаратурите, разположени на превозните средства, трябва да позволяват такива политики за пътно таксуване да бъдат въвеждани в съответствие с принципите на равнопоставеност между гражданите на всички държави членки. Взаимодействието Оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване на ниве равнището на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒, следователно, е необходимо да се въведе колкото може по-скоро.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 11

~~шофьорите имат легитимното право да получават подобро качество на услугата на пътната инфраструктура, особено от гледна точка на безопасността, както и на намаление на задръстванията на местата за таксуване, особено в работни дни и на някои особено задръстени места на пътната мрежа. Определянето на услугата „европейско електронно пътно таксуване“ трябва да удовлетвори това очакване. Освен това, трябва да съществува стремеж тези технологии и компоненти, доколкото е технически възможно, да бъдат комбинирани с други елементи на превозното средство, особено с електронния тахограф и устройствата за спешни повиквания. На по-късен етап не трябва да се изключват интермодални системи.~~

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 12

~~трябва да бъде осигурена възможност за достъп до други, бъдещи приложения, в допълнение към пътното таксуване, чрез пригодени за това аппаратури.~~

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 13

- (6) Една европейска услуга за електронно пътнo таксуване трябва да осигурява оперативна съвместимост на техническо, договорно и процедурно ниво, като съдържа:
- а) един единствен договор между клиентите и операторите, които предоставят услугата, в съответствие с един набор от договорни правила, позволяващ на всички оператори и/или издатели на платежни средства да предоставят услугата, която осигурява достъп до цялата мрежа;
 - б) серия от технически стандарти и изисквания, на основата на които производителите да могат да осигуряват необходимата апаратура за предоставянето на услугата.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 14

- (7) Договорната оперативна съвместимост осигурява възможност за значително улесняване за някои ~~потребители~~ ползватели на пътища и за значителни икономии от административен план за професионални ~~потребители~~ ползватели на пътища.

↓ НОВ

- (8) Следва да се потвърди, че европейската услуга за електронно пътнo таксуване (ЕУЕПТ) се осигурява от доставчици на ЕУЕПТ съгласно посоченото в Решение 2009/750/ЕО на Комисията¹⁸.
- (9) За да могат доставчиците на ЕУЕПТ да покрият със своята бордова апаратура изискваните комуникационни технологии, на тях трябва да им бъде позволено да използват други апаратни и програмни системи, вече инсталирани на превозните средства — например системи за спътникова навигация или смартфони, или да се свързват към такива системи.
- (10) Приложенията за електронно таксуване и съвместните интелигентни транспортни системи (СИТС) използват сходни технологии и съседни честотни ленти за комуникация с малък обхват между превозните средства и между превозните средства и инфраструктурата. В бъдеще трябва да бъде изследван потенциалът за сливане на електронното пътнo таксуване със СИТС в радиочестотния обхват 5,9 GHz, който понастоящем се използва от СИТС, след

¹⁸

Решение на Комисията 2009/750/ЕО от 6 октомври 2009 г. за определяне на Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние и нейните технически елементи (ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11).

като внимателно бъдат оценени разходите, ползите, техническите препятствия и възможните решения за тях.

- (11) Следва да бъдат взети предвид специфичните характеристики на електронните системи за пътно таксуване, които днес се прилагат за леките превозни средства. Тъй като понастоящем електронните системи за пътно таксуване не използват спътниково позициониране или мобилни комуникации, на доставчиците на ЕУЕПТ следва да бъде разрешено за ограничен период от време да доставят бордова апаратура за леките превозни средства, подходяща за използване само с технология за радиочестотния обхват 5,8 GHz.
- (12) Когато европейските органи по стандартизация правят преглед на стандартите, отнасящи се за ЕУЕПТ, следва да са налице подходящи преходни разпоредби, за да се осигури непрекъснатостта на ЕУЕПТ и съвместимостта на съставните елементи на оперативната съвместимост, които вече са в експлоатация към момента на преразглеждането на стандартите, със системите за таксуване.
- (13) Проблемите, които имат електронните системи за пътно таксуване при идентифицирането на нарушители на пътното таксуване с чуждестранна регистрация, възпрепятстват по-нататъшното внедряване на такива системи и по-широкото приложение на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ по пътищата на Съюза.
- (14) От съображения за съгласуваност и ефективно използване на ресурсите, системата за обмен на информация относно неплатилите пътни такси ползватели следва да използва същите инструменти като системата за обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата, предвидена в Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета¹⁹.
- (15) Трябва да е възможен трансграничен обмен на информация за неплатилите пътни такси ползватели независимо от технологията, която се използва за извършване на транзакциите по електронно пътно таксуване.
- (16) От държавите членки трябва се изисква да осигуряват на Комисията необходимите информация и данни за оценка на ефективността и ефикасността на системата за обмен на информация за неплатилите пътни такси ползватели. От Комисията следва да се изиска да оцени данните и информацията, които е получила, и да предложи, ако е необходимо, поправки в законодателството.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 15

