

# KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 6 października 2009 r.

w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych

(notyfikowana jako dokument nr C(2009) 7547)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/750/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2004/52/WE<sup>(1)</sup> Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie, w szczególności jej art. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2004/52/WE zobowiązuje Komisję do zdefiniowania europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) zgodnie z procedurą określoną w jej art. 5 ust. 2.
- (2) Zawarcie jednej umowy z pojedynczym dostawcą EETS powinno, zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy 2004/52/WE, umożliwić wszystkim użytkownikom EETS uiszczanie opłat na wszystkich obszarach EETS w ramach europejskiej sieci drogowej za pomocą np. jednego urządzenia pokładowego (OBE), które może być wykorzystane na wszystkich obszarach EETS.
- (3) Niniejsza decyzja dotyczy wymiany informacji między państwami członkowskimi, podmiotami pobierającymi opłaty, dostawcami usług i użytkownikami dróg w celu zapewnienia prawidłowości zgłoszenia należnej opłaty w ramach systemu EETS.
- (4) Wprowadzenie systemu EETS pociągnie za sobą konieczność przetwarzania danych osobowych, które dokonuje się w ścisłej zgodności z odpowiednimi zasadami wspólnotowymi określonymi m.in. w dyrektywie 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(2)</sup> i dyrektywie 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(3)</sup>.

- (5) Podmioty pobierające opłaty muszą w sposób niedyskryminujący przyznawać dostawcom EETS dostęp do swoich obszarów EETS.
- (6) Aby zapewnić wszystkim dostawcom EETS przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp do obszarów EETS, podmioty pobierające opłaty publikują wszystkie niezbędne informacje dotyczące uprawnień do dostępu do informacji o obszarze EETS.
- (7) EETS opiera się na zasadzie przejrzystości oraz efektywnego i uczciwego ustalania cen.
- (8) Należy zapewnić możliwość korzystania z postępowania pojednawczego do celów rozstrzygnięcia sporów między podmiotami pobierającymi opłaty a dostawcami EETS w trakcie negocjowania umów i w czasie obowiązywania umowy. Podmioty pobierające opłaty oraz dostawcy EETS zwracają się do krajowych organów pojednawczych o rozwiązywanie sporów dotyczących niedyskryminującego dostępu do obszarów EETS.
- (9) Skuteczne zarządzanie sprawiedliwym i wolnym od dyskryminacji dostępem do EETS, w tym unikanie niepotrzebnego obciążenia administracyjnego, wymaga ścisłej współpracy między organami pojednawczymi państw członkowskich<sup>(4)</sup> w zakresie stosowania zasad wspólnotowych oraz w zakresie obsługi ewentualnych odwołań, niezależnie od możliwości zaskarżenia do sądu.
- (10) Podmioty pobierające opłaty mogą stosować różną politykę naliczania opłat w odniesieniu do różnych kategorii użytkowników lub pojazdów i powinny powstrzymać się od dyskryminacji użytkowników EETS w rozumieniu dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym<sup>(5)</sup> (ogólna dyrektywa usługowa).

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37).

<sup>(4)</sup> Podjęcie decyzji o powołaniu organu pojednawczego leży w kompetencji państw członkowskich pod warunkiem, że spełnione są określone w rozdziale IV wymagania zapewniające wszystkim dostawcom EETS sprawiedliwy dostęp do krajowych obszarów objętych EETS.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 376 z 27.12.2006, s. 36.

- (11) Opłata uiszczana przez użytkowników EETS nie może przekraczać wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej/lokalnej.
- (12) Dla potrzeb krajowych lub lokalnych podmioty pobierające opłaty mogą utrzymywać lub wdrażać swoje poszczególne usługi krajowe lub lokalne za pomocą systemów ręcznych, automatycznych lub elektronicznych. EETS jest usługą uzupełniającą krajowe i lokalne usługi opłaty elektronicznej w państwach członkowskich w zakresie uiszczania opłat, ale w przypadku, w którym państwa członkowskie posiadają systemy opłat, zobowiązane są one do podjęcia niezbędnych środków w celu poszerzenia zakresu stosowania systemów opłaty elektronicznej i podjęcia starań o to, by przynajmniej 50 % pojazdów w każdym punkcie pobierania opłat mogło skorzystać z tych systemów.
- (13) Polityka pobierania opłat opiera się na przepisach europejskich, krajowych lub lokalnych; jej zastosowanie jest obowiązkiem spoczywającym na podmiotach pobierających opłaty. Każde państwo członkowskie decyduje w sposób niedyskryminujący o monitorowaniu zgłoszeń opłaty, zgodnie z przepisami europejskimi w przypadkach, w których mają one zastosowanie. EETS zapewnia interoperacyjne środki monitorowania prawidłowości zgłoszenia opłaty dla pojazdów rzekomo korzystających z systemu EETS.
- (14) Technologia pobierania opłat umożliwia pobieranie opłat bez użycia barier fizycznych mających na celu zagwarantowanie poboru opłat, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia zatorów.
- (15) Dochód z opłat generalnie wykorzystywany jest na pokrycie kosztów budowy i utrzymania infrastruktury transportowej; przewoźnicy nieuiszczający opłat pozbawiliby państwa członkowskie i Wspólnotę środków finansowych i w ten sposób zyskali nieuczciwą przewagę konkurencyjną w stosunku do przewoźników uiszczających opłaty; unikanie opłat mogłoby podważyć cele polityki transportowej w kontekście zarządzania ruchem drogowym, natężenia ruchu i zanieczyszczenia środowiska.
- (16) Należy określić istotne wymogi dotyczące EETS, które będą obowiązywać w całej Wspólnocie.
- (17) EETS charakteryzują aspekty techniczne i organizacyjne. Dla każdego z aspektów należy określić istotne wymogi w celu umożliwienia interoperacyjności funkcjonowania EETS we wszystkich aspektach. Specyfikacje techniczne są niezbędne dla całej Wspólnoty, w szczególności w odniesieniu do składników i interfejsów, w celu spełnienia istotnych wymogów technicznych.
- (18) W celu zachowania zgodności z odpowiednimi przepisami dotyczącymi procedur udzielania zamówień publicznych w sektorze drogowym, w szczególności z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup>, instytucje zamawiające powinny włączyć specyfikację techniczną do ogłoszeń o zamówieniach lub do innej dokumentacji, takiej jak dokumentacja ogólna lub warunki każdej umowy. Specyfikacja techniczna może być określona przez odwołanie się do pewnych dokumentów; w tym celu konieczne jest stworzenie zbioru specyfikacji technicznych służących jako materiały referencyjne.
- (19) W rozumieniu dyrektywy 2004/18/WE specyfikacja techniczna może być określana m.in. poprzez odniesienie do normy europejskiej lub normy zharmonizowanej, europejskiej aprobaty technicznej lub wspólnej specyfikacji technicznej. Normy zharmonizowane są opracowywane na polecenie Komisji przez jedną z europejskich organizacji normalizacyjnych, takich jak Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN), Europejski Komitet Normalizacyjny Elektrotechniki (CENELEC) lub Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych (ETSI), a odniesienia do nich publikowane są w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(2)</sup>.
- (20) W interesie Wspólnoty leżałoby powstanie międzynarodowego systemu normalizacji, w którego ramach istniałaby możliwość ustalania norm faktycznie stosowanych przez strony zaangażowane w handel międzynarodowy i spełniających wymogi polityki Wspólnoty. Europejskie organy normalizacyjne muszą zatem kontynuować współpracę z międzynarodowymi organami normalizacyjnymi.
- (21) Konieczne mogłoby okazać się określenie na późniejszym etapie dodatkowych specyfikacji technicznych lub innych norm. Specyfikacje te powinny umożliwić uzupełnienie wymogów EETS, które zostały zharmonizowane na poziomie Wspólnoty.
- (22) Procedury regulujące ocenę zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS powinny opierać się na zastosowaniu modułów, których dotyczy decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE<sup>(3)</sup>. W celu wspierania rozwoju przemysłu należy w największym możliwym stopniu określić procedury obejmujące system zapewnienia jakości. Procedury te muszą dawać jednostkom notyfikowanym dokonującym oceny zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS pewność, że na etapie projektu, budowy, uruchamiania i w czasie eksploatacji rezultaty będą zgodne z obowiązującymi przepisami technicznymi i eksploatacyjnymi. Muszą one również gwarantować producentom równe traktowanie niezależnie od kraju.

