

**DIRECTIVA 2004/52/CE DEL PARLAMENTO  
Y DEL CONSEJO  
de 29 de abril de 2004**

relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras  
de la Comunidad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> DO C 32 de 5.2.2004, p. 36.

<sup>2</sup> DO C 73 de 23.3.2004, p. 54.

<sup>3</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 18 de diciembre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 22 de marzo de 2004 (DO C 95 E de 20.4.2004, p. 53) y Posición del Parlamento Europeo de 20 de abril de 2004.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Consejo, mediante su Resolución de 17 de junio de 1997 relativa a la introducción de la telemática en los transportes por carretera, en particular al cobro electrónico de cánones<sup>1</sup>, instó a los Estados miembros y a la Comisión a que elaboraran una estrategia a fin de garantizar la convergencia de los sistemas de cobro electrónico de cánones para alcanzar un nivel adecuado de interoperabilidad a nivel europeo. La primera fase de esta estrategia se presentó en la Comunicación de la Comisión sobre sistemas interoperables de cobro electrónico en Europa.
- (2) La mayoría de los Estados miembros que han implantado sistemas de peaje electrónico para la financiación de las infraestructuras de carreteras o para la percepción de cánones de uso de la red de carreteras (sistemas agrupados en lo sucesivo bajo el nombre de "telepeaje") utilizan la tecnología de microondas de corto alcance, centrada en torno a la frecuencia de 5,8 GHz, pero estos sistemas no son actualmente totalmente compatibles entre sí. Los esfuerzos emprendidos por el Comité Europeo de Normalización (CEN) acerca de la tecnología de microondas condujeron en enero de 2003 a la elaboración de normas técnicas que facilitan la compatibilidad de los sistemas de telepeaje por microondas de 5,8 GHz, tras la aprobación de prenormas técnicas en 1997, pero estas prenormas no cubren todos los sistemas de comunicaciones especializadas de corto alcance (DSRC) de 5,8 GHz en funcionamiento en la Comunidad y comprenden dos variantes que no son totalmente compatibles. Dichas prenormas se basan en el modelo "Interconexión de Sistemas Abiertos", definido por la Organización Internacional de Normalización para la comunicación entre sistemas informáticos.

---

<sup>1</sup> DO C 194 de 25.6.1997, p. 5.

- 
- (3) No obstante, los empresarios de equipos y los gestores de infraestructuras han acordado, en el seno de la Comunidad, desarrollar productos interoperativos basados en los sistemas DSRC existentes de 5,8 GHz. Los equipos que será necesario poner a disposición de los usuarios, deben, en consecuencia, poder comunicarse con las tecnologías que pueden utilizarse únicamente en los nuevos sistemas de telepeaje que se instalen en la Comunidad después del 1 de enero de 2007, concretamente las tecnologías de localización por satélite, de comunicaciones móviles que utilicen la norma GSM-GPRS y la tecnología de microondas de 5,8 GHz.
  - (4) Resulta esencial que esta labor de normalización se lleve a cabo lo antes posible, a fin de establecer normas técnicas que garanticen la compatibilidad técnica de los sistemas de telepeaje basados en la tecnología por microondas de 5,8 GHz y en tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles, a fin de evitar una nueva fragmentación del mercado.
  - (5) Es preciso prever la generalización del despliegue de los sistemas de telepeaje en los Estados miembros y en los países vecinos, y está surgiendo la necesidad de disponer de sistemas interoperables adaptados al futuro desarrollo de la política de tarificación a escala comunitaria y a los futuros avances tecnológicos.
  - (6) Los sistemas de telepeaje deben ser interoperables y basarse en normas abiertas y públicas que estén disponibles para todos los suministradores de sistemas sobre una base no discriminatoria.