~~електронните системи за пътно таксуване допринасят значително за намаляване на рисковете от катастрофи, с това за увеличаване на безопасността на пътя, за намаляване на броя на касовите операции и намаляване на задръстванията в местата на таксуване, особено в работни дни. Те намаляват и отрицателното влияние върху околната среда при чакане, рестартиране на превозните средства и задръстване, както и влиянието върху околната среда, свързано с монтирането на нови станции за таксуване или разширяването на съществуващи;~~

¹⁹

Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 година за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9).

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 16 (адаптиран)

~~бялата книга върху Европейската транспортна политика до 2010 г. съдържа цели по отношение на безопасност и флуидност на пътния трафик. Взаимно съвместимите и интелигентни транспортни услуги и системи са ключов елемент за достигането на тези цели.~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 17 (адаптиран)

- (17) Въвеждането на електронните системи за пътно таксуване включва обработката на лични данни. Такава обработка трябва да бъде извършвана в съответствие с ~~европейските стандарти~~ стандартите на ☒ Съюза ☒ , заложен между другото в ~~Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица по отношение на обработката на лични данни и на свободното движение на такива данни~~²⁰ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета²¹, Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета²² и Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г., относно обработката на лични данни и защита на личния живот в сектора на електронните комуникации²³. Правото на защита на личните данни е изрично признато от член 8 от Хартата за основните права в Европейския съюз.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50, съображение 18

~~автоматичното удържане на пътните такси от банкови сметки или от кредитни/дебитни карти, където и да са разположени, в Общността или в трети страни, предполага напълно оперативна зона за плащания в Общността, е равнопоставени такси за услугата.~~

²⁰ ~~ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31, Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).~~

²¹ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

²² Директива (ЕС) 2016/680 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни от компетентните органи за целите на предотвратяването, разследването, разкриването или наказателното преследване на престъпления или изпълнението на наказания и относно свободното движение на такива данни, и за отмяна на Рамково решение 2008/977/ПВР на Съвета (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 89).

²³ Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

↓ поправка OB L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 19

~~системите за електронно събиране на пътни такси, които са разположени в държавите-членки, трябва да изпълняват следните основни критерии: системата трябва да може лесно да интегрира бъдещи технологични и системни подобрения и модернизации, без да изисква експонентно струваща се замяна на по-стари модели и методи, разходите за възприемането ѝ от потребителите на търговски и частни пътища да бъдат незначителни в сравнение с ползите за тези потребители на пътя, както и за обществото като цяло и въвеждането ѝ, в която и да е държава-членка, да не води до никаква дискриминация във всяко отношение между местните потребители на пътя и потребителите от други държави-членки;~~

↓ поправка, OB L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 20
(адаптиран)

~~тъй като целите на настоящата директива, по-специално оперативната съвместимост между електронните системи за пътно таксуване във вътрешния пазар и въвеждането на услугата на европейско електронно пътно таксуване, която да покрива цялата пътна мрежа на Общността, подлежаща на таксуване не могат да бъдат реализирани от държавите-членки по достатъчен начин, поради общоевропейските ѝ размери, по-лесно ще се постигнат на ниво Общност, като Общността може да предприеме мерки за това, в съответствие с принципа на субсидиарност съгласно член 5 от Договора. В съответствие с принципа за пропорционалност, заложен в този член, настоящата директива не излиза извън рамките на това, което е необходимо за постигането на тези цели.~~

↓ поправка, OB L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 21
(адаптиран)

~~следва да се осигури включването на заинтересуваните страни (като оператори на пътно таксуване, управители на инфраструктура, автомобилна и електронна индустрия и потребители) в консултации в Комисията, свързани с технически и договорни въпроси за създаването на Европейска електронна услуга за пътно таксуване. При необходимост, Комисията би трябвало да проведе консултации и с неправителствени организации, действащи в полето на защита на личните данни, безопасността на пътя и околната среда;~~

↓ поправка, OB L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 22
(адаптиран)

~~за създаването на европейската услуга за пътно таксуване преди всичко ще бъде необходимо да се установят ръководни принципи за работа на Комитета за електронно пътно таксуване, създаден с настоящата директива;~~

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 23

- (18) Тази директива не нарушава свободата на държавите членки да определят правила, свързани със заплащането на пътната инфраструктура и с данъчното облагане.