(1) Dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114).

(2) Główne elementy nowego podejścia zostały zdefiniowane w rezolucji Rady z dnia 7 maja 1985 r. dotyczącej nowego podejścia do harmonizacji technicznej i standaryzacji (Dz.U. C 136 z 4.6.1985, s. 1).

(3) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 82).

- (23) Jednostki notyfikowane muszą ściśle koordynować swoje decyzje.
- (24) Zgodność ze specyfikacjami może okazać się niewystarczająca do oceny terytorialnej interoperacyjności eksploatacyjnej; w związku z tym konieczne jest oznakowanie CE dotyczące przydatności do stosowania.
- (25) Artykuł 4 ust. 4 dyrektywy 2004/52/WE przewiduje, że Komisja podejmuje decyzje w sprawie definicji EETS zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(1)</sup>. W stosownych przypadkach załącznik do dyrektywy 2004/52/WE może być z przyczyn technicznych zmieniany zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 przedmiotowej dyrektywy.
- (26) Niniejsza decyzja opiera się na pracach prowadzonych w ramach paneuropejskich projektów badawczych<sup>(2)</sup> wspieranych przez Komisję, w które zaangażowane były najważniejsze zainteresowane strony, a także pracach prowadzonych w ramach powołanych przez Komisję Europejską grup ekspertów, których zadaniem było dokładne zdefiniowanie zasobów i struktury organizacyjnej EETS
- (27) Z uwagi na znaczenie wdrożenia systemu EETS po upływie 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej decyzji Komisja przeprowadzi przegląd postępu we wdrożeniu EETS. Komisja, wspierana przez Komitet ds. Opłat Elektronicznych, na podstawie wniosków z przeglądu śródkresowego dotyczących postępów we wdrożeniu EETS w państwach członkowskich, zaproponuje ewentualnie niezbędne do podjęcia środki.
- (28) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Opłat Elektronicznych powołanego na podstawie art. 5 ust. 1 dyrektywy 2004/52/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres

1. Niniejsza decyzja definiuje europejską usługę opłaty elektronicznej (EETS).

Określa ona specyfikacje techniczne i wymagania niezbędne do tego celu oraz przepisy umowne dotyczące świadczenia usługi EETS.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> Projekty CESARE i RCI.

2. Niniejsza decyzja określa prawa i obowiązki dostawców EETS, podmiotów pobierających opłaty oraz użytkowników EETS.

#### Artykuł 2

#### Definicje

Do celów niniejszej decyzji:

- a) „obszar EETS” oznacza obszar poboru opłat określony w dyrektywie 2004/52/WE;
- b) „dostawca EETS” oznacza osobę prawną spełniającą wymogi art. 3 i zarejestrowaną w państwie członkowskim jej siedziby, która zapewnia użytkownikowi EETS dostęp do usługi EETS;
- c) „użytkownik EETS” oznacza osobę (fizyczną lub prawną), która zawiera umowę z dostawcą EETS w celu uzyskania dostępu do usługi EETS;
- d) „składniki interoperacyjności” oznaczają każdy podstawowy element, grupę elementów, podzespół lub pełny zespół sprzętu włączonego lub przeznaczonego do włączenia w system EETS, od których bezpośrednio lub pośrednio zależy interoperacyjność usługi, w tym zarówno przedmioty materialne, jak i niematerialne, takie jak oprogramowanie;
- e) „urządzenie pokładowe” oznacza pełny zestaw elementów sprzętu i oprogramowania niezbędnych dla usługi EETS, instalowany w pojeździe w celu gromadzenia, przechowywania, przetwarzania oraz zdalnego otrzymywania/przekazywania danych;
- f) „przydatność do stosowania” oznacza zdolność składnika interoperacyjności do osiągnięcia i utrzymania określonej wydajności w czasie jego użytkowania po zintegrowaniu go w sposób reprezentatywny z usługą EETS w powiązaniu z systemem podmiotu pobierającego opłaty;
- g) „klasa taryfowa” oznacza zbiór pojazdów traktowanych podobnie przez podmiot pobierający opłaty;
- h) „system taryfowy” oznacza przyporządkowanie opłat do poszczególnych klas taryfowych, określone przez podmiot pobierający opłaty;
- i) „specyfikacja techniczna” oznacza specyfikację określoną w art. 23 i załączniku VI dyrektywy 2004/18/WE;
- j) „opłata” oznacza opłatę, podatek lub należność pobierane z tytułu ruchu pojazdu na obszarze poboru opłat;
- k) „podmiot pobierający opłaty” oznacza publiczną lub prywatną organizację odpowiedzialną za pobieranie opłat za poruszanie się pojazdem na obszarze EETS;

- l) „dane dotyczące opłat” oznaczają informacje określone przez właściwy podmiot pobierający opłaty, niezbędne do ustalenia wysokości opłaty należnej za poruszanie się pojazdem na określonym obszarze poboru opłat i zawarcia transakcji związanej z opłatą;
- m) „zgłoszenie opłaty” oznacza oświadczenie przekazane podmiotowi pobierającemu opłaty, które zatwierdza poruszanie się pojazdem na obszarze poboru opłat, w formie uzgodnionej przez dostawcę usługi opłaty i podmiot pobierający opłaty;
- n) „obszar poboru opłat” oznacza obszar na terenie UE, część europejskiej sieci drogowej lub konstrukcje takie jak tunele, mosty lub promy, gdzie pobierana jest opłata;
- o) „system opłat” oznacza zbiór zasad, łącznie z przepisami wykonawczymi, regulujących pobieranie opłaty w obszarze poboru opłat;
- p) „transakcja związana z opłatą” oznacza działanie lub pewną liczbę kolejnych działań, w wyniku których podmiotowi pobierającemu opłaty przekazane zostaje zgłoszenie opłaty;
- q) „parametry klasyfikacji pojazdów” oznaczają dane pojazdu, na podstawie których obliczana jest wysokość opłat przy uwzględnieniu danych dotyczących opłat.

## ROZDZIAŁ II

### ZASADY OGÓLNE

#### Artykuł 3

#### Wymagania wobec dostawców EETS

Dostawcy EETS powinni ubiegać się o rejestrację w państwie członkowskim ich siedziby, która to rejestracja jest dokonywana, o ile dostawca EETS spełnia następujące wymagania:

- a) posiada certyfikat EN ISO 9001 lub jego odpowiednik;
- b) wykazał, że posiada wyposażenie techniczne oraz deklarację WE lub certyfikat, stwierdzające zgodność składników interoperacyjności z przepisami w myśl pkt 1 załącznika IV do niniejszej decyzji;
- c) posiada udowodnione kompetencje w dostarczaniu usług pobierania opłat elektronicznych lub w powiązanych dziedzinach;
- d) znajduje się w odpowiedniej sytuacji finansowej;
- e) posiadają globalny plan zarządzania ryzykiem, który co najmniej raz na dwa lata poddawany jest audytowi;
- f) cieszą się dobrą opinią.

#### Artykuł 4

#### Prawa i obowiązki dostawców EETS

1. Dostawcy EETS w ciągu 24 miesięcy od dnia rejestracji przeprowadzonej zgodnie z art. 19 zawierają umowy EETS obejmujące wszystkie obszary EETS.

Dostawcy EETS prowadzą ciągłą obsługę wszystkich obszarów EETS. W przypadku wprowadzenia zmian w obszarach EETS lub wystąpienia innych czynników zakłócających utrzymanie pełnej obsługi dostawca ma obowiązek przywrócenia pełnej obsługi w ciągu sześciu miesięcy.

2. Dostawcy EETS informują użytkowników EETS o obsługiwanych przez siebie obszarach EETS oraz wszelkich zmianach tych obszarów.

Dostawcy EETS składają państwu członkowskiemu, w którym są zarejestrowani, roczną deklarację obsługiwanych obszarów EETS.

3. W razie potrzeby dostawcy EETS dostarczają użytkownikom EETS urządzenia pokładowe spełniające odpowiednie wymagania techniczne określone w niniejszej decyzji. Dostawcy przedstawiają dowody spełnienia tych wymagań.

4. Dostawcy EETS monitorują poziom zapewnianych przez nich usług. Dostawcy stosują skontrolowane procedury, przewidujące podjęcie odpowiednich środków w przypadku wykrycia problemów z zapewnianiem poziomu usług lub zakłóceń integralności.

