

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES

z 29. apríla 2004

o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v spoľo•enstve

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zrete•om na zmluvu o založení Európskeho spoľo•enstva, najmä na jej •lánok 7 ods. 1,

so zrete•om na návrh Komisie,

so zrete•om na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru [1],

so zrete•om na stanovisko Výboru regiónov [2],

konajúc v súlade s postupom stanoveným v •lánku 251 zmluvy [3],

ke•že:

(1) vo svojej rezolúcii zo 17. júna 1997 o rozšírení telematiky v cestnej doprave, najmä vzh•adom na elektronické vyberanie poplatkov (EVP) [4], Rada vyzvala Komisiu a •lenské štáty, aby vyvinuli stratégiu konvergencie EVP s cie•om dosiahnu• primeranú úrove• interoperability na európskej úrovni. Oznámenie Komisie o interoperabilných systémoch elektronického vyberania poplatkov v Európe bol prvou etapou tejto stratégie;

(2) vä•šina •lenských štátov, ktoré zaviedli elektronické mýtné systémy na financovanie cestnej infraštruktúry alebo na vyberanie poplatkov užívate•ov ciest (spolo•ne uvádzané ako "elektronické mýtné systémy"), používajú technológiu mikrov•n s krátkym dosahom a frekvencie okolo 5,8 GHz, ale tieto systémy nie sú v sú•asnosti úplne zlu•ite•né. 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 spoľo•enstve a obsahujú dva varianty, ktoré nie sú úplne zlu•ite•né. Sú založené na modeli otvorených systémov vzájomnej komunikácie (OSI) definovanom Medzinárodnou organizáciou pre normalizáciu pre komunikáciu medzi po•íta•ovými systémami;

(3) výrobcovia zariadení a prevádzkovatelia infraštruktúry sa napriek tomu dohodli v rámci spoľo•enstva na vývoji interoperabilných produktov založených na existujúcich systémoch DSRC 5,8 GHz. Zariadenia, ktoré budú musie• by• k dispozícii užívate•om, by mali by• schopné komunikova• s technológiami, ktoré sa môžu používa• len v nových elektronických mýtnych systémoch, ktoré sa majú zavies• v spoľo•enstve po 1. januári 2007, t. j. satelitný systém ur•ovania polohy, technológia mobilných komunikácií využívajúca normu GSM-GPRS a mikrovlnovú technológiu 5,8 GHz;

(4) je dôležité, aby sa •o najrýchlejšie dokon•ili normaliza•né práce s cie•om vypracova• technické normy zabezpe•ujúce technickú zlu•ite•nos• medzi elektronickými mýtnymi systémami založenými na mikrovlnovej technológii 5,8 GHz a technológii satelitného ur•ovania polohy a mobilných komunikácií, aby sa zabránilo •alšej fragmentácii trhu;

(5) je nevyhnutné zabezpe•i• všeobecné zavedenie elektronických mýtnych systémov v •lenských štátoch a susedných štátoch a pritom sú stále naliehavejšie potrebné interoperabilné systémy vhodné z h•adiska budúceho vývoja politiky spolplat•ovania ciest v spoľo•enstve a budúceho technického vývoja;

(6) elektronické mýtné systémy by mali by• interoperabilné a založené na otvorených a verejných normách dostupných na nediskrimina•nom základe všetkým dodávate•om systémov;

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

(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 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 sase jazdy. Vzhľadom na satelitné určovania 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 prekryvacia 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;

(9) 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 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;

(10) mali by byť odstránené umelé prekážky fungovania vnútorného trhu, pričom by sa členským štátom a spoločenstvu 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 politik spoplatňovania ciest v súlade s princípom nediskriminácie medzi občanmi všetkých členských štátov. Preto sa musí čo najskôr zabezpečiť interoperabilita elektronických mýtnych systémov;

(11) vodiči právom očakávajú vyššiu kvalitu služieb cestnej infraštruktúry, najmä v oblasti bezpečnosti, ako aj podstatné zníženie zhusťovania na mýtniciach, hlavne v časoch dopravnej špičky a na určitých preťažených miestach cestnej siete. Konceptia 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;

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

(13) Európska elektronickej mýtnej služby 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.