- 
- (7) Al introducir los nuevos sistemas de telepeaje debe ponerse a disposición de las empresas de que se trate equipos suficientes, para evitar la discriminación entre éstas.
- (8) En particular, debido a su gran versatilidad y flexibilidad, la aplicación de las nuevas tecnologías de localización por satélite (GNSS) y de comunicaciones móviles (GSM/GPRS), a los sistemas de telepeaje podrá servir para responder a las exigencias de las nuevas políticas de tarificación viaria previstas a escala comunitaria así como en los Estados miembros. Estas tecnologías permiten contabilizar los kilómetros recorridos por categoría de carretera sin requerir costosas inversiones en infraestructuras. Además, estas tecnologías abren la puerta a nuevos servicios adicionales de seguridad e información para los viajeros, como la alerta automática en caso de accidente indicando la situación precisa del vehículo, y a información instantánea sobre las condiciones de circulación, la densidad del tráfico o el tiempo de viaje. En el ámbito de la localización por satélite, el proyecto Galileo, puesto en marcha por la Comunidad en 2002, está ideado para aportar, a partir de 2008, servicios de información de mejor calidad que los prestados por los sistemas de navegación por satélite actuales, y que son óptimos para los servicios telemáticos de carreteras. El sistema precursor "European geostationary navigation overlay service", que estará en funcionamiento en 2004, proporcionará resultados similares. No obstante, estos sistemas innovadores podrían presentar problemas en aspectos como la fiabilidad de los controles y la prevención del fraude. Sin embargo, debido a las considerables ventajas citadas, se recomienda en principio que se empleen las tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles a la hora de introducir los nuevos sistemas de telepeaje.

- 
- (9) La multiplicación de las tecnologías para el telepeaje utilizadas o previstas en los próximos años (sistema de microondas de 5,8 GHz, localización por satélite y comunicaciones móviles, fundamentalmente), y de las especificaciones impuestas por los Estados miembros y los países vecinos para sus sistemas de telepeaje, pueden perjudicar el buen funcionamiento del mercado interior y los objetivos de la política de transportes. Esta situación supone el riesgo de que en las cabinas de los camiones acumulen cajas electrónicas incompatibles y costosas, con el consiguiente peligro de que los conductores cometan errores de manipulación con el resultado, por ejemplo, de incurrir en impago involuntario. Esta proliferación resulta inaceptable para los usuarios y los fabricantes de camiones, debido a los costes, y a razones de seguridad y de índole jurídica.
- (10) Se deben suprimir las barreras artificiales que dificultan el funcionamiento del mercado interior, respetando al mismo tiempo la posibilidad de que los Estados miembros o la Comunidad apliquen diferentes políticas de tarificación a los diversos tipos de vehículos a nivel local, nacional o internacional. Los equipos instalados a bordo de los vehículos deben permitir la aplicación de estas políticas de tarificación viaria, respetando los principios de no discriminación entre los ciudadanos de los distintos Estados miembros. Así pues, es necesario garantizar cuanto antes la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje a escala comunitaria.

- 
- (11) Los conductores tienen derecho a disfrutar de una mayor calidad de servicio en la infraestructura viaria, especialmente en cuanto a seguridad, y a que se reduzca notablemente la congestión en las áreas de peaje, especialmente en días de gran afluencia y en determinados puntos especialmente congestionados de la red de carreteras. La definición del servicio europeo de telepeaje debe responder a este interés. Además, debe disponerse que las tecnologías y los componentes previstos puedan combinarse, siempre que sea técnicamente posible, con otros componentes del vehículo, en particular con el tacógrafo electrónico y los servicios de llamada de urgencia. En una fase posterior no deben excluirse los sistemas intermodales.
- (12) Se debe garantizar, mediante la instalación del equipo adecuado, la posibilidad de acceso a otras aplicaciones futuras, además de la del telepeaje.
- (13) Un servicio europeo de telepeaje debe ofrecer interoperabilidad a nivel técnico, contractual y de procedimiento, incluyendo:
- (a) un contrato único entre los clientes y los operadores que ofrecen el servicio, con arreglo a un conjunto de normas contractuales que permita a todos los operadores o emisores ofrecer el servicio, dando acceso a toda la red;
  - (b) un conjunto de normas y requisitos técnicos que permitan a la industria suministrar el equipo necesario para la prestación del servicio.