5. Dostawcy EETS zapewniają odpowiedni serwis oraz wsparcie techniczne w celu zagwarantowania prawidłowej personalizacji urządzeń pokładowych. Dostawcy EETS odpowiadają za niezmiennie parametry klasyfikacji pojazdu zapisane w urządzeniu pokładowym lub swoim systemie informatycznym. Zmienne parametry klasyfikacji pojazdu, które mogą się zmieniać z podróży na podróż lub w ciągu tej samej podróży i które wprowadza się przez działanie wewnątrz pojazdu, konfiguruje się przy pomocy odpowiedniego interfejsu człowiek–urządzenie.

6. Dostawcy EETS prowadzą wykazy urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, związane z ich umowami EETS z użytkownikami EETS. Wykazy prowadzone są w ścisłej zgodności z przepisami wspólnotowymi dotyczącymi ochrony danych osobowych, określonymi m.in. w dyrektywie 95/46/WE i dyrektywie 2002/58/WE.

7. Dostawcy EETS udostępniają publicznie stosowaną przez nich politykę zawierania umów z użytkownikami EETS.

8. Faktury wystawiane użytkownikom EETS przez dostawców EETS zawierają jasne rozróżnienie opłat za usługę EETS i pobranych opłat drogowych oraz określają co najmniej czas i miejsce pobrania opłaty i zestawienie składników opłaty dotyczące danego użytkownika, chyba że użytkownik zadecyduje inaczej.

9. Dostawcy EETS informują użytkowników EETS możliwie jak najszybciej o wszelkich przypadkach niezgłoszenia opłaty na ich kontach, dając użytkownikom, w przypadkach w których jest to możliwe, możliwość uzupełnienia konta, zanim zostaną podjęte jakiegokolwiek działania mające na celu wyegzekwowanie opłaty.

10. Dostawcy EETS współpracują z podmiotami pobierającymi opłatę w działaniach dotyczących egzekwowania opłat.

#### Artykuł 5

##### **Prawa i obowiązki podmiotów pobierających opłatę**

1. W przypadku, w którym dany obszar EETS nie spełnia technicznych i proceduralnych warunków interoperacyjności EETS określonych w dyrektywie 2004/52/WE oraz niniejszej decyzji, odpowiedzialny podmiot pobierający opłatę we współpracy z zaangażowanymi stronami dokonuje oceny problemu i, jeśli leży to w zakresie jego obowiązków, podejmuje działania naprawcze mające na celu zapewnienie interoperacyjności systemu pobierania opłat EETS. W takim przypadku podmiot pobierający opłatę informuje państwo członkowskie w celu uaktualnienia rejestru, o którym mowa w art. 19 ust. 1 lit. a).

2. Każdy podmiot pobierający opłaty opracowuje i zachowuje informację o obszarze EETS, określając ogólne warunki dostępu do obszarów poboru opłat dla dostawców EETS, zgodnie z załącznikiem I.

3. Podmioty pobierające opłaty udzielają dostępu w sposób wolny od dyskryminacji wszystkim dostawcom EETS wnioskującym o świadczenie usług na obszarze EETS, za który odpowiada dany podmiot pobierający opłaty.

Dopuszczenie dostawcy EETS do obszaru poboru opłat podlega ogólnym warunkom określonym w informacji o obszarze EETS, czego celem jest zakończenie negocjacji w tej sprawie w terminie określonym w art. 4 ust. 1; ponadto dopuszczenie może podlegać również szczególnym warunkom umownym.

Jeżeli podmiot pobierający opłatę i dostawca EETS nie mogą dojść do porozumienia, sprawa może zostać skierowana do rozpatrzenia przez organ pojednawczy odpowiedzialny za dany obszar poboru opłat.

4. Wysokość opłaty pobieranej od użytkowników EETS przez podmiot pobierający opłaty nie przekracza wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej/lokalnej.

5. Podmioty pobierające opłaty dopuszczają na swoich obszarach EETS użytkowanie wszelkich sprawnych urządzeń pokładowych dostarczanych przez dostawców EETS, z którymi pozostają w stosunkach umownych i które zostały poddane certyfikacji zgodnie z załącznikiem IV, a nie figurują w wykazie unieważnionych urządzeń pokładowych, o którym mowa w art. 7 ust. 3.

Podmioty pobierające opłaty prowadzą na swoich stronach internetowych łatwo dostępne publiczne wykazy wszystkich dostawców EETS, z którymi zawarły umowę.

6. Podmiot pobierający opłaty może zażądać ze strony dostawcy EETS współpracy w zakresie przeprowadzania niezapowiedzianych szczegółowych kontroli systemu opłat, obejmujących pojazdy poruszające się obecnie lub te, które poruszały się niedawno, na obszarze (obszarach) EETS danego podmiotu pobierającego opłaty. Liczba pojazdów poddawanych takiej kontroli w ciągu roku, przypadająca na danego dostawcę EETS, jest proporcjonalna do średniego rocznego natężenia ruchu lub prognoz natężenia ruchu na obszarach EETS danego podmiotu pobierającego opłaty, opracowywanych przez dostawcę EETS.

7. W przypadku zakłócenia funkcjonowania systemu EETS, zaistniałego z winy podmiotu pobierającego opłaty, podmiot pobierający opłaty zapewnia funkcjonowanie usługi na obniżonym poziomie, umożliwiając kierowcom pojazdów wyposażonych w urządzenia, o których mowa w ust. 5, bezpieczne poruszanie się z jak najmniejszym opóźnieniem i bez ryzyka, że zostaną uznani za unikających uiszczenia opłaty.

8. Podmioty pobierające opłaty współpracują w sposób niedyskryminacyjny z dostawcami EETS i/lub producentami i/lub jednostką notyfikowaną przy dokonywaniu oceny przydatności do stosowania składników interoperacyjności w ich obszarach poboru opłat.

#### Artykuł 6

##### **Dane dotyczące opłat**

Podmioty pobierające opłaty informują państwo członkowskie (państwa członkowskie), w którym (których) znajdują się ich obszary poboru opłat, o wszelkich zmianach w swoich danych dotyczących opłat, w tym o zmianach:

- a) definicji obszaru EETS, a w szczególności jego granic geograficznych i znajdującej się na nim infrastruktury, od korzystania z której pobierane są opłaty;
- b) charakteru opłat i zasad ich nakładania;
- c) rodzajów pojazdów objętych opłatą;
- d) parametrów klasyfikacji pojazdów (takich jak liczba osi, maksymalna dopuszczalna waga przyczepy, typ zawieszenia itd.) i ich odwzorowania w strukturze taryfowej podmiotu pobierającego opłatę;
- e) wymaganych zgłoszeń opłaty.

#### Artykuł 7

##### **Opłaty**

1. Wysokość opłaty ustalana jest przez podmiot pobierający opłatę w oparciu m.in. o klasyfikację pojazdu. Klasyfikację pojazdu ustala się na podstawie parametrów klasyfikacji pojazdów, określonych w załączniku VI. Jeśli klasyfikacja pojazdów stosowana przez dostawcę EETS różni się od klasyfikacji stosowanej przez podmiot pobierający opłaty, nadrzędną rolę pełni klasyfikacja stosowana przez podmiot pobierający opłaty, chyba że można wykazać, iż jest ona błędna.

2. Poza żądaniem od dostawcy EETS uiszczenia opłat w odniesieniu do każdego uzasadnionego zgłoszenia opłaty, podmiot pobierający opłaty może zażądać od dostawcy EETS uiszczenia opłat w każdym przypadku udowodnionego braku zgłoszenia opłaty na koncie użytkownika zarządzanym przez danego dostawcę EETS.

3. Jeżeli dostawca EETS przesłał podmiotowi pobierającemu opłaty określony w art. 4 ust. 6 wykaz urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, dostawca EETS nie ponosi odpowiedzialności za dalsze opłaty naliczone przy pomocy takiego urządzenia pokładowego. Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS uzgadniają między sobą liczbę pozycji w wykazie urządzeń pokładowych, które utraciły ważność, format wykazu oraz częstotliwość, z jaką jest on uaktualniany.

4. W systemach opłat opartych na technologii mikrofalowej podmioty pobierające opłaty przekazują dostawcom EETS uzasadnione zgłoszenia opłaty dotyczące opłat poniesionych przez odpowiednich użytkowników EETS.