↓ поправка ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50, съображение 24

~~Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията²⁴;~~

↓ НОВ

- (19) За да се гарантира оперативната съвместимост на електронните системи за пътното таксуване и да се улесни трансграничният обмен на информация относно неплащането на пътни такси, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския Съюз по отношение на адаптиране към техническия прогрес на списъка с технологии, които могат да се използват за извършване на транзакциите в системите за електронно пътното таксуване, които изискват инсталирането или използването на бордова апаратура. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложиени в Междуетноститутуционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (20) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното законодателство трябва да бъде ограничено до разпоредбите, които представляват изменение по същество в сравнение с предходната директива (предходните директиви). Задължението за транспониране на разпоредбите, които не са изменени, произтича от предходната директива.
- (21) Настоящата директива следва да не засяга задълженията на държавите членки по отношение на срока за транспониране в националното право на директивата, посочена в приложение V, част Б.

²⁴

~~ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.~~

(22) В съответствие с член 28, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета бяха проведени консултации с Европейския надзорен орган по защита на данните²⁵.

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50 (адаптиран)
⇒ нов

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

~~Цел~~ ☒ Предмет ☒ и обхват

1. Настоящата директива определя условията, необходими, за да се осигури оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване и да се улесни обменът на информация за неплащането на пътна такса в ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ . Тя се прилага за електронното събиране на всички видове пътни такси, в цялата пътна мрежа на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ , селищна и междуселищна, магистрали, главни и второстепенни пътища и различни структури като тунели, мостове и фериботи.

Настоящата директива се прилага без да се засягат решенията, взети от държавите членки относно събирането на такси за определени типове превозни средства, определянето на равнището на тези такси и целта, за която те се събират. .

2. ~~Тази~~ Настоящата директива не се прилага за:

- а) системи за пътно таксуване, в които няма електронни средства таксуване;
- ~~б) автоматични системи за пътно таксуване, които не изискват монтирането на апаратура в превозните средства;~~

~~(вб)~~ малки, строго локални системи за пътно таксуване за които разходите за привеждане в съответствие с изискванията на настоящата директива няма да бъдат пропорционални на ползите;

⇒ в) такси за паркиране ⇐ .

3. ~~За постигане на целта, заложена в параграф 1, ☒ за оперативна съвместимост на ☒ се създава европейска услуга за ☒ електронните системи за ☒ ☒ пътно таксуване в Съюза ☒ ☒ се постига чрез европейската услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ), която е ☒ Тази услуга, която е допълнителна по отношение на националните услуги за електронно пътно таксуване в държавите членки, гарантира оперативната съвместимост върху цялата територия на Общността, за потребители на електронните системи за пътно таксуване, които са били вече въведени в държавите членки и на тези, които ще се въведат в бъдеще в рамките на настоящата директива.~~

²⁵ Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- а) „европейска услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ)“ означава услугите, които се предоставят по договор от оператор на ЕУЕПТ на ползвател на ЕУЕПТ. Услугите включват предоставяне и гарантиране на правилната настройка и правилното функциониране на бордовата апаратура, която е необходима за плащане на пътни такси във всички области на електронно събиране на пътни такси, обхванати от договора, за обработката на плащането на пътните такси, дължими от ползвателя на структурата, събираща пътна такса, от името на ползвателя, както и предоставяне на други услуги и на помощ, необходими на ползвателя с оглед на изпълняване на изискванията, налагани от структурите, събиращи пътна такса, в областите на плащане на пътна такса, обхванати от договора;
- б) „структура, събираща пътна такса“ е публичен или частноправен субект, който събира такси за движението на превозни средства в областта на електронно събиране на пътни такси;
- в) „доставчик на ЕУЕПТ“ е правен субект, който осигурява достъп до ЕУЕПТ на ползвател на ЕУЕПТ на основание на договор и който е регистриран в своята държава членка на установяване;
- г) „ползвател на ЕУЕПТ“ е физическо или юридическо лице, което е сключило договор с доставчик на ЕУЕПТ, с цел получаване на достъп до ЕУЕПТ;
- д) „област на електронно събиране на пътна такса“ е път, пътна мрежа, структура като мост, тунел или ферибот, където пътните такси се събират, като се използват, изключително или частично, автоматични механизми за идентификация, напр. комуникация с бордовата апаратура в превозното средство или автоматично разпознаване на регистрационната табела;
- е) „бордова апаратура“ е пълният набор от необходимите за предоставяне на ЕУЕПТ апаратни и програмни компоненти, които са инсталирани или налични в превозното средство, с цел събиране, съхраняване, обработка и дистанционно получаване/предаване на данни;
- ж) „пътна такса“ е таксата, която трябва да плати ползвателят на пътя, за да може да използва съответните път, пътна мрежа или инфраструктура като мост, тунел или ферибот;
- з) „неплащане на пътна такса“ е извършването на нарушение, вследствие на което ползвател на пътя в дадена държава членка не плаща пътната такса, която е определена от относимите закони във въпросната държава членка;
- и) „държава членка на регистрация“ е държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, с което е извършено нарушението неплащане на пътна такса;
- й) „национално звено за контакт“ е компетентният орган, определен да отговаря за обмена на данни за регистрацията на превозни средства;
- к) „автоматизирано търсене“ е процедура за онлайн достъп за справка в базите данни на една, повече от една или всички държави членки, или на участващите държави;