(14) zmluvnou interoperabilitou sa vytvorí potenciál na významné uľahčenie pre určitých užívateľov ciest a značné administratívne úspory pre komerčných užívateľov ciest;

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

(16) 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;

(17) zavedenie elektronických mýtnych systémov bude zahŕňať spracovanie osobných údajov. Také spracovanie sa musí vykonávať v súlade s pravidlami spoločenstva, stanovenými medzi iným 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 [5] a v smernici 2002/58/ES Európskeho parlamentu a Rady z 12. júla 2002 týkajúcej sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií [6]. Právo na ochranu osobných údajov je výslovne uznané článkom 8 Charty základných práv Európskej únie;

(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;

(19) systémy elektronického vyberania mýta, ktoré sú v prevádzke v členských štátoch, by mali spĺňať 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 domácich užívateľov a užívateľov ciest z iných členských štátov;

(20) 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;

(21) malo by byť zabezpečené zapojenie zainteresovaných strán (ako sú prevádzkovatelia mýtnej služby, prevádzkovatelia infraštruktúry, elektronickej 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;

(22) na zriadenie európskej elektronickej mýtnej služby musí výbor pre elektronickejé mýto ustanovený touto smernicou stanoviť zásady;

(23) táto smernica nemá vplyv na slobodu členských štátov stanoviť predpisy, ktorými sa riadi spoľahovanie cestnej infraštruktúry a ďalšie záležitosti;

(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 Komisiu [7].

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

článok 1

Cieľ a pôsobnosť

1. Táto smernica stanovuje podmienky potrebné na zaručenie interoperability elektronických mýtnych systémov v spoločenstve. Vzábuje sa na elektronické vyberanie všetkých druhov cestných poplatkov na celej cestnej sieti spoločenstva vrátane všetkých mestských a mimomestských ciest, diaľnic, ciest vyššej a nižšej kategórie a rôznych stavebných konštrukcií ako tunely, mosty a prevozné lode.

2. Táto smernica sa nevzábuje na:

- a) cestné mýtné systémy bez elektronických zariadení na vyberanie mýta;
- b) elektronické mýtné systémy, ktoré nevyžadujú inštalovanie palubného zariadenia;
- c) malé miestne cestné mýtné systémy, u ktorých by náklady na zabezpečenie zhody s požiadavkami tejto smernice boli neúmerne v porovnaní s prínosmi.

3. Na dosiahnutie cieľa stanoveného v odseku 1 sa zriaďuje Európska elektronická mýtna služba, ktorá je doplnkom národných elektronických mýtnych služieb členských štátov a zaručuje v celom spoločenstve pre užívateľov interoperabilitu elektronických mýtnych systémov, ktoré už boli zavedené v členských štátoch a tých, ktoré budú v budúcnosti zavedené v rámci tejto smernice.

Príloha 2

Technické riešenia

1. Všetky nové elektronické mýtné systémy uvedené do prevádzky od 1. januára 2007 musia na vykonávanie elektronických mýtnych transakcií používať jednu alebo viaceré z týchto technológií:

- a) satelitné určovanie polohy;
- b) mobilné komunikácie podľa normy GSM-GPRS (GSM TS 03.60/23 060);
- c) 5,8 GHz mikrovlnovú technológiu.

2. Európska elektronická mýtna služba sa uvádza do prevádzky podľa prílohy 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 prílohu 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 prílohu 5 ods. 1 vrátane opatrení týkajúcich sa dostupnosti palubného zariadenia tak, aby bol uspokojený dopyt zainteresovaných užívateľov.

3. Odporúčajú 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 prílohu 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 patriacim zreteňom 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 vykonávalo v súlade s právnymi predpismi spoločstva chrániacimi slobodu a základné práva fyzických osôb, najmä s ustanoveniami smerníc 95/46/ES a 2002/58/ES.

•lánok 3

Zriadenie Európskej elektronickej mýtnej služby

1. Zriadi sa Európska elektronická mýtna služba, ktorá zahŕňa celú cestnú sieť spoločstva, na ktorej sa mýta 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 ponúkajúcej službu. Táto zmluva, ktorá môže byť uzavretá s prevádzkovateľom ktorejkoľvek siete a/alebo emitentom, umožní predplatiť prístup k službe na celej sieti.

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

3. Systém umožňuje rozvíjať interoperabilitu bez toho, aby znevýhodňoval ostatné druhy dopravy.

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, ako 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, ako boli prijaté rozhodnutia o vymedzení Európskej elektronickej mýtnej služby, ako je uvedené v článku 4 ods. 4

•lánok 4

Charakteristiky Európskej elektronickej mýtnej služby

1. Európska elektronická mýtna služba je založená na prvkoch uvedených v prílohe k smernici.

2. V prípade potreby sa môže z technických dôvodov táto príloha zmeniť v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2

3. Európska elektronická mýtna služba používa technické riešenia uvedené v článku 2 pričom využíva verejne dostupné špecifikácie.

4. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 do 1. júla 2006 prijme rozhodnutia týkajúce sa vymedzenia Európskej elektronickej mýtnej služby. Také rozhodnutia sa prijímajú len vtedy, keď na základe zodpovedajúceho posúdenia príslušných štúdií, sú dané všetky predpoklady k tomu, aby bola interoperabilita funkčná zo všetkých hľadísk vrátane technického, právneho a komerčného.

5. Ak sa rozhodnutia uvedené v odseku 4 neprijmú do 1. júla 2006, Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2, stanoví nový dátum, ku ktorému sa rozhodnutia prijmú.

6. Technické rozhodnutia týkajúce sa realizácie Európskej elektronickej mýtnej služby prijme Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2

7. V súlade s postupom stanoveným v smernici 98/34/ES Európskeho parlamentu a Rady z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov [8] vyzýva Komisia príslušné európske normalizačné organizácie, predovšetkým CEN, aby vyvinuli najväčšie úsilie na účely rýchleho schválenia noriem použitých na elektronické mýtne systémy, najmä vzhľadom na technológie uvedené v článku 2 ods. 1

8. Zariadenia pre Európsku elektronickej mýtnej služby 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 zhody [9] a smernice Rady 89/336/EHS z 3. mája 1989 o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa elektromagnetickej kompatibility [10].

článok 5

Postup výboru

1. Komisii bude pomáhať Výbor pre elektronickej mýto (ale len výbor).

2. Tam, kde je odkaz na tento odsek, použijú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovené na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

článok 6

Vykonávanie

Členské štáty do 20. novembra 2005 uvedú do platnosti zákony, iné predpisy a administratívne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne pošlú Komisii znenie týchto ustanovení spolu s tabuľkou vzájomného vzťahu takých ustanovení a ustanovení tejto smernice.

Keď členské štáty prijmú tieto opatrenia, tieto budú obsahovať odkaz na túto smernicu alebo ich bude sprevádzať takýto odkaz pri príležitosti ich úradného uverejnenia. Spôsob týchto odkazov ustanovia členské štáty.

článok 7

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť 20. deň po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

článok 8

Adresáti

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 29. apríla 2004

Za Európsky parlament

predseda

P. Cox

Za Radu

predseda

M. McDowell

[1] Ú. v. EÚ C 32, 5.2.2004, s. 36.

[2] Ú. v. EÚ C 73, 23.3.2004, s. 54.

[3] Stanovisko Európskeho parlamentu z 18. decembra 2003 (zatiaľ nebolo uverejnené v Úradnom vestníku), spoločné stanovisko Rady z 22. marca 2004 (Ú. v. EÚ C 95 E, 20.4.2004, s. 53) a stanovisko Európskeho parlamentu z 20. apríla 2004.

