

32004L0052

30.4.2004

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

L 166/124

DIRECTIVA 2004/52/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
din 29 aprilie 2004
privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității
(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 7 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura stabilită la articolul 251 din tratat ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Prin rezoluția din 17 iunie 1997 privind dezvoltarea telematicii în domeniul transportului rutier, în special în ceea ce privește încasarea electronică a taxelor (IET) ⁽⁴⁾, Consiliul a solicitat Comisiei și statelor membre să elaboreze o strategie care să asigure convergența sistemelor IET, în scopul atingerii unui nivel adecvat de interoperabilitate la nivel european. Comunicarea Comisiei cu privire la interoperabilitatea sistemelor de încasare electronică a taxelor în Europa a reprezentat prima etapă a acestei strategii.
- (2) Majoritatea statelor membre care au instalat sisteme de încasare electronică a taxelor pentru finanțarea costurilor infrastructurii rutiere sau pentru încasarea taxelor de utilizare a rețelei de drumuri (ambele denumite în continuare „sisteme de taxare electronică”) utilizează o tehnologie cu

microunde cu rază scurtă de acțiune și frecvențe de aproximativ 5,8 GHz, însă aceste sisteme nu sunt încă compatibile în totalitate în prezent. Activitatea depusă de Comitetul European pentru Standardizare (CES) în domeniul tehnologiei cu microunde s-a soldat cu elaborarea, în ianuarie 2003, a unor standarde tehnice care vizează realizarea compatibilității sistemelor de taxare electronică cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz, după adoptarea unor standarde tehnice preliminare în 1997. Cu toate acestea, aceste standarde preliminare nu reglementează toate sistemele de comunicații specializate cu rază scurtă de acțiune (DSRC) și frecvența de 5,8 GHz date în exploatare pe teritoriul Comunității și constau din două variante care nu sunt total compatibile. Ele se bazează pe modelul interconexiunii sistemelor deschise stabilit de Organizația Internațională pentru Standardizare pentru comunicarea între sistemele informatice.

- (3) Cu toate acestea, producătorii de echipamente și administratorii de infrastructuri au convenit, în cadrul Comunității, să realizeze produse interoperabile bazate pe sistemele DSRC cu frecvența de 5,8 GHz existente. Prin urmare, utilizatorii trebuie să poată avea la dispoziție echipamente cu ajutorul cărora să poată comunica cu tehnologiile utilizabile numai în cadrul noilor sisteme de taxare electronică care urmează să fie introduse în Comunitate după 1 ianuarie 2007, în special tehnologia de localizare prin satelit, tehnologia comunicațiilor mobile bazată pe standardul GSM-GPRS și tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz.
- (4) Este esențială finalizarea cât mai rapidă a activității de standardizare, în scopul elaborării unor standarde tehnice care să asigure compatibilitatea tehnică între sistemele de taxare electronică bazate pe tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz și pe tehnologiile de localizare prin satelit și de comunicații mobile, astfel încât să se evite accentuarea fragmentării pieței.
- (5) Este necesar să se aibă în vedere utilizarea pe scară largă a sistemelor de taxare electronică în statele membre și țările învecinate, precum și va deveni necesară existența unor sisteme interoperabile care să permită dezvoltarea viitoare a politicii de tarifare rutieră la nivel comunitar, precum și evoluțiile tehnice viitoare.

⁽¹⁾ JO C 32, 5.2.2004, p. 36.

⁽²⁾ JO C 73, 23.3.2004, p. 54.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 18 decembrie 2003 (nepublicat în Jurnalul Oficial), Poziția comună a Consiliului din 22 martie 2004 (JO C 95 E, 20.4.2004, p. 53) și Poziția Parlamentului European din 20 aprilie 2004.

⁽⁴⁾ JO C 194, 25.6.1997, p. 5.

(6) Sistemele de taxare electronică ar trebui să fie interoperabile și să se bazeze pe standarde deschise și publice și trebuie să fie disponibile pentru toți furnizorii de sisteme fără discriminare.