л) „превозно средство“ е всяко превозно средство с двигател, включително и мотоциклет, което обикновено се използва за превоз на пътници или товари по шосе;

м) „държател на превозно средство“ е лицето, на чието име е регистрирано превозното средство съгласно правото на държавата членка на регистрация;

н) „тежко превозно средство“ е превозно средство, предназначено за превоз на стоки с максимална допустима маса, която надхвърля 3,5 тона, или превозно средство за превоз на пътници, оборудвано с повече от девет седалки, включително тази на водача;

о) „леко превозно средство“ е всяко превозно средство, което не е тежко превозно средство

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50 (адаптиран)
⇒ нов

Член 3

Технологични решения

1. Всички нови електронни системи за пътно таксуване, ~~⇒ които изискват монтирането или използването на бордова апаратура~~ ~~⇒ въведени в експлоатация от 1 януари 2007 г.~~, за да извършват операции по електронно пътно таксуване, използват една или повече от ~~следните~~ ☒ посочените в приложение IV технологии ☒.

⇒ Съществуващите понастоящем електронни системи за пътно таксуване, които използват различни от изброените в приложение IV технологии, се привеждат в съответствие с тези технологии, ако в тях се внасят значителни технологични подобрения ⇐

а) ~~позициониране чрез спътник;~~

б) ~~мобилни комуникации по стандарт GSM-GPRS (справка GSM TS 03.60/23 060);~~

в) ~~микровълнова технология 5,8 GHz.~~

↓ нов

2. Бордовата апаратура, която използва технология за спътниково позициониране, е съвместима с услугите за позициониране, предоставяни от системите „Галилео“ и Европейската геостационарна служба за навигационно покритие („EGNOS“), а освен това може да бъде съвместима и с други навигационни спътникови системи.

3. Доставчиците на ЕУЕПТ предоставят на потребителите бордова апаратура, която е подходяща за ползване, оперативно съвместима и с възможност за комуникация с всички системи за електронно пътно таксуване, използвани в държавите членки, които използват технологиите, посочени в приложение IV.

↓ поправка, ОВ L 200,
7.6.2004 г., стр. 50

~~2. Европейската услуга за електронно пътно такуване се пуска в експлоатация съгласно член 3, параграф 1. Операторите предоставят на заинтересуваните потребители бордова апаратура, подходяща за работа с всички електронни системи за пътно такуване, работещи в държавите-членки, които използват технологиите съгласно параграф 1 и които могат да се използват във всички видове превозни средства, в съответствие с графика в член 3 параграф 4. Тази апаратура най-малкото да може да работи съвместно и може да поддържа връзка с всички системи, които работят в държавите-членки, използващи една или повече технологии, изброени в параграф 1. Мерките за развитие в това отношение се определят от Комитета съгласно член 5 параграф 1, включително детайлите, свързани с наличието на достатъчна на брой бордова апаратура, така че да се отговори на търсенето на заинтересуваните потребители.~~

↓ НОВ

4. Бордовата апаратура може да използва собствените си апаратни компоненти и програмно осигуряване, да използва други налични в превозно средство апаратни компоненти и програмно осигуряване, или да използва и двете. За целите на комуникацията с други апаратни системи, налични в превозните средства, бордовата апаратура може да използва технологии, различни от посочените в приложение IV.

5. До 31 декември 2027 г. доставчиците на ЕУЕПТ могат да предоставят на потребителите на леки превозни средства бордова апаратура, подходяща за използване само с микровълнова технология за 5,8 GHz.