#### Artykuł 8

##### **Rachunkowość**

Jeżeli organizacja pełni funkcję zarówno podmiotu pobierającego opłaty, jak i dostawcy EETS, państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia prowadzenia i publikowania osobnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla obydwu rodzajów działalności oraz uniemożliwienia subsydiowania skrośnego między tymi rodzajami działalności.

Systemy rachunkowości dla działalności podmiotu pobierającego opłaty oraz działalności dostawcy EETS prowadzone są oddzielnie od sprawozdań finansowych z innych rodzajów działalności, tak by możliwe było dokonanie jednoznacznej oceny kosztów i korzyści związanych ze świadczeniem usług EETS.

#### Artykuł 9

##### **Prawa i obowiązki użytkowników EETS**

1. Użytkownicy EETS mogą dokonać subskrypcji na usługę EETS u dowolnego dostawcy EETS, bez względu na przynależność państwową, państwo pobytu czy państwo rejestracji pojazdu. Podczas zawierania umowy użytkownicy EETS są należycie informowani o przetwarzaniu ich danych osobowych i o prawach wynikających z obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.

2. Użytkownicy EETS zapewniają poprawność danych użytkownika i pojazdu podawanych dostawcy EETS.

3. Użytkownicy EETS podejmują wszelkie możliwe środki celem zapewnienia sprawności urządzenia pokładowego w czasie poruszania się pojazdu po obszarze objętym EETS.

4. Użytkownicy EETS korzystają z urządzeń pokładowych zgodnie z instrukcjami dostawcy EETS, w szczególności w odniesieniu do zgłaszania zmiennych parametrów pojazdu.

5. Uiszczenie opłaty przez użytkownika EETS na rzecz dostawcy EETS stanowi wywiązanie się użytkownika EETS ze

zobowiązań płatniczych wobec odpowiedniego podmiotu pobierającego opłaty.

### ROZDZIAŁ III

#### **ORGAN POJEDNAWCZY**

##### Artykuł 10

##### **Powołanie i funkcje**

1. Każde państwo członkowskie posiadające co najmniej jeden obszar EETS wyznacza lub powołuje organ pojednawczy, którego zadaniem jest ułatwianie mediacji między podmiotami pobierającymi opłaty, których obszar poboru opłat znajduje się na terytorium danego państwa członkowskiego, a dostawcami EETS, którzy podpisali umowy lub prowadzą negocjacje z tymi podmiotami pobierającymi opłatę. Organ pojednawczy jest upoważniony w szczególności do sprawdzania, czy warunki umowne narzucone różnym dostawcom EETS przez podmiot pobierający opłaty nie są dyskryminujące i czy stanowią wierne odzwierciedlenie kosztów i ryzyka ponoszonych przez strony umowy.

2. Dane państwo członkowskie podejmuje niezbędne środki w celu zagwarantowania niezależności prawnej i organizacyjnej swojego organu pojednawczego od interesów podmiotów pobierających opłaty oraz dostawców EETS.

##### Artykuł 11

##### **Procedura mediacji**

1. W przypadku sporu dotyczącego stosunków umownych lub negocjacji podmiot pobierający opłaty lub dostawca EETS powinien zażądać interwencji odpowiedniego organu pojednawczego.

2. Organ pojednawczy w okresie miesiąca od daty otrzymania wniosku o interwencję stwierdza, czy posiada wszystkie dokumenty niezbędne do przeprowadzenia mediacji.

3. Organ pojednawczy wydaje opinię w sprawie spornej najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od daty otrzymania wniosku o interwencję.

4. Celem ułatwienia pracy organu pojednawczego państwa członkowskie upoważniają organ do występowania do podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS oraz osób trzecich zaangażowanych w świadczenie usług EETS w danym państwie członkowskim o udzielanie stosownych informacji.

5. Krajowe organy pojednawcze wymieniają się między sobą informacjami dotyczącymi swojej pracy, głównych zasad postępowania i stosowanych praktyk.

### ROZDZIAŁ IV

#### **PRZEPISY TECHNICZNE**

##### Artykuł 12

##### **Jednolita usługa ciągła**

Państwa członkowskie zapewniają jednolitość i ciągłość usługi EETS świadczonej na rzecz użytkowników EETS. Oznacza to, że:

- a) po wprowadzeniu lub podaniu parametrów klasyfikacji pojazdu, z uwzględnieniem parametrów zmiennych, nie jest wymagana żadna dalsza interwencja człowieka wewnątrz pojazdu w trakcie podróży, chyba że nastąpi zmiana charakterystyki pojazdu;
- b) interakcja człowieka z danym urządzeniem pokładowym pozostaje niezmienna na wszystkich obszarach objętych EETS.

#### Artykuł 13

### Wymagania, które powinien spełniać EETS

1. EETS spełnia istotne wymogi określone w załączniku III.
2. Poza pobieraniem opłaty urządzenie pokładowe EETS powinno umożliwiać wdrażanie w przyszłości innych usług opartych na pozycjonowaniu. Korzystanie z urządzeń pokładowych EETS na potrzeby innych usług nie może na żadnym obszarze poboru opłat kolidować z operacjami służącymi pobieraniu opłaty.

#### Artykuł 14

### Składniki interoperacyjności

1. Składniki interoperacyjności, w tym interfejsy, spełniają wymogi określone w załączniku II.

Państwa członkowskie uznają za zgodne z odpowiednimi istotnymi wymogami składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE.

2. Ocena zgodności ze specyfikacją i/lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności jest przeprowadzana zgodnie z załącznikiem IV.

Składniki interoperacyjności EETS mogą posiadać oznakowanie CE, jeżeli są one objęte zakresem deklaracji WE dotyczących zgodności ze specyfikacją i/lub przydatności do stosowania.

3. Deklaracje zgodności ze specyfikacją i/lub przydatności do stosowania są sporządzane przez producenta składników interoperacyjności, dostawcę EETS lub upoważnionego przedstawiciela zgodnie z załącznikiem IV.

Treść deklaracji powinna być zgodna z częścią 3 załącznika IV.

4. Na podstawie niniejszej decyzji państwa członkowskie nie zabraniają, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania na rynek składników interoperacyjności przeznaczonych do stosowania w systemie EETS, jeżeli posiadają one oznakowanie CE lub deklarację zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania. W szczególności państwa członkowskie nie mogą

żądać ponownego przeprowadzenia procesów kontrolnych, które zostały już wykonane w ramach procedury sprawdzania zgodności ze specyfikacjami i/lub przydatności do stosowania.

5. W przypadku opublikowania stosownych specyfikacji technicznych po przyjęciu niniejszej decyzji, Komisja rozważy ich stosowanie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2004/52/WE.

#### ROZDZIAŁ V

### KLAUZULE OCHRONNE

#### Artykuł 15

1. Jeśli państwo członkowskie ma podstawy przypuszczać, że wprowadzone do obrotu składniki interoperacyjności posiadające oznakowanie CE prawdopodobnie nie spełnią istotnych wymogów przy używaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, wówczas podejmuje ono niezbędne kroki w celu ograniczenia zakresu ich stosowania, wprowadzenia zakazu ich stosowania lub wycofania ich z rynku. Państwo członkowskie informuje niezwłocznie Komisję o podjętych środkach z podaniem podstawy podjętej decyzji, określając przede wszystkim, czy niezgodność wynika z:

- a) nieprawidłowego zastosowania specyfikacji technicznych;
- b) nieadekwatności specyfikacji technicznych.

2. Komisja w najkrótszym możliwym terminie konsultuje się z zainteresowanymi stronami.

- a) Jeśli po konsultacji Komisja uzna, że podjęty środek jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym państwo członkowskie, którego to dotyczy, oraz pozostałe państwa członkowskie.

- b) Jeśli po konsultacji Komisja uzna, że podjęty środek nie jest uzasadniony, niezwłocznie informuje o tym państwo członkowskie, którego to dotyczy, oraz producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela posiadającego siedzibę we Wspólnocie, jak również pozostałe państwa członkowskie.

3. Jeśli składnik interoperacyjności posiadający oznakowanie CE nie spełnia wymogów interoperacyjności, właściwe państwo członkowskie wymaga, aby producent lub jego upoważniony przedstawiciel z siedzibą we Wspólnocie doprowadził składnik interoperacyjności do stanu spełniającego wymagania specyfikacji lub do stanu, w którym będzie on przydatny do stosowania na warunkach określonych przez dane państwo członkowskie, oraz informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

### Artykuł 16

Wszelkie decyzje dotyczące oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania w odniesieniu do składników interoperacyjności oraz wszelkie decyzje podejmowane na mocy art. 15 zawierają szczegółowe informacje na temat przyczyn ich podjęcia. Informacje o podjęciu takich decyzji przekazywane są niezwłocznie zainteresowanej stronie wraz ze wskazaniem środków prawnych dostępnych w danym państwie członkowskim oraz terminów na skorzystanie z tych środków.

## ROZDZIAŁ VI

### USTALENIA ADMINISTRACYJNE

#### Artykuł 17

#### Jednostki notyfikowane

1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję i pozostałe państwa członkowskie o jednostkach upoważnionych do przeprowadzania bądź nadzorowania procedury oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania, o której mowa w załączniku IV, ze wskazaniem zakresu odpowiedzialności każdej jednostki oraz numerów identyfikacyjnych otrzymanych uprzednio od Komisji. Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* wykaz tych jednostek, ich numery identyfikacyjne oraz zakres ich odpowiedzialności i aktualizuje ten wykaz.

2. Państwa członkowskie stosują kryteria przewidziane w załączniku V przy ocenie jednostek, które mają być notyfikowane. Jednostki spełniające kryteria oceny przewidziane w odpowiednich normach europejskich uznaje się za spełniające wspomniane kryteria.

3. Państwo członkowskie wycofuje zatwierdzenie dla jednostki, która przestała spełniać kryteria określone w załączniku V. Powiadamia ono o tym niezwłocznie Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

4. Jeśli państwo członkowskie lub Komisja uzna, że jednostka notyfikowana przez inne państwo członkowskie nie spełnia stosownych kryteriów, sprawa jest kierowana do Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, który wydaje opinię w terminie trzech miesięcy. Na podstawie opinii Komitetu Komisja powiadamia dane państwo członkowskie o wszelkich zmianach, których przeprowadzenie w jednostce notyfikowanej jest konieczne, aby mogła ona zachować przyznany jej status.

#### Artykuł 18

#### Grupa ds. koordynacji

Powołuje się grupę do spraw koordynacji działań jednostek notyfikowanych zgodnie z art. 17 ust. 1 niniejszej decyzji (zwaną dalej „grupą ds. koordynacji”), jako grupę roboczą Komitetu ds. Opłat Elektronicznych, zgodnie z regulaminem Komitetu.

Grupa ds. koordynacji sporządza i utrzymuje szczegółowy wykaz norm, specyfikacji technicznych i dokumentów normatywnych, według których może być oceniana zgodność ze specyfikacjami lub przydatność do stosowania składników interoperacyjności EETS. Grupa ds. koordynacji służy jako forum do omawiania wszelkich problemów, jakie mogą się pojawić w związku z procedurą oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania, na którym to forum proponowane są również rozwiązania tych problemów.

#### Artykuł 19

#### Rejestry

1. Do celów wdrożenia niniejszej decyzji każde z państw członkowskich prowadzi krajowy elektroniczny rejestr:

a) obszarów EETS na swoim terytorium, obejmujący informacje dotyczące:

- odpowiednich podmiotów pobierających opłaty,
- stosowanych technologii pobierania opłat,
- danych dotyczących opłat,
- informacji o obszarze EETS,

— dostawców EETS posiadających umowy EETS z podmiotami pobierającymi opłaty działającymi na obszarze kompetencji danego państwa członkowskiego.

Państwo członkowskie wprowadza zmiany do rejestru podmiotów pobierających opłaty bezzwłocznie po ich przyjęciu, podając w stosownych przypadkach daty ich wejścia w życie, z uwzględnieniem przepisów pkt 3 i 4 załącznika VI;

b) dostawców EETS, którym dane państwo zezwoliło na rejestrację, zgodnie z art. 3.

Jeżeli nie ustalono inaczej, państwa członkowskie co najmniej raz w roku sprawdzają, czy przepisy art. 3 lit. a), d), e) i f) oraz art. 4 ust. 2 są nadal spełniane, i odpowiednio aktualizują rejestr. Rejestr zawiera również wnioski z audytu przewidzianego w art. 3 lit. e). Państwo członkowskie nie ponosi odpowiedzialności za działania dostawców EETS wymienionych w prowadzonym przez to państwo rejestrze.

2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia aktualizacji i poprawności wszystkich danych przechowywanych w krajowym rejestrze elektronicznym.

3. Rejestry powinny być dostępne drogą elektroniczną dla ogółu społeczeństwa.

4. Rejestry zostają udostępnione w terminie 9 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej decyzji.



5. Z końcem każdego roku kalendarzowego organy państw członkowskich odpowiedzialne za rejestry przekazują drogą elektroniczną aktualne rejestry obszarów EETS i dostawców EETS swoim odpowiednikom w pozostałych państwach członkowskich oraz Komisji. O wszelkich niespójnościach dotyczących sytuacji w jednym z państw członkowskich informowane jest państwo członkowskie rejestracji oraz Komisja.

## ROZDZIAŁ VII

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 20

#### **Pilotażowe systemy poboru opłat**

W celu umożliwienia rozwoju technicznego EETS państwo członkowskie może na ograniczonej części swojego obszaru poboru opłat czasowo zezwolić na wprowadzenie, równoległe do systemu zgodnego z EETS, pilotażowych systemów poboru opłat obejmujących nowe technologie lub nowe rozwiązania, które nie są zgodne z jednym lub większą liczbą przepisów dyrektywy 2004/52/WE lub niniejszej decyzji.

Takie zezwolenie podlega wcześniejszemu zatwierdzeniu przez Komisję. Pierwszy okres ważności takiego zezwolenia nie powinien być dłuższy niż 3 lata.

Dostawcy EETS nie są zobowiązani do uczestnictwa w pilotażowych systemach poboru opłat.

#### Artykuł 21

#### **Sprawozdanie**

Najpóźniej 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszej decyzji Komisja sporządzi sprawozdanie o postępach we wdrożeniu systemu EETS.

#### Artykuł 22

#### **Adresaci**

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 października 2009 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI

Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

## ZAWARTOŚĆ INFORMACJI O OBSZARZE EETS

Informacja o obszarze EETS zawiera:

1. Część dotyczącą wymogów stawianych dostawcom EETS, obejmującą co najmniej informacje o stałych opłatach nałożonych na dostawców EETS odzwierciedlających koszty zapewnienia, obsługi i utrzymania systemu zgodnego z EETS ponoszone przez podmiot pobierający opłaty na obszarze poboru opłat, w przypadku gdy koszty te nie są wliczone w opłatę.

Część ta może również zawierać przepisy dotyczące gwarancji bankowej lub równoważnego instrumentu finansowego o wysokości nieprzekraczającej średniej miesięcznej kwoty transakcji związanych z opłatami, uiszczonej przez dostawcę EETS w odniesieniu do danego obszaru poboru opłat. Kwota ta jest ustalana na podstawie łącznej kwoty transakcji związanych z opłatami, uiszczonej przez dostawcę EETS w odniesieniu do danego obszaru poboru opłat w poprzednim roku. Dla nowych przedsiębiorstw kwota ta jest ustalana na podstawie przewidywanej średniej miesięcznej kwoty transakcji płatnej przez dostawcę EETS w odniesieniu do danego obszaru poboru opłat, określonej na podstawie liczby umów i średniej opłaty za jedną umowę, oszacowanych w biznes planie dostawcy EETS.

2. Część dotyczącą warunków proceduralnych, które są niedyskryminacyjne i obejmują co najmniej:
  - a) politykę transakcji związanych z opłatami (parametry autoryzacji, dane dotyczące opłat, czarne listy itp.);
  - b) procedury i umowy o poziomie jakości usług (w tym między innymi format przekazywania danych dotyczących zgłoszeń opłaty, terminy i częstotliwość przekazywania danych dotyczących zgłoszeń opłaty, akceptowalna wartość procentowa brakujących/błędnych opłat, dokładność danych dotyczących zgłoszeń opłaty, dostępność operacyjna itp.);
  - c) politykę fakturowania;
  - d) politykę płatności;
  - e) warunki handlowe, które ustala się w wyniku dwustronnych negocjacji między podmiotem pobierającym opłaty a dostawcą EETS, obejmujące wymogi w zakresie poziomu jakości usług.

## ZAŁĄCZNIK II

## ZADANIA PODMIOTÓW ZAANGAŻOWANYCH W EETS ORAZ INTERFEJSY

1. Użytkownicy EETS nie kontaktują się bezpośrednio z podmiotami pobierającymi opłaty w ramach systemu EETS. Interakcje między użytkownikami EETS i dostawcami EETS (lub ich urządzeniami pokładowymi) mogą funkcjonować w sposób specyficzny dla danego dostawcy EETS, bez szkody dla interoperacyjności EETS.
2. Elektroniczne interfejsy między dostawcami EETS i podmiotami pobierającymi opłaty dzielą się na dwie kategorie: elektroniczne interfejsy na poboczu drogi między urządzeniami pokładowymi dostawcy EETS a stałymi lub ruchomymi urządzeniami podmiotu pobierającego opłaty oraz elektroniczne interfejsy między odpowiednimi systemami zaplecza.
3. Standardowe interfejsy na poboczu między urządzeniami pokładowymi a stałymi lub ruchomymi urządzeniami podmiotu pobierającego opłaty umożliwiają co najmniej:
  - a) transakcje opłat DSRC (wydzielona łączność krótkiego zasięgu);
  - b) transakcje kontroli zgodności w czasie rzeczywistym;
  - c) poszerzenie lokalizacji (w stosownych przypadkach).Dostawcy EETS muszą wdrożyć wszystkie te trzy interfejsy w swoich urządzeniach pokładowych. Podmioty pobierające opłaty mogą wdrożyć niektóre lub wszystkie interfejsy w swoich stałych lub ruchomych urządzeniach na poboczu drogi, stosownie do swoich wymogów.
4. Wszyscy dostawcy EETS jako minimum muszą wdrożyć wymienione poniżej standardowe interfejsy systemów zaplecza. Podmioty pobierające opłaty muszą wdrożyć wszystkie interfejsy, ale mogą zdecydować się na proces pobierania opłat oparty albo na globalnym satelitarnym systemie nawigacyjnym (ang. Global Navigation Satellite Systems – GNSS), albo na wydzielonej łączności krótkiego zasięgu (ang. Dedicated Short Range Communications – DSRC).
  - a) Wymiana danych dotyczących zgłoszeń opłaty pomiędzy dostawcami EETS a podmiotami pobierającymi opłaty, w szczególności:
    - składanie i zatwierdzanie roszczeń z tytułu uiszczonych opłat na podstawie transakcji opłat DSRC,
    - składanie i zatwierdzanie zgłoszeń opłaty w systemie GNSS;
  - b) Fakturowanie/rozliczenie;
  - c) Wymiana informacji w sytuacjach wyjątkowych:
    - w procesie pobierania opłat w oparciu o DSRC,
    - w procesie pobierania opłat w oparciu o GNSS;
  - d) Wymiana czarnych list EETS;
  - e) Wymiana obiektów będących przedmiotem zaufania;
  - f) Wysyłanie danych dotyczących opłat przez podmioty pobierające opłaty do dostawców EETS.

## ZAŁĄCZNIK III

## ISTOTNE WYMOGI

1. **Wymogi ogólne**
  - 1.1. *Bezpieczeństwo/Zdrowie*

Wszelkie urządzenia przeznaczone do obsługi przez użytkowników muszą być tak zaprojektowane, aby w razie ich możliwego do przewidzenia użycia w sposób niezgodny z zamieszczonymi na nich instrukcjami funkcjonowały w bezpieczny sposób i nie zagrażały zdrowiu ani bezpieczeństwu użytkowników.
  - 1.2. *Niezawodność i dostępność*

Monitorowanie i konserwacja składników nieruchomości i ruchomych biorących udział w funkcjonowaniu systemu EETS muszą być zorganizowane, przeprowadzane i określane ilościowo w taki sposób, aby zapewnić ciągłość funkcjonowania tych składników w zamierzonych warunkach.

System EETS musi być zaprojektowany w taki sposób, aby mógł dalej funkcjonować w przypadku wadliwego działania lub awarii poszczególnych składników, ewentualnie w trybie awaryjnym, przy minimalnych opóźnieniach dla użytkowników EETS.
  - 1.3. *Ochrona środowiska naturalnego*

Urządzenia pokładowe i infrastruktura naziemna muszą być zaprojektowane i wyprodukowane w taki sposób, aby były elektromagnetycznie kompatybilne z instalacjami, urządzeniami i publicznymi lub prywatnymi sieciami, których działanie mogłyby zakłócać.
  - 1.4. *Zgodność techniczna*

Charakterystyki techniczne urządzeń dostawców EETS i podmiotów pobierających opłaty muszą być kompatybilne, jeśli urządzenia te współpracują w ramach EETS.
  - 1.5. *Ochrona/Bezpieczeństwo danych*
    1. System EETS zapewnia środki do ochrony podmiotów pobierających opłaty, dostawców EETS i użytkowników EETS przed oszustwem/nadużyciem.
    2. System zapewnia zabezpieczenia umożliwiające ochronę przechowywanych, przetwarzanych i przekazywanych między poszczególnymi podmiotami danych w środowisku EETS. Zabezpieczenia chronią interesy podmiotów zaangażowanych w EETS przed szkodą lub uszczerbkiem, jakie mogłyby zostać spowodowane brakiem dostępności, poufności, integralności, uwierzytelnienia, wiarygodności i ochrony dostępu do poufnych danych użytkownika, w sposób właściwy dla europejskiego wielodostępnego środowiska.
2. **Wymogi szczegółowe**
  - 2.1. *Wymogi w zakresie infrastruktury*
    - 2.1.1. *Wymogi ogólne*
      - 2.1.1.1. W celu zapewnienia użytkownikom w całej Wspólnocie interoperacyjności systemów opłat elektronicznych, które zostały dotychczas wprowadzone w państwach członkowskich i które mają być wprowadzone w przyszłości w ramach europejskiej usługi opłaty elektronicznej, podsystem infrastruktury EETS spełnia wymogi art. 2 ust. 1 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 2004/52/WE.
      - 2.1.1.2. Infrastruktura EETS zapewnia współmierność poziomu dokładności danych zawartych w zgłoszeniach opłaty do wymogów systemu opłat, w celu zapewnienia równego traktowania użytkowników EETS w odniesieniu do opłat i należności (sprawiedliwość).
      - 2.1.1.3. Zgodnie z wymogami dla interfejsów EETS, opisanymi w załączniku II, wdraża się wspólne protokoły komunikacyjne między urządzeniami podmiotów pobierających opłaty a urządzeniami dostawców EETS. Dostawcy EETS za pośrednictwem interoperacyjnych kanałów komunikacyjnych dostarczają podmiotom pobierającym opłaty zabezpieczone informacje dotyczące operacji pobierania i kontroli/egzekwowania opłat zgodnie z obowiązującymi specyfikacjami technicznymi.
      - 2.1.1.4. System EETS zapewnia podmiotom pobierającym opłaty środki pozwalające w sposób łatwy i jednoznaczny sprawdzić, czy pojazd poruszający się po obszarze poboru opłat i z założenia korzystający z EETS jest rzeczywiście wyposażony w zatwierdzone i prawidłowo funkcjonujące urządzenia pokładowe EETS dostarczające prawdziwych informacji.

- 2.1.1.5. Urządzenie pokładowe zapewnia podmiotom pobierającym opłaty możliwość zidentyfikowania odpowiedzialnego dostawcy EETS. Urządzenia pokładowe regularnie monitorują tę funkcję, samoczynnie unieważniają się w razie wykrycia nieprawidłowości i w miarę możliwości informują dostawcę EETS o błędzie.
- 2.1.1.6. W stosownych przypadkach urządzenia EETS są projektowane w taki sposób, aby ich składniki interoperacyjności wykorzystywały otwarte normy.
- 2.1.1.7. Urządzenia pokładowe EETS zapewniają interfejs komunikacyjny człowiek–maszyna, wskazujący użytkownikowi, czy urządzenia pokładowe funkcjonują właściwie, a także interfejs zgłaszania zmiennych parametrów opłaty oraz wskazywania ustawień tych parametrów.
- 2.1.1.8. Urządzenia pokładowe są podłączone w bezpieczny sposób. Stałe elementy wyposażenia tych urządzeń są zgodne z zaleceniami dotyczącymi przedniej części pola widzenia kierowców <sup>(1)</sup> oraz wyposażenia wnętrza <sup>(2)</sup>.
- 2.1.1.9. W stosownych przypadkach podmioty pobierające opłaty informują kierowców, za pomocą oznakowania przy drodze lub innych środków, o obowiązku uiszczenia opłaty za poruszanie się pojazdem na obszarze poboru opłaty, zwłaszcza przy wjeździe na taki obszar i przy wyjeździe z niego.
- 2.1.2. Systemy opłat oparte na technologii mikrofalowej
- Aplikacje EETS oparte na technologii mikrofalowej są zgodne:
- w przypadku urządzeń pokładowych dostawców EETS: z normami EN 15509 i ETSI ES 200674-1 oraz powiązаныmi technicznymi raportami z wprowadzania protokołu,
  - w przypadku stałego i ruchomego sprzętu na poboczu drogi, należącego do podmiotów pobierających opłatę: z normą EN 15509. Na terytorium Włoch stacjonarny i ruchomy sprzęt na poboczu należący do podmiotów pobierających opłatę może być zgodny – zamiast z ww. normą – z ETSI ES 200674-1 oraz powiązаныmi technicznymi raportami z wprowadzania protokołu.
- 2.1.3. Systemy opłat oparte na technologii pozycjonowania satelitarne G N S S
- Dostawcy EETS monitorują dostępność nawigacyjnych i pozycyjnych satelitarnych danych lokalizacyjnych.
- Dostawcy EETS informują podmioty pobierające opłaty o trudnościach z określeniem danych dotyczących zgłoszeń opłaty, jakie mogą wystąpić w związku z odbiorem sygnału satelitarnego. Podmioty pobierające opłatę wykorzystują otrzymane informacje do identyfikacji obszarów, których dotyczy problem, i w razie konieczności w porozumieniu z dostawcami EETS zapewniają dodatkowe sygnały lokalizacyjne.
- 2.2. Wymogi w zakresie eksploatacji i zarządzania
1. EETS spełnia wymogi europejskich przepisów dotyczących ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych. W szczególności zapewniana jest zgodność z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE.
  2. Podmioty pobierające opłaty i dostawcy EETS opracowują plany awaryjne w celu uniknięcia poważnych zakłóceń w przepływie ruchu w razie niedostępności EETS.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Komisji 90/630/EWG z dnia 30 października 1990 r. dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 77/649/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do pola widzenia kierowców pojazdów silnikowych. (Dz.U. L 341 z 6.12.1990, s. 20).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa 2000/4/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 lutego 2000 r. zmieniająca dyrektywę Rady 74/60/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (wewnętrzne części przedziału pasażerskiego z wyjątkiem wewnętrznych lusterek wstecznych, rozmieszczenia urządzeń sterujących, dachu oraz dachu przesuwanego, oparcie i tylnych części siedzeń) (Dz.U. L 87 z 8.4.2000, s. 22).

## ZAŁĄCZNIK IV

**ZGODNOŚĆ ZE SPECYFIKACJAMI I PRZYDATNOŚĆ DO STOSOWANIA SKŁADNIKÓW  
INTEROPERACYJNOŚCI**

## DEKLARACJE WE

**1. Zgodność ze specyfikacjami**

W celu dokonania oceny zgodności składników interoperacyjności (w tym urządzeń na poboczu drogi i interfejsów) z wymogami określonymi w niniejszej decyzji i wszystkimi stosownymi specyfikacjami technicznymi, producent składników interoperacyjności, które mają być wykorzystane do świadczenia usług EETS, lub jego upoważniony przedstawiciel, wybiera procedury spośród modułów wymienionych w decyzji nr 768/2008/WE. W rezultacie sporządza on deklarację WE dotyczącą zgodności składników interoperacyjności ze specyfikacjami, w stosownych przypadkach uwarunkowaną uzyskaniem certyfikatu badania od jednostki notyfikowanej.

W zależności od wyboru modułów oceny zgodności określonych w decyzji nr 768/2008/WE deklaracja WE dotycząca zgodności ze specyfikacjami obejmuje samoocenę dokonaną przez producenta lub ocenę przeprowadzoną przez jedną jednostkę notyfikowaną lub większą ich liczbę, która to ocena dotyczy wewnętrznej zgodności rozpatrywanych indywidualnie składników interoperacyjności ze specyfikacjami, którym składniki te muszą odpowiadać.

**2. Przydatność do stosowania (interoperacyjność usługi)**

Przydatność do stosowania składników interoperacyjności oceniana jest na podstawie działania lub stosowania, w ramach eksploatacji, składników zintegrowanych reprezentatywnie z systemem opłat EETS podmiotów pobierających opłaty, na których obszarze poboru opłat urządzenia pokładowe przebywają przez określony okres eksploatacji.

W celu przeprowadzenia takiego badania w oparciu o badania eksploatacyjne, mające na celu wykazanie eksploatacyjnej interoperacyjności składników interoperacyjności, producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel:

- a) współpracuje bezpośrednio z podmiotami pobierającymi opłaty, na których obszarze poboru opłat są w użyciu urządzenia pokładowe. W takim przypadku

producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel:

- 1) wprowadza do eksploatacji jeden wzór (lub większą ich liczbę) reprezentatywny dla planowanej produkcji;
- 2) monitoruje zachowanie składników interoperacyjności podczas eksploatacji stosując procedurę zaakceptowaną i sprawdzoną przez podmiot pobierający opłaty;
- 3) dostarcza podmiotom pobierającym opłaty dowody wskazujące, że składniki interoperacyjności spełniają wszystkie wymogi interoperacyjności tego podmiotu;
- 4) sporządza deklarację przydatności do stosowania, pod warunkiem uzyskania poświadczenia przydatności do stosowania wydanego przez podmiot pobierający opłaty. Deklaracja przydatności do stosowania obejmuje dokonaną przez podmiot pobierający opłaty ocenę przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS w środowisku EETS danego podmiotu pobierającego opłaty;

natomiast podmiot pobierający opłaty:

- 1) akceptuje program zatwierdzania poprzez badania eksploatacyjne;
- 2) zatwierdza procedurę monitorowania zachowania w eksploatacji na swoich obszarach poboru opłat i przeprowadza określone weryfikacje;
- 3) ocenia eksploatacyjną interoperacyjność ze swoim systemem;
- 4) w przypadku prawidłowego działania składników interoperacyjności potwierdza ich przydatność do stosowania na swoich obszarach poboru opłat;

b) lub występuje z wnioskiem do jednostki notyfikowanej. W takim przypadku:

producent, dostawca EETS lub upoważniony przedstawiciel:

- 1) wprowadza do eksploatacji jeden wzór (lub większą ich liczbę) reprezentatywny dla planowanej produkcji;
- 2) monitoruje zachowanie składników interoperacyjności podczas eksploatacji stosując procedurę zatwierdzoną i sprawdzoną przez jednostkę notyfikowaną (zharmonizowaną z powiązаныmi modułami określonymi w decyzji 768/2008/WE);
- 3) dostarcza jednostce notyfikowanej dowody, że składniki interoperacyjności spełniają wszystkie wymogi zawarte w niniejszej decyzji, w tym te odnoszące się do wyników badań eksploatacyjnych;
- 4) sporządza deklarację WE dotyczącą przydatności do stosowania, pod warunkiem uzyskania certyfikatu wydanego przez jednostkę notyfikowaną. Deklaracja WE dotycząca przydatności do stosowania obejmuje ocenę/opinię jednostki notyfikowanej na temat przydatności do stosowania składników interoperacyjności EETS w środowisku EETS wybranych podmiotów pobierających opłaty oraz odnoszącą się, zwłaszcza w przypadkach, w których chodzi o interfejsy, do specyfikacji technicznych, w szczególności o charakterze funkcjonalnym, które mają być sprawdzone;

natomiast jednostka notyfikowana:

- 1) bierze pod uwagę deklarację zgodności ze specyfikacjami. W związku z tym badanie eksploatacyjne nie polega na ponownej ocenie specyfikacji już objętych deklaracją zgodności, z wyjątkiem przypadków, w których udowodniono, że zaistniałe problemy z interoperacyjnością powiązane są takimi specyfikacjami;
- 2) koordynuje współpracę z podmiotami pobierającymi opłaty wybranymi przez producenta;
- 3) weryfikuje dokumentację techniczną i program atestacji na drodze badań eksploatacyjnych;
- 4) zatwierdza procedurę monitorowania zachowania w eksploatacji i sprawuje określony nadzór;
- 5) ocenia eksploatacyjną interoperacyjność z systemami i procesami operacyjnymi podmiotów pobierających opłaty;
- 6) w przypadku prawidłowego działania składników interoperacyjności wydaje certyfikat przydatności do stosowania;
- 7) sporządza sprawozdanie wyjaśniające w przypadku nieprawidłowego działania składników interoperacyjności. W sprawozdaniu uwzględnione są również problemy, które mogą pojawić się w wyniku niezgodności systemów i procesów operacyjnych podmiotów pobierających opłaty z odpowiednimi normami i specyfikacjami technicznymi. W stosownych przypadkach w sprawozdaniu umieszcza się zalecenia mające na celu rozwiązanie problemów.

### 3. Treść deklaracji WE

Deklaracje WE dotyczące zgodności ze specyfikacjami i przydatności do stosowania oraz dokumenty towarzyszące muszą być opatrzone datą i podpisane.

Deklaracje muszą być sporządzone w tym samym języku co instrukcje i muszą zawierać:

- a) odniesienia do dyrektywy;
- b) nazwę oraz adres producenta, dostawcy EETS lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty (należy podać nazwę handlową oraz pełny adres, a także, w przypadku upoważnionego przedstawiciela, nazwę handlową producenta lub konstruktora);
- c) opis składnika interoperacyjności (marka, typ, wersja itd.);

- d) opis procedury zastosowanej w celu określenia zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania;
  - e) wszystkie stosowne wymagania spełnione przez składniki interoperacyjności, w szczególności warunki ich eksploatacji;
  - f) w stosownych przypadkach, nazwy i adresy podmiotów pobierających opłaty/jednostek notyfikowanych uczestniczących w procedurze oceny zgodności ze specyfikacjami lub przydatności do stosowania;
  - g) w stosownych przypadkach, odniesienia do specyfikacji technicznych;
  - h) wskazanie sygnatariusza posiadającego pełnomocnictwo do zaciągania zobowiązań w imieniu producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Wspólnoty.
-



## ZAŁĄCZNIK V

**MINIMALNE KRYTERIA, KTÓRE PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE MUSZĄ BRAĆ POD UWAGĘ PODCZAS WYZNACZANIA JEDNOSTEK NOTYFIKOWANYCH**

- a) Jednostka jest akredytowana zgodnie z serią norm EN 45000.
- b) Jednostka i personel odpowiedzialny za kontrole muszą przeprowadzać kontrole z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej i przy wykorzystaniu najwyższych kwalifikacji technicznych, i nie mogą być pod presją ani pod wpływem zachęt, szczególnie finansowych, zwłaszcza ze strony osób lub grup osób, których dotyczą wyniki kontroli, ponieważ mogłyby to mieć wpływ na ocenę i wyniki kontroli.
- c) Jednostka, jej dyrektor i członkowie personelu odpowiedzialni za przeprowadzanie lub nadzorowanie kontroli nie mogą angażować się, bezpośrednio ani jako upoważnieni przedstawiciele, w projektowanie, produkcję, konstrukcję, marketing lub utrzymanie ruchu składników interoperacyjności ani w ich użytkowanie. Nie wyklucza to możliwości wymiany informacji technicznej między producentem lub konstruktorem a jednostką.
- d) Jednostka musi posiadać środki lub mieć dostęp do środków wymaganych dla właściwego wykonywania technicznych i administracyjnych zadań związanych z kontrolami.
- e) Personel odpowiedzialny za kontrole musi posiadać:
- stosowne wykształcenie techniczne i zawodowe,
  - odpowiedni poziom wiedzy na temat wymagań związanych z przeprowadzanymi kontrolami oraz wystarczające doświadczenie w tym zakresie,
  - umiejętność sporządzania certyfikatów, dokumentacji i sprawozdań stanowiących oficjalny zapis przeprowadzonych kontroli.
- f) Należy zagwarantować niezależność personelu odpowiedzialnego za kontrole. Żaden urzędnik nie może otrzymywać wynagrodzenia uzależnionego od liczby przeprowadzonych kontroli bądź wyników tych kontroli.
- g) Jednostka musi wykupić ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chyba że ta odpowiedzialność na mocy prawa krajowego leży po stronie państwa lub kontrole przeprowadzane są bezpośrednio przez dane państwo członkowskie.
- h) Personel jednostki jest zobowiązany do przestrzegania tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszelkich informacji uzyskiwanych podczas wykonywania swoich funkcji (z wyjątkiem właściwych organów administracyjnych w państwie, w którym przeprowadzane są przedmiotowe czynności), zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE i niniejszą decyzją oraz wszelkimi przepisami prawa krajowego wdrażającymi dyrektywę.

## ZAŁĄCZNIK VI

## PARAMETRY KLASYFIKACJI POJAZDÓW

## 1. Przepisy ogólne

- 1.1. Zestaw parametrów klasyfikacji pojazdów zastosowany w EETS nie może ograniczać możliwości wyboru systemów taryfowych przez podmioty pobierające opłaty. EETS musi być wystarczająco elastyczny, aby umożliwić zmiany parametrów klasyfikacji stosownie do możliwych do przewidzenia przyszłych potrzeb.
- 1.2. Podmiot pobierający opłaty na co najmniej 3 miesiące przed zastosowaniem zestawu parametrów klasyfikacji pojazdów i klas taryfowych pojazdów w ramach każdego systemu taryfowego stosowanego na obszarze poboru opłat podlegającym temu podmiotowi przedstawia informację o zgodności tego zestawu z klasami taryfowymi, zgodnie z przepisami art. 19.
- 1.3. Podmiot pobierający opłaty publikuje informację o zgodności klas taryfowych pojazdów ze strukturą taryfową w ramach każdego systemu taryfowego stosowanego na obszarze poboru opłat podlegającym temu podmiotowi, zgodnie z przepisami art. 19.

## 2. Parametry klasyfikacji pojazdów

- 2.1. Nie naruszając przepisu pkt 1.1 powyżej, podmiot pobierający opłaty może wykorzystać jako parametry klasyfikacji pojazdów:

- a) każdy mierzalny parametr pojazdu, który można jednoznacznie zmierzyć urządzeniami na poboczu drogi;
- b) każdy parametr pojazdu objęty normą EN 15509 i ETSI ES 200674-1 oraz powiązanymi technicznymi raportami z wprowadzania protokołu;
- c) parametry pojazdu, których umieszczenie w dokumentach rejestracyjnych pojazdów <sup>(1)</sup> jest obowiązkowe, i które są znormalizowane wg CEN ISO/TS24534;
- d) zmienne parametry klasyfikacji pojazdu obecnie wykorzystywane w taryfikatorach opłat za przejazd, takie jak np. liczba osi (w tym osi uniesionych), obecność przyczepy itd.;
- e) następujące parametry środowiskowe;

— klasę emisji pojazdu tj. jego kategorię środowiskową zgodnie z dyrektywą Rady 88/77/EWG <sup>(2)</sup> i dyrektywą 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup>,

— zharmonizowany parametr dotyczący CO<sub>2</sub>, np. zharmonizowany kod wspólnotowy V.7 w dokumentach rejestracyjnych pojazdów.

- 2.2. W trakcie ruchu na obszarze poboru opłat urządzenia pokładowe pojazdu są w stanie przekazywać parametry klasyfikacji pojazdu i informacje o statusie urządzenia pokładowego pojazdu do urządzeń podmiotu pobierającego opłatę monitorujących zgłoszenie opłaty.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Rady 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach, Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 8).

### 3. Nowe parametry klasyfikacji pojazdów

W przypadku, gdy podmiot pobierający opłaty ma zamiar wprowadzić nowe parametry klasyfikacji pojazdów, państwo członkowskie, w którym podmiot pobierający opłaty jest zarejestrowany, informuje o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie. Komisja kieruje sprawę do Komitetu ds. Opłat Elektronicznych ustanowionego zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy 2004/52/WE i przedstawia swoją opinię w ciągu sześciu miesięcy, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 2 dyrektywy 2004/52/WE.

### 4. Nowe systemy taryfowe

- 4.1. W przypadku, gdy nowy system taryfowy jest oparty na parametrach klasyfikacji pojazdów stosowanych dotychczas na co najmniej jednym obszarze poboru opłat w ramach EETS, dostawcy EETS obsługują nowy system taryfowy od chwili wejścia w życie tego systemu.
  - 4.2. W przypadku, gdy nowy system taryfowy wprowadza jeden lub kilka nowych parametrów klasyfikacji pojazdów, zastosowanie ma procedura, o której mowa w pkt 3.
-