[4] Ú. v. ES C 194, 25.6.1997, s. 5.

[5] 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)

[6] Ú. v. ES 201, 31.7.2002, s. 37.

[7] Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

[8] Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37. Smernica naposledy zmenená a doplnená Aktom o prístupení z roku 2003.

[9] Ú. v. ES L 91, 7.4.1999, s. 10. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) 1882/2003.

[10] 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).

PRÍLOHA

Prvky potrebné na vymedzenie a zavedenie Európskej elektronickej mýtnej služby

Záležitosti uvedené nižšie sú dôležité na vymedzenie a zavedenie Európskej elektronickej mýtnej služby zriadenej podľa tejto smernice. Tieto záležitosti sa rozlišujú podľa technických, procedurálnych a právnych aspektov:

Technické aspekty:

a) prevádzkový postup pri službe: účasť na službe, pokyny na obsluhu, inštalovanie a pripojenie palubného zariadenia vo vozidlách, spracovanie transakcií na mýtniciach alebo pri plynulom vyberaní, postupy opätovného získania údajov v prípade zlyhania alebo poruchy zariadenia, kontrolné systémy, faktúrovanie a inkaso splatných poplatkov, servis pre zákazníkov, vymedzenie úrovne služby ponúkanej zákazníkom; pri stanovení takých prevádzkových postupov sa zohľadnia existujúce postupy členských štátov;

b) funkčné špecifikácie služby: opis funkcií palubného a pozemného zariadenia;

c) technické špecifikácie palubného a pozemného zariadenia podporujúceho službu a normy, certifikačný postup a obmedzenia, ktoré sa majú zohľadniť;

d) začatie a sledovanie prác príslušných normalizačných orgánov a akékoľvek technické doplnky použitých noriem alebo predbežných noriem na zabezpečenie interoperability;

e) špecifikácie týkajúce sa inštalovania palubného zariadenia;

f) transakčné modely: presné vymedzenie transakčných algoritmov na každý druh mýta (vyberanie mýta na mýtniciach alebo plynulé vyberanie) a určenie údajov vymieňaných medzi palubným a pozemným zariadením a formát údajov;

g) opatrenia na zabezpečenie dostupnosti palubného zariadenia, aby bol splnený dopyt všetkých zainteresovaných účastníkov;

Procedurálne aspekty:

h) postupy overovania technického výkonu palubného zariadenia, pozemného zariadenia a spôsob inštalovania zariadenia vo vozidlách;

i) parametre klasifikácie vozidiel: potvrdenie platnosti zoznamu technických parametrov spoločenstva, z ktorého si každý členský štát vyberie tie, ktoré chce používať pri svojej politike poplatovania. Parametre budú predstavovať fyzické, motorové a environmentálne charakteristiky vozidla. Stanovenie tried vozidiel založené na týchto parametroch bude záležitosťou členských štátov;

j) vykonávanie postupov riešenia osobitných prípadov ako sú napr. poruchy každého druhu. Vzáhuje sa to najmä na prípady, v ktorých prevádzkovatelia mýtného systému a zákazníci pochádzajú z rôznych štátov;

Právne aspekty:

k) potvrdenie platnosti zvolených technických riešení z hľadiska právnych predpisov spoločenstva chrániacich slobodu a základné práva fyzických osôb vrátane súkromia. Bude nutné najmä zabezpečiť zhodu so smernicou 95/46/ES a smernicou 2002/58/ES;

l) zostavenie nediskriminačných spoločných pravidiel a minimálnych požiadaviek, ktoré by mali potenciálni poskytovatelia služby pri poskytovaní služby dodržiavať;

m) posúdenie možnosti harmonizácie pravidiel uplatňovania vzáhujúcich sa k cestnému elektronickému mýtu;

n) memorandum porozumenia medzi prevádzkovateľmi cestného elektronického mýta umožňujúce zavedenie Európskej elektronickej mýtnej služby vrátane postupov riešenia sporov.