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50 (адаптиран)

⇒ НОВ

~~3. Препоръчва се новите електронни системи за пътно такуване, въведени в експлоатация след въвеждането на настоящата директива, да използват технологии на позициониране от спътник и мобилни комуникации, изброени в параграф 1. По отношение на възможното минриране (преминаване) към системи, използващи такива технологии, от системи, използващи други технологии, Комисията, заедно с Комитета по член 5 параграф 1, съставят доклад най-късно до 31 декември 2009 г. Този доклад включва проучване на използването на всяка от технологиите, изброени в параграф 1, както и анализ на разходи-приходи. Ако счете за подходящо, Комисията придружава доклада с предложение до Европейския парламент и Съвета за стратегия за минрирането.~~

~~4. Без да се засягат разпоредбите на параграф 1, бордовата апаратура може да бъде подходяща и за други технологии, при условие че това не води до допълнителни разходи за потребителите или не е източник на дискриминация между тях. При необходимост, бордовата апаратура може да бъде свързана и към електронния скоростомер на превозното средство.~~

~~5. Държавите-членки, които притежават системи за пътно такуване, взимат необходимите мерки за увеличаване на използването на електронните системи за пътно~~

такеуване. Те взимат мерки такива, че към 1 януари 2007 г., автоматични системи за пътно такеуване да бъдат използвани за най-малко 50 % от трафикния поток за всяка станция за пътно такеуване. Платната, използвани електронно пътно такеуване, могат да се използват за пътно такеуване и чрез други средства, като се гарантира безопасността.

6. Дейността по оперативната съвместимост на съществуващите технологии за пътно такеуване, извършвана във връзка с европейската услуга за електронно пътно такеуване осигурява пълната съвместимост и интерфейси на тези технологии, с технологиите, упоменати в параграф 1 и на апаратурите им една с друга.

76. Държавите членки осигуряват обработването на лични данни, необходими за действието на европейската услуга за електронно пътно такеуване ☒ ЕУЕПТ ☒ , да се извършва в съответствие с правилата на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ , защитаващи свободите и основните права на физическите лица, включително частния им живот и ~~че~~ особено да се спазват разпоредбите на Директиви 95/46/ЕО Регламент (ЕС) 2016/679, Директива (ЕС) 2016/680 и Директива 2002/58/ЕО.

Член 3

Изграждане на Европейска услуга за електронно пътно такеуване

1. Европейската услуга за електронно пътно такеуване се изгражда и обхваща цялата пътна мрежа на ~~Общността~~ върху която се събират електронно пътни такси или такси за използване на пътнища. Тази електронна услуга за пътно такеуване се определя чрез набор от договорни правила, които позволяват на всички оператори и/или издатели на средства за разплащане да предоставят услугата, набор технически стандарти и изисквания и единичен абонаментен договор между клиентите и операторите и/или издателите на средства за разплащане, които предоставят услугата. Този договор дава достъп до цялата мрежа и може да бъде подписан при операторът на каквато и да е част от мрежата и/или при издателят на средства за разплащане.

4. Когато държавите членки притежават национални системи за електронно пътно такеуване, те следят операторите и/или издателите на средства за разплащане да предоставят европейска услуга за електронно пътно такеуване на своите потребители в съответствие със следния график:

а) за всички превозни средства, надвишаващи 3,5 тона и за всички превозни средства, на които е разрешено да превозват повече от девет пътници (шофьор + 8) най-късно три години след като са взети решенията за определение на Европейската услуга за електронно пътно такеуване, съгласно член 4, параграф 4.

б) за всички други типове превозни средства, най-късно пет години след решенията за определение на европейската услуга за електронно пътно такеуване, съгласно член 4, параграф 4.

Член 4

Характеристики на Европейската услуга за електронно пътно такеуване ☒ ЕУЕПТ ☒

1. ~~Европейската електронна услуга за пътно таксуване~~ ☒ ЕУЕПТ ☒ се основава на елементите, изброени в приложението I ~~към настоящата директива.~~

↓ 219/2009 член 1 и приложение .7(7)

~~2. В случай на необходимост това приложение може да бъде адаптирано по технически причини. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 5, параграф 2.~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50 (адаптиран)

2. ~~Европейската услуга за електронно пътно таксуване е независима от фундаменталните решения на държавите-членки да изискват плащане за определени типове превозни средства, нивата на таксите както и целта на тези такси. Тя засяга само метода за събиране на пътните такси. Услугата~~ ☒ ЕУЕПТ ☒ позволява договорите да бъдат сключвани независимо от мястото на регистрация на превозното средство, националността на участниците в договора и зоната или ~~точката~~ ☒ отрязъка ☒ от пътната мрежа, за който се дължи ~~пътната такса~~ ☒ таксуване ☒.

3. ~~Системата~~ ☒ ЕУЕПТ ☒ позволява интермодалността да се развива ~~интермодалност~~ без неблагоприятни последици за други видове транспорт.