- 
- (14) La interoperabilidad contractual hace posible una simplificación considerable a algunos usuarios de las carreteras y un ahorro significativo desde el punto de vista administrativo a los usuarios profesionales de la carretera.
- (15) Los sistemas de telepeaje contribuyen significativamente a reducir el riesgo de accidentes y, consecuentemente, a aumentar la seguridad viaria, a reducir el número de transacciones en metálico y a disminuir la congestión de las áreas de peaje, especialmente en días de gran afluencia. Asimismo, reducen el impacto negativo sobre el medio ambiente de los vehículos parados que tienen que reiniciar la marcha, y la congestión del tráfico, así como el impacto medioambiental que supone la implantación de nuevos puestos de peaje o la ampliación de los existentes.
- (16) El Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010 contiene objetivos de seguridad y fluidez del tráfico por carretera. Los servicios y sistemas de transporte inteligentes e interoperables constituyen un elemento clave para lograr estos objetivos.
- (17) La introducción de sistemas de telepeaje implica el tratamiento de datos personales, proceso que debe ajustarse a normas comunitarias establecidas, entre otras, en la Directiva 95/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos <sup>1</sup> y en la Directiva 2002/58/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas <sup>2</sup>. El derecho a la protección de los datos personales está reconocido explícitamente por el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

---

<sup>1</sup> DO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n.º 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

<sup>2</sup> DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

- 
- (18) El débito automático del peaje en cuentas bancarias o en cuentas de tarjetas de crédito o débito domiciliadas en cualquier parte de la Comunidad y fuera de su territorio, está supeditado a que se establezca una zona de pagos en la Comunidad plenamente operativa, sin gastos de gestión discriminatorios.
- (19) Los sistemas de telepeaje que se instalen en el territorio de los Estados miembros deben cumplir los siguientes requisitos fundamentales: dichos sistemas deben poder incorporar rápidamente las mejoras y adelantos tecnológicos y de los sistemas futuros, sin dar lugar a una costosa sustitución de los modelos y métodos antiguos, los costes de su adopción por los usuarios de la carretera, tanto profesionales como privados, deben ser despreciables en comparación con los beneficios resultantes para dichos usuarios, así como para toda la sociedad, y su aplicación en cualquier Estado miembro no debe dar lugar a ninguna discriminación, en ningún aspecto, entre los usuarios nacionales de la carretera y los usuarios de la carretera de otros Estados miembros.
- (20) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la interoperabilidad de los sistemas de peaje en el mercado interior y la instauración de un servicio europeo de telepeaje en el conjunto de la red comunitaria de carreteras sujetas a peaje, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión europea, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

- 
- (21) Debe preverse la participación de los interesados (operadores de servicios de peaje, gestores de infraestructuras, industria electrónica y del automóvil y usuarios) en las consultas de la Comisión sobre aspectos técnicos y contractuales del servicio europeo de telepeaje. En su caso, la Comisión debe consultar también a las organizaciones no gubernamentales que actúen en el ámbito de la protección de la vida privada, la seguridad vial y el medio ambiente.
- (22) La creación del sistema europeo de telepeaje presupone el establecimiento de orientaciones que deberá desarrollar el Comité de telepeaje establecido por la presente Directiva.
- (23) La presente Directiva no afecta a la libertad de los Estados miembros de establecer el régimen de tarificación por el uso de las infraestructuras ni los temas fiscales.
- (24) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben probarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>1</sup>.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

##### Objetivo y ámbito de aplicación

1. En la presente Directiva se fijan las condiciones necesarias para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras de la Comunidad. La Directiva es aplicable a la percepción electrónica de todos los tipos de cánones de carretera en toda la red de carreteras comunitarias, urbanas e interurbanas, autopistas, carreteras de primer orden o categoría inferior, y diversos elementos de la infraestructura como túneles, puentes y transbordadores.

