

32004L0052

30.4.2004

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

L 166/124

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/52/ES
ze dne 29. dubna 2004
o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství
(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 7 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Usnesením ze dne 17. června 1997 o rozvoji telematiky v silniční dopravě, a zejména s ohledem na elektronický výběr poplatků ⁽⁴⁾ vyzvala Rada Komisi a členské státy, aby vypracovaly strategii sblížení systémů elektronického výběru poplatků s cílem dosáhnout náležité úrovně interoperability na evropské úrovni. Sdělení Komise o interoperabilních systémech elektronického vybírání poplatků v Evropě bylo první etapou této strategie.

(2) Většina členských států, které instalovaly elektronické systémy vybírání mýtného, aby financovaly náklady silniční infrastruktury nebo vybíraly poplatky za užívání silnic (dále jen společný termín „elektronické systémy mýtného“), užívají mikrovlnnou techniku o krátkém dosahu a kmitočtu blížícím se 5,8 GHz, ale tyto systémy nejsou v současnosti zcela slučitelné. Po schválení předběžných technických norem z roku 1997 dospěly práce na mikrovlnné technologii uskutečněné Evropským výborem pro normalizaci v lednu 2003 k přípravě technických norem,

kteří jsou připraveny pro slučitelnost mikrovlnných elektronických systémů mýtného o kmitočtu 5,8 GHz. Tyto předběžné normy se však nevztahují na všechny vyhrazené komunikace o krátkém dosahu na 5,8 GHz (Dedicated Short-Range Communications – DSRC), které jsou v provozu ve Společenství, a zahrnují dvě varianty, které nejsou zcela slučitelné. Jsou založené na otevřených systémech modelu propojení, který stanovila Mezinárodní organizace pro normalizaci pro komunikaci mezi výpočetními systémy.

(3) Výrobci zařízení a správci infrastruktury nicméně souhlasili, že v rámci Společenství vyvinou interoperabilní výrobky založené na dosavadní systémech DSRC na 5,8 GHz. Zařízení, které bude nutné poskytnout uživatelům, má tak být schopné komunikovat s technologií, která může být užívána jen v nových systémech elektronického mýtného, které mají být zavedeny do provozu ve Společenství po 1. lednu 2007, totiž technologii družicového určování polohy, mobilní komunikační technologii užívající normu GSM-GPRS a mikrovlnné technice na 5,8 GHz.

(4) Je nezbytné, aby práce na normalizaci byla dokončena co nejdříve s cílem stanovit technické normy zajišťující technickou slučitelnost mezi systémy elektronického mýtného, které jsou založeny na mikrovlnné technice na 5,8 GHz, technologiích družicového určování polohy a mobilních komunikací, s cílem vyhnout se další fragmentaci trhu.

(5) Je nezbytné zajistit v členských státech a sousedních zemích široké rozšíření elektronického mýtného a vzniká potřeba interoperabilních systémů, které vyhoví budoucímu vývoji politiky zpoplatňování silnic na evropské úrovni a budoucímu technickému rozvoji.

(6) Systémy elektronického mýtného by měly být interoperabilní a založené na otevřených a veřejných normách, které jsou bez diskriminace dostupné všem dodavatelům systémů.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 32, 5.2.2004, s. 36.

⁽²⁾ Úř. věst. C 73, 23.3.2004, s. 54.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 18. prosince 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 22. března 2004 (Úř. věst. C 95 E, 20.4.2004, s. 53) a postoj Evropského parlamentu ze dne 20. dubna 2004.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 194, 25.6.1997, s. 5.

- (7) Při zavádění nových elektronických systémů mýtného by měl být k dispozici dostatek vybavení, aby se zamezilo diskriminaci mezi dotčenými podniky.
- (8) Zejména vzhledem k velké pružnosti a univerzálnosti mohou aplikace nových technologií družicového určování polohy (GNSS) a mobilních komunikací (GSM/GPRS) pro elektronické systémy mýtného sloužit k zajištění požadavků nových politik zpoplatnění silnic, které se plánují na úrovni Společenství a členských států. Tyto technologie umožňují bez nákladných investic do infrastruktury spočítat počet kilometrů ujetých na určité kategorii silnice. Rovněž se otevírají možnosti nových bezpečnostních a informačních služeb pro cestující, jako je automatický alarm spuštěný vozidlem, které se účastní nehody, s uvedením své polohy, informace v reálném čase o podmínkách dopravního provozu, hustotě dopravního provozu a cestovní časy. Co se týče družicového určování polohy je projekt Galileo, který byl zahájen Společenstvím v roce 2002, určen k tomu, aby od roku 2008 zajišťoval kvalitnější informační služby, než současné družicovými systémy navigace, které jsou zároveň vhodné pro služby silniční telematiky. Stejně výsledky bude poskytovat Evropský geostacionární navigační překryvný systém (European Geostationary Navigation Overlay System – EGNOS), který je plánován jako předběžný systém a který bude již v provozu v roce 2004. Tyto inovační systémy však mohou vyvolat problémy týkající se spolehlivosti kontroly a ochrany proti podvodu. Nicméně vzhledem k podstatným výhodám zmíněným výše je uplatnění technologií družicového určování polohy a mobilních komunikací v zásadě doporučitelné při zavádění nových elektronických systémů mýtného.
- (9) Jako překážka jak plynulého fungování vnitřního trhu, tak plnění cílů dopravní politiky se může ukázat rozšiřování technologií elektronických systémů mýtného, které jsou již užívány nebo jsou plánovány (zejména družicové určování polohy a mobilní komunikace založené na mikrovlnách na 5,8 GHz) a rozšiřování tomu odpovídajících různých technických podmínek, které stanoví členské státy a sousední země pro své elektronické systémy mýtného. Tato situace může vést k rozšiřování neslučitelných a nákladných elektronických zařízení v kabinách řidičů těžkých nákladních vozidel a k tomu, že při užívání těchto zařízení budou řidiči dělat chyby, což může mít například za následek neúmyslné vyhnutí se placení. Takový způsob rozšiřování různých technických zařízení je pro uživatele a výrobce nepřijatelný z důvodů nákladů a bezpečnosti a z právních důvodů.
- (10) Umělé překážky fungování vnitřního trhu mají být odstraněny, přičemž členské státy a Společenství má mít nadále možnost zavádět na místní, vnitrostátní a mezinárodní úrovni různé metody zpoplatnění silnic pro všechny typy vozidel. Zařízení instalovaná ve vozidlech mají umožnit zavádění takových metod zpoplatňování silnic, které jsou v souladu se zásadou nediskriminace mezi občany všech členských států. Proto je třeba, aby byla na úrovni Společenství zajištěna interoperabilita elektronických systémů mýtného co nejdříve.
- (11) Řidiči oprávněně očekávají vyšší kvalitu služeb silniční infrastruktury, zejména s ohledem na bezpečnost, jakož i na podstatné snížení provozního přetížení na místech výběru mýtného, především v dobách dopravní špičky, a na zvláště zatížených místech silniční sítě. Je třeba, aby toto očekávání řidičů bylo řešeno v definici evropské služby elektronického mýtného. Kromě toho mají být učiněna opatření, která zajistí, aby stanovené technologie a součásti mohly být, pokud to bude technicky možné, rovněž kombinovatelné s ostatními součástmi vozidla, jako je například elektronický tachograf a zařízení pro tísňové volání. V pozdější etapě by z této zásady neměly být vynechávány intermodální systémy.
- (12) Je vhodné prostřednictvím přizpůsobení vhodného zařízení zajistit možnost přístupu k budoucím aplikacím doplňujícím vybírání mýtného.
- (13) Evropská služba elektronického mýtného má na technické, smluvní a procedurální úrovni zajistit interoperabilitu, která zahrnuje
- jedinou smlouvu mezi zákazníkem a provozovatelem, která nabízí službu, která odpovídá souboru smluvních pravidel umožňujících všem provozovatelům nebo poskytovatelům poskytovat službu a zajišťuje přístup na celou síť;
 - soubor technických norem a požadavků umožňujících průmyslu poskytovat nezbytná zařízení pro zajištění služby.

- (14) Smluvní interoperabilita umožní některým uživatelům silnic významné ulehčení a podstatné administrativní úspory pro obchodní uživatele silnic.
- (15) Elektronické systémy mýtného podstatně přispívají k snižování nebezpečí nehod, čímž zvyšují silniční bezpečnost, snižují i počet peněžních transakcí v hotovosti a zejména v denních špičkách snižují dopravní zácpy v místech vybírání mýtného. Rovněž snižují nepříznivé vlivy na životní prostředí způsobované čekajícími a opětovně startujícími vozidly a dopravními zácpami, stejně jako dopad na životní prostředí související s instalacemi nových míst výběru mýtného nebo s rozšiřováním míst stávajících.
- (16) Bílá kniha evropské dopravní politiky pro rok 2010 obsahuje cíle pro bezpečnost a plynulost silničního provozu. Pro dosažení těchto cílů jsou interoperabilní inteligentní dopravní služby a systémy klíčovým nástrojem.
- (17) Zavedení elektronických systémů mýtného zahrnuje zpracování osobních údajů. Toto zpracování údajů je třeba provádět v souladu s pravidly Společenství, která jsou mimo jiné stanovena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů ⁽¹⁾ a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací ⁽²⁾. Právo na ochranu osobních údajů je výslovně uznáno článkem 8 Listiny základních práv Evropské unie.
- (18) Předpokladem pro automatické platby z bankovních účtů nebo účtů kreditních nebo debetních karet poplatky mýtného ve Společenství i ve třetích zemích je plně fungující platební prostor Společenství bez diskriminujících poplatků za služby.
- (19) Systémy elektronického vybírání mýtného, které jsou zaváděny v členských státech, by měly splňovat tyto základní kritéria: systém má umožňovat rychlé začlenění budoucích technologických a systémových zlepšení a inovací bez nákladného vyřazování starších modelů a metod, náklady na jeho přijetí obchodními a soukromými uživateli silnic mají být ve srovnání s výhodami pro tyto uživatele silnic a pro společnost jako celek zanedbatelné a zavedení těchto zlepšení v kterémkoliv členském státě by mělo být bez diskriminace uživatelů z ostatních členských států oproti domácím uživatelům silnic.
- (20) Jelikož cílů této směrnice, totiž interoperability elektronických systémů mýtného v rámci vnitřního trhu a zavedení evropské služby elektronického mýtného zahrnující celou silniční síť Společenství, na které se platí mýtné, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto, z důvodů jejich evropského rozměru, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice to, co je k dosažení těchto cílů nezbytné.
- (21) Mělo by být zajištěno zapojení zúčastněných osob (jako jsou provozovatelé služeb vybírání mýtného, správci infrastruktury, elektronický a automobilový průmysl a uživatelé) do konzultací Komise o technických a smluvních aspektech vytváření evropské služby elektronického mýtného. Komise by měla podle potřeby rovněž konzultovat nevládní organizace činné v oblasti ochrany soukromí, silniční bezpečnosti a ochrany životního prostředí.
- (22) Pro zřízení evropské služby elektronického mýtného je nutné nejprve zavést řídicí zásady, které má stanovit Výbor pro elektronické mýtné zřízený touto směrnicí.
- (23) Touto směrnicí není dotčena svoboda členských států stanovit pravidla upravující zpoplatnění silniční infrastruktury a daňové záležitosti.
- (24) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽³⁾.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Cíl a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví podmínky nezbytné k zajištění interoperability elektronických systémů silničního mýtného ve Společenství. Vztahuje se na elektronické vybírání všech typů silničních poplatků na celé městské a meziměstské silniční síti Společenství, na dálnicích, hlavních a vedlejších silnicích a na různých stavbách, jako jsou tunely, mosty a trajekty.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

2. Tato směrnice se nevztahuje na

- a) systémy mýtného, které nepoužívají k výběru mýtného elektronické systémy;
- b) elektronické systémy mýtného, které nevyžadují instalaci zařízení ve vozidlech;
- c) malé, čistě místní systémy mýtného, pro které by byly náklady na splnění požadavků této směrnice nepřiměřeně dosaženým přínosům.

3. K dosažení cíle stanoveného v odstavci 1 je nutné vytvořit evropskou službu elektronického mýtného. Tato služba, která doplňuje vnitrostátní služby elektronického mýtného členských států, zajišťuje, aby pro uživatele v celém Společenství byly interoperabilní všechny elektronické systémy mýtného, které již byly v členských státech zavedeny nebo které mají být zavedeny v budoucnosti v rámci této směrnice.

Článek 2

Technologická řešení

1. Všechny nové elektronické systémy mýtného uvedené do provozu dne 1. ledna 2007 nebo později užívají pro provádění transakcí elektronického mýtného jednu nebo více z těchto technologií:

- a) družicové určování polohy;
- b) mobilní komunikaci užívající normy GSM-GPRS (referenční GSM TS 03.60/23 060);
- c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.

2. Evropská služba elektronického mýtného bude uvedena do provozu podle čl. 3 odst. 1. Na základě časového plánu stanoveného v čl. 3 odst. 4 poskytnou provozovatelé zúčastněným uživatelům pro jejich vozidla zařízení, která jsou vhodná pro veškeré elektronické systémy mýtného, které jsou v provozu v členských státech, přičemž zmíněná zařízení používají technologie podle odstavce 1 a jsou vhodná k použití ve všech typech vozidel. Tato zařízení musí být interoperabilní a schopná komunikace alespoň se všemi systémy, které jsou provozované v členských státech a které využívají jednu nebo více z technologií podle odstavce 1.

V této souvislosti stanoví výbor zmíněný v čl. 5 odst. 1 podrobná pravidla včetně pravidel vztahujících se k dostupnosti zařízení, která mají být umístěna ve vozidlech a která vyhovují požadavkům zúčastněných uživatelů.

3. Doporučuje se, aby nové elektronické systémy mýtného, které jsou uváděny do provozu po přijetí této směrnice, využívaly technologie družicového určování polohy a mobilní komunikace podle odstavce 1. Komise ve spolupráci s výborem zmíněným v čl. 5 odst. 1 vypracuje do 31. prosince 2009 zprávu o možném přechodu systémů, které užívají jiné technologie, na systémy, které užívají technologie podle odstavce 1. Tato zpráva zahrne studii o využití jednotlivých technologií podle odstavce 1 a rovněž analýzu efektivnosti nákladů. V případě potřeby přiloží Komise ke zprávě návrh Evropskému parlamentu a Radě na strategii přechodu na tyto systémy.

4. Aniž je dotčen odstavec 1, mohou být zařízení ve vozidle využita i pro ostatní technologie za předpokladu, že to nepovede k dodatečné zátěži uživatelů ani mezi nimi nezpůsobí diskriminaci. Zařízení ve vozidle může být případně napojeno na elektronický tachograf vozidla.

5. Jestliže členské státy využívají systémy mýtného, přijmou nezbytná opatření k rozsáhlejšímu využívání elektronických systémů mýtného. Snaží se zajistit, aby nejpozději do 1. ledna 2007 alespoň 50 % objemu dopravy u každé stanice mýtného mohlo využívat elektronické systémy mýtného. S patřičným ohledem na bezpečnost mohou být jízdní pruhy využívané pro elektronický výběr mýtného použity i pro výběr mýtného jinými způsoby.

6. Práce na interoperabilitě dosavadních technologií výběru mýtného, která je prováděna ve spolupráci s evropskou službou elektronického mýtného, musí zajistit plnou slučitelnost a rozhraní těchto technologií s technologiemi uvedenými v odstavci 1 a s jejich zařízeními.

7. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů, které jsou nezbytné pro provoz evropské služby elektronického mýtného, bylo prováděno v souladu s pravidly Společenství o ochraně svobod a základních práv jednotlivců včetně jejich soukromí, a zejména aby byly dodržovány směrnice 95/46/ES a 2002/58/ES.

Článek 3

Zřízení evropské služby elektronického mýtného

1. Zřizuje se evropská služba elektronického mýtného, která zahrnuje všechny silniční sítě ve Společenství, na kterých je mýtné nebo poplatky za užívání silnic vybíráno elektronicky. Tato služba elektronického mýtného bude definována souborem smluvních pravidel, která umožňují všem provozovatelům nebo poskytovatelům službu poskytovat, dále souborem technických norem a požadavků a jedinou účastnickou smlouvou mezi klienty a provozovateli nebo poskytovateli, kteří službu nabízejí. Tato smlouva, která může být uzavřena s provozovatelem kterékoliv části sítě nebo s poskytovatelem, poskytuje přístup k službě na celé síti.

2. Evropská služba elektronického mýtného je nezávislá na zásadních rozhodnutích, která jsou přijata členskými státy k vybírání mýtného od určitých typů vozidel, na výši poplatků a účelu, kvůli kterému jsou tyto poplatky vybírány. Týká se pouze způsobu, kterým jsou mýtné nebo poplatky vybírány. Služba umožňuje uzavírání smluv bez ohledu na místo registrace vozidla, státní příslušnost smluvních stran a pásmo nebo místo na silniční síti, kde je mýtné splatné.

3. Systém umožňuje rozvoj kombinované dopravy, aniž by se znevýhodňovaly ostatní druhy dopravy.

4. Jestliže členské státy využívají vnitrostátní systémy elektronického mýtného, musí zajistit, aby provozovatelé nebo poskytovatelé nabídli evropskou službu elektronického mýtného jejich zákazníkům v souladu s tímto časovým plánem:

- a) pro všechna vozidla nad 3,5 tuny a pro všechna vozidla, u kterých je povolena přepravovat více než devět cestujících osob (řidič + 8): nejpozději tři roky po přijetí rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného podle čl. 4 odst. 4;
- b) pro ostatní typy vozidel: nejpozději do pěti let po přijetí rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného podle čl. 4 odst. 4.

Článek 4

Charakteristika evropské služby elektronického mýtného

1. Evropská služba elektronického mýtného je založená na položkách uvedených v příloze k této směrnici.

2. Podle potřeby může být tato příloha z technických důvodů upravena postupem podle čl. 5 odst. 2.

3. Evropská služba elektronického mýtného využívá technologických řešení podle článku 2, přičemž využívá specifikací, které jsou veřejně dostupné.

4. Rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného přijme Komise postupem podle čl. 5 odst. 2 do 1. července 2006. Tato rozhodnutí budou přijata pouze za předpokladu, že jsou splněny všechny podmínky vyhodnocené na základě příslušných studií tak, aby umožnily fungování interoperability ze všech hledisek včetně technických, právních a obchodních.

5. Nebudou-li rozhodnutí zmíněná v odstavci 4 přijata do 1. července 2006, stanoví Komise postupem podle čl. 5 odst. 2 nové datum, do kterého mají být tato rozhodnutí přijata.

6. Technická rozhodnutí vztahující se k realizaci evropské služby elektronického mýtného přijímá Komise postupem podle čl. 5 odst. 2.

7. Postupem, který byl stanoven směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů⁽¹⁾, požádá Komise příslušné normalizační subjekty, zejména CEN, aby s ohledem na technologie podle čl. 2 odst. 1 vyvinuly veškeré nezbytné úsilí k rychlému přijetí norem použitelných pro elektronické systémy mýtného.

8. Zařízení pro evropskou službu elektronického mýtného musí být v souladu zejména s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/5/ES ze dne 9. března 1999 o rádiových zařízeních a telekomunikačních koncových zařízeních a o vzájemném uznávání jejich shody⁽²⁾ a směrnicí Rady 89/336/EHS ze dne 3. května 1989 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility⁽³⁾.

(1) Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná aktem o přistoupení z roku 2003.

(2) Úř. věst. L 91, 7.4.1999, s. 10. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003.

(3) Úř. věst. L 139, 23.5.1989, s. 19. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 93/68/EHS (Úř. věst. L 220, 30. 8. 1993, 1).

Článek 5

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor pro elektronické mýtné (dále jen „výbor“).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 6

Provedení

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 20. listopadu 2005. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů spolu se srovnávací tabulkou mezi jejich ustanoveními a ustanoveními této směrnice.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Článek 7

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 8

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 29. dubna 2004.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

M. McDOWELL

PŘÍLOHA

Položky nutné pro definici a zavedení evropské služby elektronického mýtného

Níže uvedené otázky jsou zásadní pro definici a zavedení evropské služby elektronického mýtného zřízené podle této směrnice. Tyto otázky se dělí na otázky technického, procedurálního a právního uspořádání:

Otázky technického uspořádání:

- a) postupy pro provozování služby: účastnictví na službě, pokyny pro použití, instalace a zapojení zařízení ve vozidlech, zpracování transakcí na stanicích mýtného nebo pro souvislé zpoplatňování, postupy pro obnovení transakčních údajů v případě výpadku nebo poruchy zařízení, kontrolní systémy, fakturace a vybírání splatných částek, služby zákazníkům, zákaznický servis, stanovení úrovně služby nabízené zákazníkům; při zřizování těchto provozních postupů se zohlední dosavadní postupy v členských státech;
- b) funkční specifikace služby: popis funkcí zařízení ve vozidle a pozemních zařízení;
- c) technické specifikace pozemního zařízení a zařízení ve vozidle, která podporují službu, včetně norem, certifikačních postupů a omezení, která je třeba dodržovat;
- d) práce při zahájení a dodatečné práce, které se týkají příslušných normalizačních orgánů a možné technické doplňky používaných nebo předběžných norem v zájmu zajištění interoperability;
- e) specifikace pro instalaci zařízení ve vozidle;
- f) transakční modely: přesné určení transakčních algoritmů pro každý odlišný typ mýta (vybírání mýtného na stálých stanicích nebo soustavné vybírání poplatků), definice údajů vyměňovaných mezi zařízeními ve vozidle a pozemními zařízeními, včetně stanovení formátu těchto údajů;
- g) opatření zajišťující, aby dostupnost zařízení ve vozidle vyhovovala poptávce všech zúčastněných uživatelů;

Otázky procedurálního uspořádání:

- h) postupy ověřování technických vlastností zařízení ve vozidle, pozemních zařízení a způsobu, jakým jsou zařízení do vozidel instalována;
- i) parametry klasifikace vozidel: ověření platnosti seznamu Společenství uvádějícího technické parametry, ze kterých každý členský stát vybere ty parametry, které hodlá používat pro svůj způsob vybírání poplatků. Tyto parametry vyjadřují fyzikální, motorové a environmentální charakteristiky vozidel. Stanovení tříd vozidel založených na těchto parametrech je záležitostí členských států;

- j) uplatňování postupů pro řešení zvláštních případů jako jsou různé druhy poruch. To se zejména vztahuje k případům, kdy jsou provozovatelé silničního mýta a zákazníci z různých zemí;

Otázky právního uspořádání:

- k) ověření zvolených technických řešení ve vztahu k pravidlům Společenství na ochranu svobod a základních práv jednotlivců, včetně jejich soukromí. Zejména je nezbytné zajistit soulad se směrnicí 95/46/ES a směrnicí 2002/58/ES;
- l) stanovení společných nediskriminujících pravidel a minimálních požadavků, které mají poskytovatelé služeb při poskytování služby dodržovat;
- m) posouzení možnosti harmonizace pravidel kontroly nad dodržováním požadavků, které se vztahují k elektronickému mýtnému;
- n) memorandum o porozumění mezi provozovateli silničního mýta, které umožňuje zavedení evropské služby elektronického mýtného včetně postupů pro urovnání sporů.
-