~~34. Европейската услуга за електронно пътно таксуване~~ ☒ ЕУЕПТ ☒ ~~използва~~ ☒ си служи ☒ с технологичните решения съгласно член ~~23~~ 23, ~~като използва~~ ☒ и техническите ☒ спецификации, ☒ посочени в член 10, параграф 2 ☒ ~~публично достъпни спецификации.~~

↓ 219/2009 член 1 и приложение .7(7)

~~4. Комисията взема решенията, свързани с определянето на европейската услуга за електронно пътно таксуване. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 5, параграф 2. Тези решения могат да бъдат взети само ако всички условия, оценени на базата на съответните проучвания, са изпълнени, за да позволят оперативната съвместимост във всички аспекти, включително техническите, юридическите и търговските условия.~~

~~5. Комисията взема техническите решения, отнасящи се до реализирането на европейската услуга за електронно пътно таксуване. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 5, параграф 2.~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50 (адаптиран)
⇒ НОВ

~~75.~~ Комисията ~~кани~~ ☒ изисква☒, в съответствие с процедурата, установена с Директива 2015/1535/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁶ ~~Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 22 юни 1998 г., предвиждаща процедура за информиране в областта на техническите стандарти и регламенти~~²⁷, ~~компетентните стандартизационни органи~~ компетентните органи по стандартизация в областта, особено Европейския институт по стандартизация (CEN), ~~да направят необходимите усилия~~ да приемат ~~бързо~~ ☒ бързо☒ стандартите, приложими към електронните системи за пътно таксуване, по отношение на технологиите, изброени в ~~член 2, параграф 1 приложение IV~~ ⇒, и да ги актуализират, когато е необходимо. Комисията изисква от органите по стандартизация да осигурят непрекъснатата съвместимост на съставните елементи на оперативната съвместимост. ⇐

~~86.~~ ☒ Бордовите☒ ~~Апаратурите~~ за ~~европейската услуга за електронно пътно таксуване~~☒ ЕУЕПТ☒ трябва да удовлетворяват ~~по специално~~ изискванията на ~~Директивата 1999/5/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 9 март 1999 г. за радиосъоръженията и крайните далекосъобщителни устройства и взаимното признаване на тяхното съответствие~~²⁸ Директива 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета²⁹ и ~~Директивата 89/336/ЕИО на Съвета от 3 май 1989 г. за обличаване на законодателствата на държавите членки, свързани с електромагнитната съвместимост~~³⁰ Директива 2014/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета³¹.

↓ НОВ

Член 5

Процедура за обмен на информация между държавите членки

1. За разследване на неплащането на пътни такси държавите членки предоставят на националните звена за контакт на другите държави членки достъп до следните национални данни за регистрацията на превозни средства, с правото да извършват е тях автоматизирано търсене на:
 - а) данни, свързани с превозни средства; както и

²⁶ Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество (ОВ L 241, 17.9.2015 г., стр. 1).

²⁷ ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Акта за приемане от 2003 г.

²⁸ ОВ L 91, 7.4.1999 г., стр. 10. Директива изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003.

²⁹ Директива 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 16 април 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки във връзка с предоставянето на пазара на радиосъоръжения (ОВ L 153, 22.5.2014 г., стр. 62).

³⁰ ОВ L 139, 23.5.1989 г., стр. 19. Директива, последно изменена с Директива 93/68/ЕИО (ОВ L 220, 30.8.1993 г., стр. 1).

³¹ Директива 2014/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки относно електромагнитната съвместимост (ОВ L 96, 29.3.2014 г., стр. 79).

б) данни, свързани със собствениците или държателите на превозното средство.

Елементите на данните, посочени в букви а) и б), които са необходими за провеждане на автоматизирано търсене, са съобразени с приложение II.

2. За целите на обмена на данни, посочен в параграф 1, всяка държава членка определя национално звено за контакт. Правомощията на националните звена за контакт се уреждат от приложимото право на съответната държава членка.
3. При извършването на автоматизирано търсене под формата на изходящо искане националното звено за контакт на държавата членка, на чиято територия е извършено неплащане на пътна такса, използва пълния регистрационен номер.

Посоченото автоматизирано търсене се извършва в съответствие процедурите, посочени в точки 2 и 3 от глава 3 от приложението към Решение 2008/616/ПВР³² на Съвета, и в съответствие с изискванията на приложение II към настоящата директива.

Държавата членка, на чиято територия е извършено неплащането на пътна такса, използва получените данни за да установи кой е отговорен за неплащането на тази такса.