- (7) Atunci când se introduc sisteme noi de taxare electronică, echipamentele ar trebui să fie disponibile în număr suficient pentru evitarea discriminărilor între întreprinderile în cauză.
- (8) Aplicarea noilor tehnologii de localizare prin satelit (GNSS) și de comunicații mobile (GSM/GPRS) la sistemele de taxare electronică poate permite, în special datorită flexibilității de utilizare și pluralității de funcțiuni a acestora, satisfacerea tuturor cerințelor noilor politici de tarifare rutieră planificate la nivelul Comunității și al statelor membre. Aceste tehnologii permit contorizarea numărului de kilometri parcurși pe categorii de drum, fără a necesita investiții costisitoare în infrastructură. De asemenea, ele permit introducerea unor servicii noi de siguranță și de informare a călătorilor, cum ar fi alertarea automată declanșată de un vehicul implicat într-un accident, care indică poziția acestuia, și furnizarea de informații în timp real privind condițiile de trafic, nivelurile traficului și durata de parcurs până la destinație. În ceea ce privește localizarea prin satelit, proiectul Galileo lansat de Comunitate în anul 2002 este conceput să furnizeze, începând cu anul 2008, servicii de informare de calitate superioară celor furnizate de sistemele de navigație prin satelit actuale și care se dovedesc optime în cazul serviciilor telematice rutiere. Sistemul precursor care va fi constituit de serviciul european de navigație geostaționară (EGNOS) va fi operațional începând cu anul 2004 și va oferi performanțe similare. Aceste sisteme inovatoare pot provoca totuși probleme în ceea ce privește fiabilitatea controalelor și prevenirea fraudelor. Cu toate acestea, având în vedere avantajele considerabile menționate anterior, aplicarea tehnologiilor de localizare prin satelit și a comunicațiilor mobile este, în principiu, recomandată pentru introducerea noilor sisteme de taxare electronică.
- (9) Numărul din ce în ce mai mare al tehnologiilor pentru sistemele de taxare electronică deja utilizate sau planificate pentru a fi utilizate în anii viitori (în special cu microunde cu frecvență de 5,8 GHz, localizare prin satelit și comunicații mobile), precum și creșterea numărului specificațiilor impuse de statele membre și țările învecinate pentru sistemele proprii de taxare electronică, pot compromite atât buna funcționare a pieței interne, cât și obiectivele politicii în domeniul transporturilor. Această situație poate duce la creșterea numărului de cutii electronice, incompatibile și scumpe, montate în cabinetele vehiculelor grele pentru transport de mărfuri, precum și a greșelilor comise de conducătorii auto, având drept consecință, de exemplu, omiterea neintenționată a plății. Această proliferare este inacceptabilă, atât pentru utilizatorii, cât și pentru producătorii de vehicule, din rațiuni financiare, de siguranță și juridice.
- (10) Este necesar să se elimine barierele artificiale care împiedică funcționarea pieței interne și, în același timp, să se permită în continuare statelor membre și Comunității să pună în aplicare o varietate de politici de tarifare rutieră pentru toate tipurile de vehicule, la nivel local, național sau internațional. Echipamentele instalate pe vehicule ar trebui deci să permită punerea în aplicare a acestor politici de tarifare rutieră în conformitate cu principiile nediscriminării cetățenilor indiferent de statele membre din care provin. Prin urmare, este necesară asigurarea cât mai rapidă a interoperabilității sistemelor de taxare electronică.
- (11) Conducătorii auto au tot dreptul să fie interesați de îmbunătățirea calității serviciilor de pe infrastructura rutieră, în special în ceea ce privește siguranța, precum și de reducerea substanțială a aglomerației din stațiile de taxare, în special în zilele de mare afluență și în anumite puncte foarte aglomerate de pe rețeaua rutieră. Definierea serviciului european de taxare electronică trebuie să țină seama de acest aspect. De asemenea, este necesar ca tehnologiile și componentele prevăzute să poată fi combinate, în măsura în care este posibil din punct de vedere tehnic, cu alte componente ale vehiculului, în special cu tahograful electronic și cu dispozitivele de apelare a serviciilor de urgență. Nu trebuie să se excludă posibilitatea de a utiliza sisteme intermodale într-o etapă ulterioară.
- (12) Pe lângă încasarea taxelor rutiere, trebuie să se asigure posibilitatea accesării unor alte aplicații viitoare, prin instalarea de echipamente adecvate.
- (13) Serviciul european de taxare electronică ar trebui să asigure interoperabilitatea la nivel tehnic, contractual și procedural, prin intermediul următoarelor aspecte:
- (a) un contract unic între clienți și operatorii care furnizează serviciul, în conformitate cu un ansamblu de norme contractuale care să permită tuturor operatorilor și/sau emitenților de mijloace de plată să furnizeze serviciul în cauză, care va asigura accesul la întreaga rețea;
 - (b) un ansamblu de standarde și cerințe tehnice, pe baza cărora industria în cauză să poată furniza echipamentele necesare prestării serviciului.

- (14) Interoperabilitatea contractuală asigură posibilitatea unei simplificări semnificative pentru unii utilizatori rutieri, precum și economii majore pe plan administrativ pentru utilizatorii rutieri comerciali.
- (15) Sistemele de taxare electronică contribuie semnificativ la reducerea riscului de accidente și deci la creșterea siguranței rutiere, la reducerea numărului de tranzații în numerar și la reducerea aglomerației din stațiile de încasare a taxelor, în special în zilele cu trafic de vârf. De asemenea, acestea reduc semnificativ impactul negativ asupra mediului provocat de timpul de așteptare, de repornirea vehiculelor și de aglomerație, precum și de instalarea unor stații noi sau de extinderea celor existente.
- (16) Cartea albă privind politica europeană în domeniul transporturilor până în anul 2010 precizează obiectivele în materie de siguranță și fluiditate a circulației rutiere. Serviciile și sistemele de transport inteligente și interoperabile reprezintă un instrument major de realizare a acestor obiective.
- (17) Introducerea sistemelor de taxare electronică implică prelucrarea datelor cu caracter personal. Această prelucrare trebuie efectuată în conformitate cu normele comunitare, astfel cum se prevede *inter alia* în Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date ⁽¹⁾ și în Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor electronice publice ⁽²⁾. Dreptul la protecție a datelor cu caracter personal este recunoscut explicit la articolul 8 din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene.
- (18) Debitarea automată pentru plata taxelor rutiere a conturilor bancare sau a conturilor de carte de credit/debit, indiferent dacă localitatea de domiciliu a titularului este situată în Comunitate sau în afara acesteia, presupune existența unei zone de plăți pe deplin operaționale la nivel comunitar, cu taxe de gestionare nediscriminatorii.
- (19) Sistemele de încasare electronică a taxelor care sunt introduse în statele membre ar trebui să îndeplinească următoarele criterii fundamentale: sistemul să permită integrarea facilă a viitoarelor îmbunătățiri și dezvoltări a tehnologiilor și a sistemelor fără a necesita o înlocuire costisitoare a modelelor și metodelor mai vechi, costurile adoptării acestora de către utilizatorii rutieri comerciali și privați să fie nesemnificative în raport cu avantajele pentru utilizatorii rutieri respectivi, cât și pentru societatea în ansamblu, iar punerea lor în aplicare în statele membre să fie nediscriminatorie din toate punctele de vedere între utilizatorii naționali ai rețelelor de drumuri și utilizatorii rutieri din alte state membre.
- (20) Având în vedere că obiectivele prezentei directive, în special interoperabilitatea sistemelor de taxare electronică pe piața internă și introducerea unui serviciu european de taxare electronică pe întreaga rețea rutieră comunitară supusă plății de taxe rutiere, nu pot fi atinse la un nivel suficient de către statele membre și, prin urmare, datorită dimensiunii lor europene, pot fi atinse într-o mai mare măsură la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității menționat la articolul respectiv, prezenta directivă nu prevede mai mult decât este necesar pentru atingerea obiectivelor respective.
- (21) Este necesară implicarea părților interesate (cum ar fi operatorii de servicii de taxare, administratorii de infrastructuri, industria electronică și constructoare de automobile, utilizatorii) în consultările Comisiei privind aspectele tehnice și contractuale pe care le presupun crearea serviciului european de taxare electronică. După caz, Comisia ar trebuie să consulte organizațiile neguvernamentale active în domeniul protecției vieții private, al siguranței rutiere și al mediului.
- (22) Crearea serviciului european de taxare electronică presupune, în primul rând, elaborarea unor orientări de către Comitetul pentru taxare electronică instituit prin prezenta directivă.
- (23) Prezenta directivă nu aduce atingere libertății statelor membre de a stabili norme de reglementare a tarifării infrastructurii rutiere și fiscale.
- (24) Măsurile necesare punerii în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor de exercitare a competențelor de executare conferite Comisiei ⁽³⁾,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectivul și domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile necesare asigurării interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică la nivel comunitar. Directiva se aplică încasării electronice a tuturor tipurilor de taxe rutiere pe întreaga rețea rutieră comunitară, urbană și interurbană, autostrăzi, rute majore și minore și diverse structuri, cum ar fi tuneluri, poduri și bacuri.

⁽¹⁾ JO L 281, 23.11.1995, p. 31, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003 (JO L 284, 31.10.2003, p. 1).

⁽²⁾ JO L 201, 31.7.2002, p. 37.

⁽³⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (2) Prezenta directivă nu se aplică:
- (a) sistemelor de taxare rutieră care nu dispun de dispozitive de încasare electronică;
 - (b) sistemelor de taxare rutieră electronică care nu necesită instalarea unor echipamente la bordul vehiculelor;
 - (c) sistemelor de taxare rutieră de mică anvergură, la nivel strict local, în cazul cărora costurile conformității cu cerințele prezentei directive sunt disproporționate în raport cu avantajele.
- (3) Pentru atingerea obiectivului stabilit la alineatul (1), se creează un sistem european de taxare electronică. Acest serviciu, care este complementar serviciilor naționale de taxare electronică ale statelor membre, asigură interoperabilitatea pe ansamblul teritoriului comunitar pentru utilizatorii sistemelor de taxare electronică deja introduse în statele membre sau care urmează să fie introduse în viitor în cadrul prezentei directive.

Articolul 2

Soluții tehnologice

- (1) Toate sistemele de taxare electronică noi date în exploatare la sau după data de 1 ianuarie 2007 utilizează, în scopul efectuării de tranzacții de taxare electronică, una sau mai multe din următoarele tehnologii:
- (a) localizarea prin satelit;
 - (b) comunicațiile mobile în conformitate cu standardul GSM-GPRS (standardul de referință GSM TS 03.60/23.060);
 - (c) tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz.
- (2) Serviciul european de taxare electronică este dat în exploatare în conformitate cu articolul 3 alineatul (1). Operatorii pun la dispoziția utilizatorilor interesați echipamente de bord care să fie adecvate utilizării cu toate sistemele de taxare electronică date în exploatare în statele membre și care utilizează tehnologiile menționate la alineatul (1) și care să fie adecvate utilizării pe toate tipurile de vehicule, în conformitate cu calendarul stabilit la articolul 3 alineatul (4). Aceste echipamente sunt cel puțin interoperabile și capabile să comunice cu toate sistemele exploatare în statele membre și care utilizează una sau mai multe din tehnologiile enumerate la alineatul (1). Modalitățile de punere în aplicare sunt

stabilite de comitetul menționat la articolul 5 alineatul (1), inclusiv cele referitoare la punerea la dispoziție a echipamentelor de bord în număr suficient, astfel încât să poată fi satisfăcută cererea utilizatorilor interesați.

(3) Se recomandă ca noile sisteme de taxare electronică date în exploatare după adoptarea prezentei directive să utilizeze tehnologiile de localizare prin satelit și de comunicații mobile enumerate la alineatul (1). În ceea ce privește eventuala migrare a sistemelor care utilizează alte tehnologii spre sistemele care utilizează tehnologiile menționate, Comisia, în colaborare cu comitetul amintit la articolul 5 alineatul (1), elaborează un raport până la data de 31 decembrie 2009. Acest raport cuprinde un studiu privind utilizarea tuturor tehnologiilor menționate la alineatul (1), precum și o analiză a raportului costuri/beneficii. După caz, Comisia adaugă la raport o propunere adresată Parlamentului European și Consiliului privind strategia de migrare.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (1), echipamentele de bord pot fi adaptate și la alte tehnologii, cu condiția ca acest lucru să nu reprezinte o sarcină suplimentară pentru utilizatori sau să creze discriminări între aceștia. După caz, echipamentele de bord pot fi conectate și la tahograful electronic al vehiculului.

(5) Statele membre care dețin sisteme de taxare adoptă măsurile necesare pentru creșterea utilizării sistemelor de taxare electronică. Statele membre depun eforturile necesare pentru ca, până la data de 1 ianuarie 2007, sistemele de taxare electronică să poată fi utilizate pentru cel puțin 50 % din fluxul traficului din fiecare stație de taxare. Benzile rutiere utilizate pentru încasarea electronică a taxelor pot fi, de asemenea, utilizate pentru achitarea taxelor și prin alte mijloace, sub rezerva respectării siguranței rutiere.

(6) Lucrările de interoperabilitate a tehnologiilor de taxare existente realizate împreună cu serviciul european de taxare electronică asigură deplina compatibilitate și interfațare a acestor tehnologii cu tehnologiile menționate la alineatul (1), precum și între echipamentele aferente acestor diferite tipuri de tehnologii.

(7) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal necesară pentru exploatarea serviciului european de taxare electronică se efectuează în conformitate cu normele comunitare de protecție a libertăților și a drepturilor fundamentale ale persoanelor, inclusiv a vieții lor private și, în special, că sunt respectate dispozițiile Directivelor 95/46/CE și 2002/58/CE.

Articolul 3

Crearea unui serviciu european de taxare electronică

(1) Se creează un serviciu european de taxare electronică care înglobează întreaga rețea rutieră comunitară în care taxele rutiere sau de utilizare a rețelei de drumuri sunt încasate electronic. Acest serviciu de taxare electronică va fi definit de un ansamblu de reguli contractuale, care permite tuturor operatorilor și/sau emitenților de mijloace de plată să furnizeze serviciul în cauză, de un ansamblu de standarde și cerințe tehnice și de un contract de abonament unic între clienți și operatori și/sau emitenții de mijloace de plată care oferă serviciul. Acest contract asigură accesul la serviciu pe întreaga rețea și abonamentele se pot face la un operator de pe oricare secțiune a rețelei și/sau la emitentul de mijloace de plată.

(2) Serviciul european de taxare electronică este independent de deciziile fundamentale adoptate de statele membre pentru perceperea de taxe pentru anumite tipuri de vehicule, de nivelul tarifării și de scopul acesteia. Acest serviciu privește doar metoda de încasare a taxelor și a tarifelor. Serviciul permite încheierea de contracte indiferent de locul de înmatriculare a vehiculului, de naționalitatea părților contractante sau de zona sau punctul din rețeaua rutieră pentru care se percep taxele.

(3) Sistemul permite extinderea intermodalității fără să creeze dezavantaje pentru alte moduri de transport.

(4) În cazul în care statele membre dispun de sisteme naționale de încasare electronică a taxelor, ele se asigură că operatorii și/sau emitenții de mijloace de plată furnizează serviciul european de taxare electronică clienților lor în conformitate cu următorul calendar:

- (a) pentru toate vehiculele de peste 3,5 tone și pentru toate vehiculele autorizate să transporte o sarcină mai mare de nouă pasageri (conducător auto + 8), în termen de cel mult trei ani de la adoptarea deciziilor privind definirea serviciului european de taxare electronică menționate la articolul 4 alineatul (4);
- (b) pentru toate celelalte tipuri de vehicule, în termen de cel mult cinci ani de la adoptarea deciziilor privind definirea serviciului european de taxare electronică menționate la articolul 4 alineatul (4).

Articolul 4

Caracteristicile serviciului european de taxare electronică

(1) Serviciul european de taxare electronică se bazează pe elementele enumerate în anexa la prezenta directivă.

(2) În cazul în care este necesar, prezenta anexă poate fi modificată din rațiuni tehnice, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2).

(3) Serviciul european de taxare electronică utilizează soluțiile tehnice menționate la articolul 2, pe baza unor specificații care trebuie să fie disponibile în mod public.

(4) Comisia adoptă deciziile privind definirea serviciului european de taxare electronică în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2), până la data de 1 iulie 2006. Aceste decizii se vor adopta numai în cazul în care sunt îndeplinite toate condițiile, evaluate pe baza unor studii adecvate, care să permită funcționarea interoperabilității din toate punctele de vedere, inclusiv tehnic, juridic și comercial.

(5) În cazul în care deciziile menționate la alineatul (4) nu sunt adoptate până la data de 1 iulie 2006, Comisia stabilește, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2), o nouă dată pentru adoptarea acestor decizii.

(6) Comisia adoptă deciziile tehnice referitoare la realizarea serviciului european de taxare electronică, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2).

(7) Comisia invită organismele de standardizare relevante, în special CEN, în conformitate cu procedura stabilită prin Directiva 98/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iunie 1998 de stabilire a unei proceduri pentru furnizarea de informații în domeniul standardelor și reglementărilor tehnice ⁽¹⁾, să depună toate eforturile necesare și cât mai prompt pentru adoptarea standardelor aplicabile sistemelor de taxare electronică, în ceea ce privește tehnologiile enumerate la articolul 2 alineatul (1).

(8) Echipamentele destinate serviciului european de taxare electronică trebuie să fie conforme în special cu cerințele Directivei 1999/5/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 martie 1999 privind echipamentele hertziene și echipamentele terminale de telecomunicații și recunoașterea reciprocă a conformității acestora ⁽²⁾ și ale Directivei 89/336/CEE a Consiliului din 3 mai 1989 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind compatibilitatea electromagnetică ⁽³⁾.

⁽¹⁾ JO L 204, 21.7.1998, p. 37, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Actul de Aderare din 2003.

⁽²⁾ JO L 91, 7.4.1999, p. 10, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2003.

⁽³⁾ JO L 139, 23.5.1989, p. 19, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 93/68/CEE (JO L 220, 30.8.1993, p. 1).

*Articolul 5***Comitetul**

(1) Comisia este asistată de un comitet pentru taxarea electronică (denumit în continuare „comitetul”).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, cu respectarea dispozițiilor articolului 8.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Comitetul își adoptă regulamentul de procedură.

*Articolul 6***Punerea în aplicare**

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive înainte de 20 noiembrie 2005. Statele membre transmit de îndată Comisiei textul acestor acte, precum și tabelul de corespondență a actelor cu dispozițiile prezentei directive.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directiva sau sunt însoțite de o asemenea

trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

*Articolul 7***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 8***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 29 aprilie 2004.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

M. McDOWELL

ANEXĂ

Elementele necesare definiției și dării în exploatare a serviciului european de taxare electronică

Aspectele enumerate mai jos sunt esențiale pentru definiția și darea în exploatare a serviciului european de taxare electronică creat în temeiul directivei. Aceste aspecte sunt de ordin tehnic, procedural și juridic, după cum urmează:

Aspecte de ordin tehnic:

- (a) proceduri operaționale ale serviciului: abonamentul, instrucțiunile de utilizare, instalarea și montarea echipamentelor la bordul vehiculelor, executarea tranzacțiilor la stațiile de taxare sau în regim de tarifare continuă, procedurile de recuperare a datelor referitoare la tranzacții în eventualitatea defectării sau funcționării anormale a echipamentelor, sistemele de control, facturarea și încasarea sumelor datorate, activitatea de service pe durata garanției, asistența acordată clienților, stabilirea nivelului de service acordat clienților; atunci când se stabilesc aceste proceduri operaționale, se ține seama de procedurile existente în statele membre;
- (b) specificațiile funcționale ale serviciului: descrierea funcțiilor echipamentelor de bord și de la sol;
- (c) specificațiile tehnice ale echipamentelor de bord și de la sol care asigură serviciul, precum și standardele, procedurile de certificare și restricțiile care trebuie să fie respectate;
- (d) lansarea și urmărirea activităților care implică participarea organismelor de standardizare competente, precum și adăugirile tehnice la standardele sau standardele preliminare utilizate, în scopul asigurării interoperabilității;
- (e) specificațiile de instalare a echipamentelor de bord;
- (f) modele tranzacționale: stabilirea cu precizie a algoritmilor tranzacționali pentru fiecare tip de taxare rutieră (în puncte fixe sau în regim de tarifare continuă) și a schimbului de date dintre echipamentele de bord și cele de la sol, precum și a formatelor acestor date;
- (g) modalități de punere la dispoziție a echipamentelor de bord în număr suficient pentru satisfacerea cererii din partea tuturor utilizatorilor interesați;

Aspecte de ordin procedural:

- (h) proceduri de verificare a performanțelor tehnice ale echipamentelor de bord și ale echipamentelor rutiere, precum și a modului de instalare a echipamentelor în vehicule;
- (i) parametri de clasificare a vehiculelor: validarea unei liste comunitare de parametri tehnici din care fiecare stat membru să poată selecta parametrii pe care dorește să îi utilizeze pentru politica proprie de tarifare. Acești parametri vor reprezenta caracteristicile fizice, de motorizare și de mediu ale vehiculelor. Stabilirea claselor de vehicule pe baza acestor parametri este de competența statelor membre;

- (j) punerea în aplicare a procedurilor de rezolvare a cazurilor speciale, cum ar fi defecțiunile de orice tip. Este vorba, în special, de cazurile în care operatorii de taxare rutieră și clienții provin din țări diferite.

Aspecte de ordin juridic:

- (k) validarea soluțiilor tehnice alese în raport cu normele comunitare care protejează libertățile și drepturile fundamentale ale persoanelor, inclusiv viața lor privată. Este necesar, în special, să se asigure conformitatea cu Directivele 95/46/CE și 2002/58/CE;
- (l) stabilirea unor norme comune și a unor cerințe minime nediscriminatorii, pe care prestatorii de servicii potențiali să le respecte la furnizarea serviciului;
- (m) evaluarea posibilității de armonizare a normelor de punere în aplicare a sistemelor de taxare rutieră electronică;
- (n) încheierea unui memorandum de înțelegere între operatorii de taxare rutieră, care să permită darea în exploatare a serviciului european de taxare electronică și să includă proceduri de soluționare a litigiilor.
-