---

<sup>1</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. La presente Directiva no es aplicable a:

- (a) los sistemas de peaje para los que no existan medios electrónicos de cobro del peaje;
- (b) los sistemas de telepeaje que no necesiten la instalación de equipos en los vehículos;
- (c) los sistemas de peaje pequeños de carreteras estrictamente locales, para los que los costes de cumplimiento de los requisitos de la presente Directiva serían desproporcionados en relación con los beneficios.

3. Para alcanzar el objetivo fijado en el apartado 1, se crea a un servicio europeo de telepeaje. Este servicio, que será complementario de los servicios nacionales de telepeaje de los Estados miembros, deberá garantizar la interoperabilidad en todo el territorio de la Comunidad para el usuario de los sistemas de telepeaje ya instalados en los Estados miembros así como los que se instalen en el futuro en el marco de la presente Directiva.

## Artículo 2

### Soluciones tecnológicas

1. Todos los sistemas de telepeaje nuevos puestos en servicio a partir del 1 de enero de 2007 se basarán, a efectos de realizar las transacciones de telepeaje, en la utilización de al menos una de las tres tecnologías siguientes:

- (a) localización por satélite;

- (b) comunicaciones móviles según la norma GSM - GPRS (referencia GSM TS 03.60/23.060);
- (c) microondas a 5,8 GHz.

2. El servicio europeo de telepeaje se pondrá en servicio de conformidad con el apartado 1 del artículo 3. Los operadores pondrán a disposición de los usuarios interesados unos equipos de instalación a bordo, aptos para funcionar con todos los sistemas de telepeaje en servicio en los Estados miembros que utilicen las tecnologías mencionadas en el apartado 1 y que puedan utilizarse en vehículos de todos los tipos, según el calendario establecido en el apartado 4 del artículo 3. Estos equipos serán como mínimo interoperables y capaces de comunicar con todos los sistemas que funcionan en los Estados miembros y que utilicen una o varias de las tecnologías indicadas en el apartado 1. Las medidas de desarrollo a este respecto serán determinadas por el Comité a que se refiere el apartado 1 del artículo 5, incluidas las modalidades relativas a la disponibilidad de los equipos instalados a bordo, de forma que pueda satisfacerse la demanda de todos los usuarios interesados.

3. Se recomienda que los nuevos sistemas de telepeaje puestos en servicio tras la adopción de la presente Directiva utilicen las tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles enumeradas en el apartado 1. En relación con la posible migración a sistemas que utilicen estas tecnologías por parte de sistemas que utilicen otras, la Comisión, en colaboración con el Comité mencionado en el apartado 1 del artículo 5, redactará un informe a más tardar el 31 de diciembre de 2009. El informe incluirá el estudio de la utilización de cada una de las tecnologías citadas en el apartado 1, así como un análisis de coste-beneficio. En su caso, la Comisión adjuntará al informe una propuesta de estrategia de migración dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, los equipos instalados a bordo podrán estar adaptados también a otras tecnologías, siempre que ello no conlleve una carga adicional para los usuarios o cree discriminación entre éstos. Cuando proceda, los equipos instalados a bordo podrán estar también conectados al tacógrafo electrónico del vehículo.
  
5. Cuando los Estados miembros dispongan de sistemas de peaje, adoptarán las medidas necesarias para incrementar la utilización de sistemas de telepeaje. Se esforzarán por que, a más tardar el 1 de enero de 2007, al menos el 50% del tráfico que pase por cada área de peaje pueda utilizar sistemas de telepeaje. Los carriles utilizados para el cobro electrónico del peaje podrán utilizarse también para cobrarlo por otros medios, sin perjuicio de la seguridad.
  
6. Los trabajos de interoperabilidad de las tecnologías de peaje existentes, realizados en el marco del servicio europeo de telepeaje, deberán garantizar la plena compatibilidad e interrelación de dichas tecnologías con las tecnologías mencionadas en el apartado 1 y de sus equipos.
  
7. Los Estados miembros velarán por que el tratamiento de los datos personales necesarios para el funcionamiento del servicio europeo de telepeaje se realice con arreglo a las normas comunitarias en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas, incluida su vida privada, y en especial, el cumplimiento de las disposiciones de las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE.

### Artículo 3

#### Creación de un servicio europeo de telepeaje

1. Se crea un servicio europeo de telepeaje que abarca toda la red de carreteras de la Comunidad en la que se perciba electrónicamente un peaje o canon de uso de carreteras. Este servicio quedará definido mediante un conjunto de normas contractuales que permitirán a todos los operadores y/o emisores ofrecer el servicio, un conjunto de normas y requisitos técnicos, y un contrato de abono único entre los clientes y los operadores y/o emisores que ofrezcan el servicio. Este contrato dará acceso al servicio en el conjunto de la red y los abonos podrán obtenerse del operador de cualquier parte de la red y/o del emisor.
  
2. El servicio europeo de telepeaje será independiente de las decisiones fundamentales adoptadas por los Estados miembros en relación con la aplicación de cánones a categorías concretas de vehículos y del nivel de tarificación aplicado o de la finalidad de la misma. El servicio afectará únicamente al método de percepción de los peajes o cánones. Permitirá la celebración de contratos independientemente del lugar de matriculación del vehículo, de la nacionalidad de las partes del contrato, y de la zona o el punto de la red de carreteras donde se recaude el peaje.
  
3. El sistema permitirá que se desarrolle la intermodalidad al peaje sin perjudicar a otros modos de transporte.

4. Cuando los Estados miembros tengan sistemas nacionales de cobro electrónico de peajes, garantizarán que los operadores y/o los emisores ofrezcan el servicio europeo de telepeaje a sus clientes de acuerdo con el siguiente calendario:

(a) vehículos de más de 3,5 toneladas, y todos los vehículos que estén autorizados a transportar más de 9 pasajeros (conductor + 8), a más tardar tres años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje, mencionado en el apartado 4 del artículo 4;

(b) todos los demás tipos de vehículos, a más tardar cinco años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje, mencionado en el apartado 4 del artículo 4.

#### Artículo 4

##### Características del servicio europeo de telepeaje

1. El servicio europeo de telepeaje se basará en los aspectos que figuran en el Anexo de la presente Directiva.
2. En su caso, el Anexo podrá modificarse por motivos técnicos, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 5.
3. El servicio europeo de telepeaje utilizará las soluciones tecnológicas que menciona el artículo 2, utilizando las especificaciones que se pondrán a disposición del público.

- 
4. La Comisión adoptará a más tardar el 1 de julio de 2006 las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 5. Dichas decisiones sólo se tomarán si se reúnen todas las condiciones, evaluadas sobre la base de los estudios correspondientes, que garanticen el funcionamiento de la interoperabilidad desde todos los puntos de vista, incluido el técnico, el jurídico y el comercial.
5. Si las decisiones a que se refiere el apartado 4 no se han adoptado a 1 de julio de 2006, la Comisión fijará, con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 5, una nueva fecha para la adopción de dichas decisiones.
6. La Comisión adoptará las decisiones técnicas relativas a la realización del servicio europeo de telepeaje con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 5.
7. La Comisión, conforme al procedimiento establecido en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de junio de 1998 por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas <sup>1</sup>, invitará a los organismos de normalización correspondientes y, en particular, al Comité Europeo de Normalización (CEN), a hacer todo lo posible para adoptar rápidamente unas normas aplicables a los sistemas de telepeaje, en lo que se refiere a las tecnologías enumeradas en el apartado 1 del artículo 2.
8. Los equipos en que se apoye el servicio europeo de telepeaje deberán ajustarse, en particular, a los requisitos de la Directiva 1999/5/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 1999, sobre equipos radioeléctricos y equipos terminales de telecomunicación y reconocimiento mutuo de su conformidad <sup>2</sup> y de la Directiva 89/336/CEE del Consejo de 3 de mayo de 1989 sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la compatibilidad electromagnética <sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> DO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de Adhesión de 2003.

<sup>2</sup> DO L 91 de 7.4.1999, p. 10. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n.º 1882/2003.

<sup>3</sup> DO L 139 de 23.5.1989, p. 19. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 93/68/CEE (DO L 220 de 30.8.1993, p. 1).

### Artículo 5

#### Procedimiento del Comité

1. La Comisión estará asistida por el comité de telepeaje, denominado en lo sucesivo "el Comité".
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en 3 meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

### Artículo 6

#### Incorporación al Derecho interno

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva antes del ... \*. Remitirán inmediatamente a la Comisión el texto de esas disposiciones junto con una tabla de correspondencias de dichas disposiciones con la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

---

\* Dieciocho meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 7

## Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 8

## Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 29 de abril de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

M. McDOWELL

**ANEXO**

Elementos necesarios para la definición y el despliegue del servicio europeo de telepeaje

Los elementos que se citan a continuación son esenciales para la definición y el despliegue del servicio europeo de telepeaje que establece la presente Directiva. Estos elementos se dividen en aspectos técnicos, de procedimiento y jurídicos:

Aspectos técnicos:

- (a) Procedimientos operativos del servicio: suscripción al servicio, instrucciones de utilización, instalación y fijación del equipo a bordo de los vehículos, procesamiento de las transacciones en las áreas de peaje o con tarificación continua, procedimientos de recuperación de los datos de las transacciones en caso de avería o de problemas de funcionamiento del equipo, sistemas de control, facturación y cobro de los importes debidos, servicio posventa, asistencia al cliente, definición del nivel de servicio ofrecido a los clientes. Al establecer estos procedimientos operativos se tendrán en cuenta los procedimientos existentes en los Estados miembros.
- (b) Especificaciones funcionales del servicio: descripción de las funciones del equipo instalado a bordo y del equipo en tierra.
- (c) Especificaciones técnicas de los equipos de tierra y de los equipos instalados a bordo en que se apoya el servicio, así como las normas, los procedimientos de certificación y los límites que han de observarse.

- 
- (d) Inicio y seguimiento de los trabajos que incumben a los organismos de normalización europeos correspondientes, y eventuales complementos técnicos a las normas o prenormas utilizadas, con el fin de garantizar la interoperabilidad.
  - (e) Especificaciones de instalación de los equipos a bordo.
  - (f) Modelos transaccionales: definición precisa de los algoritmos de transacción según los diferentes tipos de peaje (peaje en un punto fijo o tarificación continua), definición de los datos intercambiados entre los equipos a bordo y en tierra y de sus formatos.
  - (g) Modalidades relativas a la disponibilidad de los equipos instalados a bordo, de forma que pueda satisfacerse la demanda de todos los usuarios interesados.

Aspectos de procedimiento:

- (h) Procedimientos de verificación del rendimiento técnico de los equipos instalados a bordo de los vehículos y al borde de las carreteras, así como de la manera en que se ha instalado el equipo en los vehículos.
- (i) Parámetros de clasificación de los vehículos: validación de una lista comunitaria de parámetros técnicos, a partir de la cual cada Estado miembro elegirá los parámetros que desee utilizar en su política de tarificación. Estos parámetros representarán las características físicas, de motorización y medioambientales de los vehículos. El establecimiento de las categorías de vehículos sobre la base de estos parámetros será competencia de los Estados miembros.

- (j) Aplicación de los procedimientos para el tratamiento de casos particulares, como anomalías del tipo que sean, en particular en caso de que el operador del peaje de carretera y el cliente no sean del mismo país.

Aspectos jurídicos:

- (k) Validación de las soluciones técnicas elegidas en relación con las normas comunitarias en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas, incluida, de su vida privada. En especial, será necesario garantizar el cumplimiento de las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE.
- (l) Establecimiento de normas comunes y requisitos mínimos no discriminatorios que deben cumplir los proveedores al prestar su servicio.
- (m) Evaluación de la posibilidad de armonizar las normas de ejecución en relación con el telepeaje.
- (n) Un protocolo de acuerdo entre los operadores del peaje de carreteras que permita la puesta en funcionamiento del servicio europeo de telepeaje, incluidos procedimientos de resolución de litigios.
-