4. Държавите членки предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че обменът на информация се осъществява чрез оперативно съвместими електронни средства, без обмен на данни, принадлежащи на други бази данни, които не се използват за целите на настоящата директива. Държавите членки гарантират, че този обмен на информация се осъществява по икономически ефективен и сигурен начин. Държавите членки гарантират сигурността и защитата на предаваните данни, доколкото е възможно, чрез използване на съществуващи програмни приложения като посоченото в член 15 от Решение 2008/616/ПВР, и изменените версии на тези програмни приложения, в съответствие с приложение II към настоящата директива и с глава 3, точки 2 и 3 от приложението към Решение 2008/616/ПВР. Изменените версии на програмните приложения предоставят както режим на онлайн обмен в реално време, така и пакетен режим на обмен, като последният позволява обмен на множество искания или отговори в рамките на едно съобщение.
5. Всяка държава членка поема своите разходи, произтичащи от администрирането, използването и поддръжката на програмните приложения, посочени в параграф 4.

Член 6

Уведомително писмо за неплащане на пътна такса

1. Държавата членка, на чиято територия е извършено неплащане на пътна такса, решава дали да започне последващо производство по отношение на наплащането на пътна такса.

³² Решение 2008/616/ПВР на Съвета от 23 юни 2008 г. за изпълнение на Решение 2008/615/ПВР относно засилването на трансграничното сътрудничество, по-специално в борбата срещу тероризма и трансграничната престъпност (ОВ L 210, 6.8.2008 г., стр. 12).

Когато държавата членка, на чиято територия е извършено неплащане на пътна такса, реши да предприеме такова производство, тя информира в съответствие със своето национално право собственика, държателя на превозното средство или идентифицираното по друг начин лице, за което съществува подозрение, че е извършило нарушението „неплащане на пътна такса“. В информацията, в съответствие с приложимото национално право, се посочват правните последици от това нарушение на територията на държавата членка, в която е извършено неплащането на пътна такса, съгласно правото на въпросната държава членка.

2. Когато изпраща уведомителното писмо до собственика, държателя на превозното средство или идентифицираното по друг начин лице, за което съществува подозрение, че е извършило нарушението „неплащане на пътна такса“, държавата членка, на чиято територия е извършено неплащането на пътна такса, включва, в съответствие със своето право, необходимата информация — а именно информация за естеството, мястото, датата и часа на нарушението „неплащане на пътна такса“, заглавието на текстовете от националното право, чиито разпоредби са нарушени, и съответната санкция и, когато е приложимо, данни за уреда, който е използван за установяване на нарушението. За целта, държавата членка, на чиято територия е извършено неплащане на пътна такса, може да използва образца, посочен в приложение III.
3. Когато държавата членка, на чиято територия е извършено неплащане на пътна такса, реши да започне последващо производство по отношение на нарушението „неплащане на пътна такса“, с цел да гарантира спазването на основните права, тя изпраща уведомителното писмо на езика, на който е изготвен документът за регистрация на превозното средство, ако той е на разположение, или на един от официалните езици на държавата членка на регистрация.

Член 7

Докладването от държавите членки на Комисията

Всяка държава членка изпраща на Комисията изчерпателен доклад до [4 години след влизане в сила на настоящата Директива] и на всеки две години след това.

В изчерпателния доклад се посочва броят на автоматизирани търсения, направени от държавата членка, на чиято територия е извършено неплащане на пътна такса, изпратени на националното звено за контакт на държавата членка на регистрация във връзка с нарушения по неплащане на пътна такса, извършени на нейна територия, както и естеството на нарушенията по неплащане на пътна такса, за които са направени тези искания, и броят на безрезултатните търсения.

В изчерпателния доклад също така се съдържа описание на положението на национално равнище във връзка с последващите действия, предприети по отношение на неплащане на пътна такса, въз основа на дела на такива нарушения, по които са били предприети последващи действия с уведомителни писма.

Член 8

Защита на данните

1. Разпоредбите на Регламент (ЕС) 2016/679 и националните закони, подзаконови или административни разпоредби, с които се транспонира Директива (ЕС) 2016/680, се прилагат за личните данни, обработвани в съответствие с настоящата директива.
2. Държавите членки гарантират, че обработваните съгласно настоящата директива лични данни се поправят, ако са неточни, или се заличават или блокират в подходящ срок, както и че в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679 и националните закони, подзаконови и административни разпоредби, с които се транспонира Директива (ЕС) 2016/680, е определен срок на съхраняването им.

Държавите членки гарантират, че всички лични данни, обработвани съгласно настоящата директива, се използват само с цел улесняване на трансграничния обмен на информация относно неплащането на пътна такса, и че лицата, за които се отнасят данните, имат същите права на информация, достъп, поправка, заличаване и блокиране, на обезщетение и на съдебна защита, както е предвидено в Регламент (ЕС) 2016/679 и националните закони, подзаконови или административни разпоредби, с които се транспонира Директива (ЕС) 2016/680.
3. Всяко заинтересовано лице има право да получи информация относно това какви лични данни, регистрирани в държавата членка на регистрацията, са били предадени на държавата членка, в която е извършено нарушението „неплащане на пътна такса“, включително датата на искането и компетентния орган на държавата членка, на чиято територия е извършено неплащане на пътна такса.

Член 9

Доклад

До [5 години след влизането в сила на настоящата директива] Комисията подава доклад до Европейския парламент и Съвета относно прилагането на членове 6 и 7 на настоящата директива от страна на държавите членки. В доклада си Комисията се съсредоточава по-специално върху следните аспекти и ако е целесъобразно, прави предложения за включването им:

- оценка на ефективността на членове 6 и 7 по отношение на намаляването на броя на нарушенията „неплащане на пътна такса“ в Съюза,
- оценка на необходимостта от по-нататъшно улесняване на трансграничното правоприлагане относно плащането на пътните такси в Съюза чрез създаване на механизъм за оказване на помощ от страна на държавата членка на регистрацията на държавата членка, на чиято територия е било извършено неплащането на пътна такса, с цел събиране на пътни такси и глоби.

Член 10

Делегирани актове

1. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 11 за изменение на приложения I и IV с цел адаптирането им към техническия прогрес.
2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 11 по отношение на техническите спецификации и

изисквания на ЕУЕПТ и на договорните правила, отнасящи се до предоставянето на услугата, включително права и задължения на доставчиците на ЕУЕПТ, структурите, събиращи пътна такса, и ползвателите на ЕУЕПТ.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 11 по отношение на административните разпоредби, предпазните клаузи и помирителните процедури между структурите, събиращи пътни такси, и доставчиците на ЕУЕПТ.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 11 за актуализиране на приложение II, за да се вземат предвид всякакви относими изменения, които трябва да се направят в решения на Съвета 2008/615/ПВР³³ и 2008/616/ПВР, или в които това се налага по силата на други относими актове на Съюза.

Член 11

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 10, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящата Директива].
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 10, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуетноститутуционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година³⁴.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 10, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

³³ Решение 2008/615/ПВР на Съвета от 23 юни 2008 г. за засилване на трансграничното сътрудничество, по-специално в борбата срещу тероризма и трансграничната престъпност (ОВ L 210, 6.8.2008 г., стр. 1).

³⁴ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1

↓ 219/2009 член 1 и
приложение .7(7)

Член 5

Процедура на комитет

1. ~~Комисията се подпомага от Комитет за електронно пътно такуване.~~
2. ~~Когато се прави позоваване на този параграф, се прилагат член 5а, параграфи от 1 до 4, и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от същото.~~

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004
г., стр. 50 (адаптиран)

Член 6 12

Изпълнение ☒ Транспониране ☒

1. Държавите членки въвеждат в действие законовите, подзаконовите и административните разпоредби, които са необходими, за да се съобразят с ~~настоящата директива~~ ☒ членове 1 и 3—8, както и с приложения II и III до [18 месеца след влизане в сила на настоящата директива] ☒ ~~преди 20 ноември 2005 г.~~ Те незабавно ~~съобщават~~ ☒ изпращат текста на тези мерки ☒ на Комисията ~~заедно с таблица за съответствие на разпоредбите с настоящата директива.~~

Когато държавите членки приемат ~~тези~~ ☒ разпоредбите ☒, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. ☒ Те включват също така уточнение, че позоваванията в действащите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. ☒ ~~Условията и редът на позоваване~~ ☒ Държавите-членки определят как се извършва това позоваване и как се формулира то ☒ ~~се определя от държавите членки.~~

☒ 2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното право, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива. ☒

↓ НОВ

Член 13

Отмяна

Директива 2004/52/ЕО се отменя считано от [деня след датата, определена в член 12, параграф 1, първа алинея], без да се засягат задълженията на държавите членки по отношение на посочения в приложение V, част Б срок за транспониране на директивата в националното право.

Позоваванията на отменената директива се считат за позовавания на настоящата директива и се четат съгласно таблицата на съответствието в приложение VI.

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50 (адаптиран)

Член ~~7~~ 14

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на ~~двадесетия~~ ☒ двадесетия ☒ ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

↓ поправка, ОВ L 200, 7.6.2004 г., стр. 50

Член ~~8~~ 15

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател