

Bruxelles, 31.5.2017  
COM(2017) 280 final

2017/0128 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea  
schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul  
Uniunii (reformare)**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 191 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

## EXPUNERE DE MOTIVE

### 1. CONTEXTUL PROPUNERII

#### • Motivele și obiectivele propunerii

În 20 de state membre au fost implementate sisteme de taxare rutieră electronică la nivel național, regional sau local, iar numărul lor este într-o continuă creștere. Marea majoritate impune utilizatorilor căilor rutiere să își instaleze în vehicule echipamente speciale [„unități de bord” - *on-board units* (OBU)]. Doar câteva dintre aceste sisteme oferă interoperabilitate transfrontalieră. Acest lucru generează costuri și sarcini administrative pentru utilizatori, care trebuie să își echipeze vehiculele cu mai multe OBU pentru a putea conduce nerestricționat în diferite țări. Costurile sunt estimate la 334 milioane EUR pe an și se prevede că vor scădea la puțin sub 300 milioane EUR pe an până în 2025 (fără nicio nouă acțiune la nivelul UE).

Lipsa interoperabilității transfrontaliere duce la costuri și pentru autorități, care trebuie să achiziționeze și să întrețină OBU care funcționează la nivel național, însă nu pot fi utilizate în străinătate. Numai într-un singur sistem național unde pozițiile vehiculelor se stabilesc utilizând poziționarea prin satelit<sup>1</sup>, costul unic al achiziționării de OBU se ridică la 120 milioane EUR, iar costurile de întreținere la 14,5 milioane EUR pe an.

Pentru a soluționa aceste probleme, în 2004 a fost adoptată o directivă privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică<sup>2</sup>. În cadrul deciziei Comisiei din 2009 care stabilește modul în care ar trebui să fie obținută interoperabilitatea în practică<sup>3</sup>, se prevedea ca furnizorii „specializați” ai serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) să ofere utilizatorilor căilor rutiere OBU compatibile cu toate sistemele de taxare electronică din UE.

Obiectivele legislației rămân, în mare măsură, neatinse. Un anumit grad de interoperabilitate transfrontalieră a fost realizat, însă în Croația, Republica Cehă, Germania, Grecia, Ungaria<sup>4</sup>, Irlanda<sup>5</sup>, Italia, Polonia, Slovacia, Slovenia și Regatul Unit încă nu se pot folosi decât OBU naționale pentru a plăti taxe rutiere.

Au fost identificate două motive principale care stau la baza acestei situații:

- furnizorii SETRE se confruntă cu obstacole considerabile la intrarea pe piață, cum ar fi:
  - tratament discriminatoriu din partea autorităților (inclusiv protecția operatorilor istorici);
  - proceduri de acceptare în continuă schimbare și de lungă durată și

---

<sup>1</sup> Astfel de sisteme se utilizează în prezent în Belgia, Germania, Ungaria și Slovacia, însă și alte state membre (în prezent, Bulgaria și Suedia) au în vedere introducerea lor.

<sup>2</sup> Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității (JO L 166, 30.4.2004, p. 124-143).

<sup>3</sup> Decizia 2009/750/CE a Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia (JO L 268, 13.10.2009, p. 11-29).

<sup>4</sup> În sistemul de taxare din Ungaria se pot utiliza diferite OBU, dar aproape toate sunt naționale. Încă nu pot fi folosite OBU SETRE.

<sup>5</sup> În Irlanda, există mulți furnizori de OBU, dar toți sunt furnizori naționali. Interoperabilitatea transfrontalieră nu este încă disponibilă.

- caracteristici tehnice specifice sistemelor locale care nu sunt conforme cu standardele consacrate.

Faptul că legislația actuală nu stabilește suficient de clar obligațiile entităților care percep taxele rutiere (care gestionează sisteme de taxare rutieră) și ale statelor membre în relația cu furnizorii SETRE a permis menținerea barierelor fără a se încălca legislația UE. Prin urmare, este important ca aceste obligații să fie specificate în detaliu, astfel încât să se poată dezvolta servicii SETRE în paralel cu cele naționale.

- Legislația privind SETRE a impus cerințe excesive furnizorilor SETRE, de exemplu:
  - obligația de a furniza servicii în toate statele membre în termen de 24 de luni de la înregistrarea lor oficială. Se pare că, o lungă perioadă de timp, această obligație a descurajat eventualii furnizori să se înregistreze, temându-se de radieră în statele membre unde sunt stabiliți în cazul în care nu ar fi reușit să acopere toate domeniile SETRE în timp util și
  - obligația de a deservi piața vehiculelor ușoare cu OBU prin satelit care sunt costisitoare (deși în prezent nu există sisteme de taxare rutieră electronică pentru vehiculele ușoare care să utilizeze poziționarea prin satelit). Din acest motiv, este imposibil pentru furnizorii SETRE să ofere un serviciu competitiv proprietarilor de vehicule ușoare. OBU prin satelit rămân încă mai costisitoare decât OBU simple cu microunde utilizate de către furnizorii naționali de servicii de taxare rutieră, iar puterea de calcul și funcțiile suplimentare oferite de aceste aparate sunt redundante în contextul taxării rutiere a vehiculelor ușoare. Atât timp cât OBU prin satelit rămân așa de costisitoare, este important să se prevadă o perioadă în care se poate forma o piață SETRE pentru vehiculele ușoare, permițând furnizorilor SETRE să ofere clienților lor OBU simple, compatibile cu sistemele de taxare rutieră existente.

O altă problemă se referă la dificultatea punerii în aplicare a plății taxelor rutiere de către proprietarii de vehicule înmatriculate într-un alt stat membru. Un stat membru care detectează o contravenție în materie de taxare rutieră prin dispozitive automate de control nu poate identifica contravenientul pe baza plăcuței de înmatriculare atunci când un vehiculul este înmatriculat în străinătate. Nu există un temei juridic la nivelul UE pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor între statele membre în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor legale în materie de taxare rutieră. Pierderile de venituri la nivelul sistemelor de taxare rutieră naționale, regionale sau locale se ridică la aproximativ 300 milioane EUR pe an.

Este important să se monitorizeze dezvoltarea unor noi servicii și aplicații, în special a serviciilor de transport inteligente cooperative (ITS), pentru a exploata din vreme potențialul acestora de a crea sinergii cu sistemele de taxare rutieră electronică. De asemenea, este important să poată fi furnizate servicii cu valoare adăugată folosind aceeași platformă tehnologică (echipamente de bord) ca și cea utilizată pentru colectarea electronică a taxelor rutiere.

Prezenta propunere face parte din Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), care se axează pe reducerea sarcinii de reglementare pentru întreprinderi.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta inițiativă este o reformare a unui act juridic existent (Directiva 2004/52/CE). Inițiativa are scopul de a aborda lacunele din legislația existentă pentru a o face mai eficace în atingerea obiectivelor urmărite. De asemenea, se propune ca directiva să reflecte cu mai multă

precizie rolurile diferitelor categorii de actori SETRE de pe piață care sunt, în prezent, definite numai în Decizia 2009/750/CE.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Prin îmbunătățirea condițiilor-cadru pentru sistemele de taxare rutieră electronică, inițiativa va ajuta la definitivarea pieței interne și a pieței unice digitale. De asemenea, simplificarea implementării și aplicării sistemelor de taxare rutieră electronică va facilita aplicarea pe scară mai largă a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, contribuind astfel la atingerea obiectivelor uniunii energetice. În special, aceasta va spori eficacitatea și eficiența propunerii de revizuire a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri<sup>6</sup>, care este prezentată în paralel cu prezenta inițiativă.

În fine, inițiativa propune un cadru juridic pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor legale în materie de taxare rutieră. Acest lucru va contribui la îndeplinirea obiectivelor în domeniul justiției și al drepturilor fundamentale. La nivel operațional, dispozițiile relevante sunt conforme cu Directiva (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră<sup>7</sup>. De asemenea, dispozițiile în cauză respectă legislația aplicabilă privind protecția datelor cu caracter personal.

## **2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA**

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic al propunerii, la fel ca și în cazul directivei existente (2004/52/CE), este articolul 91 din tratat.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Organizarea necorespunzătoare a pieței de colectare electronică a taxelor rutiere în statul membru A va afecta în mod negativ utilizatorii căilor rutiere cu vehicule înmatriculate în statul membru B și vice versa. Statele membre nu sunt stimulate să schimbe lucrurile la nivel individual, decât dacă se iau în considerare interesele cetățenilor și ale întreprinderilor din UE. Acest lucru nu se poate realiza decât printr-o acțiune la nivelul UE.

În ceea ce privește aplicarea transfrontalieră a dispozițiilor legale în materie de taxare rutieră, o abordare pur interguvernamentală și-a dovedit limitele, dat fiind că s-a semnat doar un număr restrâns de acorduri bilaterale între statele membre. Numai UE este în măsură să pună în aplicare un sistem eficient de schimb de informații cu privire la contravenienții în materie de taxare rutieră între toate statele membre.

- **Proporționalitatea**

Elementele noi (în comparație cu Directiva 2004/52/CE) au fost formulate în urma unei examinări prealabile a listei complete de măsuri de politică sugerate de părțile interesate în

---

<sup>6</sup> Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42).

<sup>7</sup> Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 68, 13.3.2015, p. 9-25).

cadrul consultării publice. Proportionalitatea a fost unul dintre principalele criterii de evaluare. În cadrul evaluării impactului au fost analizate și au fost respinse măsurile mai puțin proporționale, în speță armonizarea strictă a sistemelor de taxare rutieră electronică în UE.

- **Alegerea instrumentului**

Inițiativa modifică substanțial dispozițiile Directivei 2004/52/CE și adaugă multe dispoziții noi. Prin urmare, din motive de claritate, propunerea vizează o nouă directivă (reformată) a Parlamentului European și a Consiliului.

### **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI**

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

O evaluare *ex post* a Directivei 2004/52/CE și a Deciziei 2009/750/CE, inclusă într-un document de lucru unic al serviciilor Comisiei<sup>8</sup>, a dus la următoarele concluzii:

- Legislația nu a reușit să atingă majoritatea obiectivelor vizate: pentru entitățile care percep taxele rutiere, costurile legate de taxarea rutieră electronică nu au scăzut, iar pentru utilizatorii căilor rutiere încă nu există SETRE.
- S-au înregistrat foarte mici progrese în ceea ce privește interoperabilitatea taxării electronice, iar cu puține excepții, OBU nu au fost integrate cu alte dispozitive. În cazul în care există interoperabilitate, aceasta se întâmplă în principal la nivel național; nu s-au încheiat decât câteva acorduri transfrontaliere, și acestea limitate. Această lipsă relativă de interoperabilitate transfrontalieră este cauzată de structura necompetitivă a multora dintre piețele naționale, unde autoritățile acordă o poziție privilegiată pe piață unui singur operator al sistemului de taxare rutieră, dar și de obstacolele impuse de legislația privind SETRE în sine (în special, obligația furnizorilor SETRE de a furniza servicii pe întregul teritoriu al UE în termen de 24 de luni). Interoperabilitatea transfrontalieră este costisitoare și dificil de realizat din cauza diferențelor semnificative de punere în aplicare, în cadrul sistemelor naționale de taxare rutieră, a celor trei tehnologii permise de legislația privind SETRE. Ea este împiedicată și de lipsa unor dispoziții eficiente de aplicare a taxelor rutiere pentru vehiculele înmatriculate în alt stat membru.
- În ceea ce privește domeniul de aplicare, legislația este doar parțial relevantă, întrucât obligația tuturor furnizorilor SETRE de a acoperi toate tipurile de vehicule și toate domenii de taxare rutieră în Europa este considerată excesivă. Ar fi mai eficient dacă furnizorii ar avea libertatea de a răspunde nevoilor clienților lor, mai degrabă decât să fie obligați să le impună acestora un serviciu complet, dar costisitor și inutil.
- Legislația ar putea avea o mai mare valoare adăugată la nivelul UE, dat fiind că acordurile de cooperare voluntară între statele membre nu au contribuit la o acoperire SETRE substanțială a pieței interne. În orice caz, deoarece nu s-au încheiat decât puține acorduri de cooperare voluntară, acest potențial a fost realizat doar într-o măsură foarte mică și
- Directiva se referă la „operatori” nedefiniți ca entități responsabile de furnizarea SETRE, în timp ce decizia se referă la „furnizori SETRE” bine definiți. Există, prin urmare, un anumit grad de inconsecvență între cele două acte juridice.

<sup>8</sup>

A se insera trimiterea la momentul publicării.

Rezultatele evaluării ex post au fost incluse direct în lucrările de identificare a problemelor pe care urmărește să le rezolve prezenta inițiativă.

- **Consultările cu părțile interesate**

Pentru pregătirea evaluării ex post și a evaluării impactului, Comisia a efectuat cinci categorii principale de activități de consultare:

1) O consultare publică deschisă pe baza unui chestionar online

Consultarea a fost deschisă în perioada 8 iulie -2 octombrie 2016 (12 săptămâni). Chestionarul a constat din întrebări relevante în special pentru publicul larg, căruia i s-a oferit astfel ocazia să își exprime opiniile cu privire la taxarea rutieră electronică fără a intra în detalii de natură tehnică. Totuși, acesta a permis respondenților să își elaboreze opiniile în răspunsurile la câteva întrebări deschise și să încarce documente de poziție și alte documente.

Pentru Comisie, scopul consultării a fost sondarea opiniei publice cu privire la opțiunile de politică generale (atât cele din legislația în vigoare, cât și cele avute în vedere în cadrul revizuirii legislative). Deși numărul relativ redus de răspunsuri pune un semn de întrebare asupra reprezentativității lor, ele sprijină semnificativ toate opțiunile de politică generale din cadrul propunerii actuale.

2) O cerere de contribuții scrise adresată public tuturor părților interesate

Părților interesate li s-a oferit ocazia să își prezinte contribuțiile la exercițiile de evaluare ex post și de evaluare a impactului. S-au primit, în total, 22 de contribuții relevante: nouă din partea unor operatori de sisteme de taxare rutieră/autostrăzi, nouă din partea unor întreprinderi de transport și patru din partea unor autorități publice.

3) O consultare limitată adresată profesioniștilor interesați cu privire la chestiuni legate de evaluarea ex post

Consultarea specifică a părților interesate a fost lansată la 26 iunie 2015 și a fost deschisă până la 1 septembrie 2015 (10 săptămâni). Obiectivul principal a fost de a colecta informații și date pentru a completa cunoștințele Comisiei în vederea pregătirii evaluării ex post.

Cele patru chestionare separate, adresate unor grupuri diferite de părți interesate de SETRE au generat, în total, 22 de răspunsuri. Dat fiind numărul relativ mic de părți interesate importante, precum și buna organizare a sectorului, pare rezonabil să se presupună că aceste răspunsuri sunt foarte reprezentative.

Calitatea contribuțiilor a fost inegală, însă aproximativ jumătate din răspunsuri au furnizat date concrete și numeroase informații pe care Comisia le-a inclus în documentul de lucru al serviciilor sale. Cealaltă jumătate conținea, în cea mai mare parte, opinii și poziții care au ajutat Comisia să înțeleagă punctele de vedere ale părților interesate cu privire la eficiența și eficacitatea legislației în vigoare.

4) O consultare limitată a părților interesate profesioniste din domeniu referitoare la aspectele legate de viitoarea propunere de revizuire a cadrului legislativ privind SETRE

Această consultare specifică a părților interesate pentru evaluarea impactului pe care îl are revizuirea cadrului legislativ privind SETRE a fost lansată la 5 octombrie 2016 și a fost deschisă pentru răspunsuri până la 13 noiembrie 2016 (șase săptămâni).

Obiectivul principal a fost de a colecta informații și date pentru a completa cunoștințele Comisiei în procesul de „definire a problemei” care face parte din evaluarea impactului, dar și de a asculta comunitatea părților interesate cu privire la opțiunile de politică și la posibilele măsuri pe care Comisia le-ar putea propune.

S-au primit, în total, 35 de răspunsuri la chestionar, un număr considerabil mai mare decât în cadrul consultării similare pentru evaluarea ex post. O serie de contribuții excelente conțineau o analiză aprofundată a problemelor, cu statistici/alte date și recomandări pentru soluții concrete de politică. Răspunsurile au contribuit în mod considerabil la consolidarea bazei de date pentru evaluarea impactului și la elaborarea măsurilor politice eventuale.

#### 5) Reacții la foaia de parcurs pentru evaluare și la evaluarea inițială a impactului

Părților interesate li s-a oferit posibilitatea de a reacționa la foaia de parcurs pentru evaluare și la evaluarea inițială a impactului, care au fost publicate. Cu toate acestea, nu s-a primit nicio reacție.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Pentru pregătirea raportului de evaluare a impactului, Comisia a solicitat sprijinul unor experți externi. Un studiu însoțitor a fost elaborat de Ricardo<sup>9</sup>. De asemenea, în evaluarea impactului s-au utilizat rezultatele a două studii anterioare elaborate pentru Comisie în cadrul evaluării ex post: *State of the art of electronic tolling*<sup>10</sup> and *Expert review of the EETS legislative acts*<sup>11</sup>. (Stadiul actual al tehnologiei electronice de taxare rutieră și Revizuirea de către experți a actelor legislative privind SETRE).

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este sprijinită de o evaluare a impactului care a primit inițial un aviz negativ din partea Comitetului de analiză a reglementării [Regulatory Scrutiny Board (RSB)]. RSB a considerat că în raport nu s-a stabilit explicit un obiectiv de interoperabilitate completă a sistemelor de taxare rutieră electronică în UE și nici nu s-a explicat modul în care ar urma să contribuie opțiunile la realizarea interoperabilității. De asemenea, nu s-a explicat suficient care ar fi compromisurile și alegerile reale pentru factorii de decizie în cazul opțiunile prezentate, iar raportul nu a reflectat suficient opiniile părților interesate și, în special, ale statelor membre.

În urma recomandărilor RSB, raportul a suferit următoarele modificări:

- Obiectivul general a fost revizuit pentru a explica faptul că inițiativa vizează să ofere fiecărui utilizator al căilor rutiere acces la servicii interoperabile de taxare rutieră la un nivel care să corespundă nevoilor și cerințelor sale, ceea ce include și opțiunea interoperabilității complete; mai mult, s-a adăugat text în cadrul primului obiectiv specific pentru a explica faptul că el nu numai că este compatibil cu obiectivul realizării unei interoperabilități pe trei paliere (tehnice, procedurale și contractuale), ci include și obiectivul de a stimula crearea unei structuri competitive a pieței SETRE.

- Două noi secțiuni, 5.1 și 5.2 prezintă rezultatele preselecției realizate din întreaga listă de măsuri de politică discutate cu părțile interesate în cadrul consultării publice; în plus, una

---

<sup>9</sup> A se insera link-ul la momentul publicării.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road\\_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/doc/study-electronic-road-tolling.pdf)

<sup>11</sup> <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2015-09-ex-post-evaluation-eets-4icom.pdf>

dintre opțiunile de politică a fost modificată, dintr-o opțiune de armonizare pură devenind o opțiune care include și măsuri de piață.

- Opiniile părților interesate, cu precădere ale statelor membre, au fost prezentate pe larg în secțiunile 5.1 și 5.2.

După ce i-a fost prezentată versiunea revizuită a raportului de evaluare a impactului, RSB a emis un aviz favorabil cu rezerve. Rezervele exprimate de RSB vizează trei aspecte principale:

- RSB a fost de părere că raportul de evaluare a impactului nu a identificat măsurile principale care sunt esențiale pentru rezultatele preconizate și nu a evaluat interdependențele dintre ele.

- RSB a indicat, de asemenea, că în raport nu era clar încă în ce mod contribuie măsurile propuse la atingerea nivelului preconizat de interoperabilitate în Uniunea Europeană și care sunt riscurile legate de opțiunea preferată.

În fine, RSB a indicat faptul că în raport nu se explică de ce nu au fost luate în considerare soluții intermediare, aflate între cea mai eficientă și cea mai eficientă din punctul de vedere al costurilor.

Pentru a elimina rezervele, s-au adăugat următoarele elemente:

- în tabelul 9, explicații detaliate cu privire la măsurile care sunt sau nu sunt esențiale, precum și cu privire la interdependența dintre măsuri;
- un nou tabel 19 cu privire la eficacitate în atingerea obiectivului general și la riscurile care decurg din posibilitatea ca prin opțiunea 2 să nu se realizeze acest obiectiv și
- un nou text în secțiunile 5.1.4 și 5.4 pentru a explica de ce nu au fost luate în considerare soluții intermediare, aflate între cea mai eficientă și cea mai eficientă din punctul de vedere al costurilor.

În evaluarea impactului s-au luat în considerare trei opțiuni de politică generale:

1. soluționarea unor probleme prin autoreglementare, iar a altora prin legislație;
2. soluționarea tuturor problemelor prin legislație, menținând „abordarea bazată pe piață” utilizată în Decizia 2009/750/CE și
3. soluționarea unor probleme prin armonizarea tehnică și procedurală completă a sistemelor de colectare electronică a taxelor rutiere în UE, iar a altora prin legislație.

**Opțiunea preferată** este opțiunea 2. Aceasta a fost selectată având în vedere gradul ei ridicat de eficacitate și eficiență (costuri *versus* beneficii) în ceea ce privește realizarea obiectivelor, în ansamblu cu efecte secundare pozitive

Avantajele estimate sunt următoarele:

- pentru utilizatorii căilor rutiere - economii cumulate în valoare de 370 milioane EUR (valoare actualizată netă - VAN) până în 2025. Cea mai mare parte va fi în avantajul operatorilor de transport rutier, și anume în principal IMM-uri;
- pentru administratorii de rețele rutiere - economii de 48 milioane EUR (VAN) până în 2025, datorită faptului că aceștia nu mai trebuie să achiziționeze OBU redundante, precum și venituri suplimentare din taxe rutiere (150 milioane EUR pe an), datorită unor norme mai bune privind aplicarea la nivel transfrontalier; și



- pentru furnizorii SETRE - o reducere a sarcinii de reglementare legate de intrarea pe piețele naționale (10 milioane EUR VAN până în 2025, pentru un număr estimat de 12 furnizori) și extinderea pieței, cu venituri suplimentare în valoare de 700 milioane EUR pe an.

Costurile estimate sunt următoarele<sup>12</sup>:

- pentru administratorii de rețele rutiere - costurile suplimentare de adaptare a sistemelor de taxare rutieră la noile cerințe (VAN cumulate în valoare de 174 milioane EUR până în 2025) și plata furnizorilor SETRE cu o sumă suplimentară de 700 milioane EUR pe an (valoare cumulată, toți administratorii rutieri, toți furnizorii SETRE). Totuși, acesta este un impact neutru din punct de vedere bugetar, deoarece va corespunde externalizării activităților efectuate în prezent de administratorii înșiși sau de subcontractanții lor.

În ansamblu, beneficiul net cumulat al opțiunii de politică preferate (beneficii minus costuri) este de 254 milioane EUR (VAN) până în 2025.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Se preconizează că inițiativa va reduce sarcina de reglementare pentru întreprinderi cu o sumă cumulată de 254 milioane EUR până în 2025, ca urmare a:

- unei reduceri cumulate în valoare de 370 milioane EUR a sarcinii de reglementare pentru utilizatorii căilor rutiere până în 2025. Cea mai mare parte a acestei sume va fi în beneficiul transportatorilor rutieri, dintre care majoritatea sunt întreprinderi mici (mai ales microîntreprinderi);
- unei majorări cumulate de 126 de milioane EUR a sarcinii de reglementare pentru entitățile care percep taxele rutiere (și anume, administratorii de rețele rutiere), dintre care niciuna nu este IMM; și
- unei reduceri cumulate în valoare de 10 milioane EUR a sarcinii de reglementare pentru furnizorii SETRE (predominant filiale ale unor întreprinderi mari sau foarte mari).

Deoarece IMM-urile și microîntreprinderile sunt predominante în cea mai mare categorie de părți interesate afectate (și anume transportatorii rutieri), iar efectele asupra lor sunt pozitive, nu există dispoziții referitoare la scutiri sau norme specifice pentru ele.

Inițiativa este de natură să promoveze concurența, permițând noilor operatori să intre pe piețele naționale de colectare electronică a taxelor rutiere care în trecut erau monopoliste. Ea va reduce sarcinile de reglementare pentru industria transportului rutier, contribuind astfel la creșterea competitivității sale sectoriale. De asemenea, o mai mare armonizare a metodelor de taxare rutieră electronică va fi în avantajul producătorilor europeni de echipamente, care sunt deja lideri mondiali grație standardelor UE solide și eficiente.

Propunerea contribuie la atingerea obiectivelor pieței unice digitale<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Costurile de mediu și sociale ale inițiativei nu sunt semnificative.

<sup>13</sup> Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - *O strategie privind piața unică digitală pentru Europa*, COM(2015) 192 final, Bruxelles, 6.5.2015.

- **Drepturile fundamentale**

Progresele înregistrate în direcția unui SETRE funcțional ar trebui să faciliteze deplasările transfrontaliere și să sprijine astfel libera circulație a mărfurilor și a persoanelor. O mai bună aplicare, ca rezultat al schimbului de informații privind identitatea contraveniențelor în materie de taxare rutieră, va asigura un tratament egal între utilizatorii autohtoni ai căilor rutiere și cei cu vehicule înmatriculate în străinătate. De asemenea, propunerea introduce dispoziții care ar trebui să permită furnizorilor SETRE să fie tratați în mod egal cu operatorii istorici.

Principalul impact legat de dreptul la protecția datelor cu caracter personal și dreptul la viață privată rezultă din instituirea unui mecanism pentru schimbul obligatoriu de informații între statele membre cu privire la identitatea proprietarilor vehiculelor care se dovedesc a fi comisi fraude legate de sistemul de taxare rutieră sau sunt suspectate de comiterea unor astfel de fraude. Mecanismul se bazează în mare parte pe dispozițiile din Directiva (UE) 2015/413 pentru aplicarea transfrontalieră a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Prin urmare, se instituie măsuri de salvagardare adecvate pentru a se asigura faptul că propunerea respectă pe deplin articolul 7 și 8 din Carta drepturilor fundamentale, precum și cadrul juridic aplicabil privind protecția datelor cu caracter personal. Datele colectate în temeiul prezentei directive nu ar trebui să fie utilizate în alte scopuri decât cele ale prezentei directive. Statele membre ar trebui să respecte obligațiile referitoare la condițiile de utilizare și de stocare temporară a datelor și, într-un mod mai general, principiul necesității și al proporționalității în ceea ce privește utilizarea datelor cu caracter personal.

Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor (AEPD) a fost consultată pe marginea propunerii în două etape: în prima etapă, AEPD a fost consultată cu privire la principiile sistemului prevăzut pentru schimbul de informații; în a doua etapă, AEPD a fost consultată cu privire la textul legislativ propriu-zis. AEPD nu a avut observații suplimentare.

#### **4. IMPLICAȚIILE BUGETARE**

Nu există implicații bugetare pentru Uniune.

#### **5. ALTE ELEMENTE**

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Evaluarea impactului stabilește un plan detaliat de monitorizare pe baza a 11 indicatori pentru monitorizarea și evaluarea efectelor legislației la cinci ani după intrarea sa în vigoare. A fost inclusă în propunere și o clauză specifică de raportare pentru a evalua impactul noilor dispoziții privind schimbul transfrontalier de informații în scopul aplicării dispozițiilor legale în materie de taxare rutieră.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Având în vedere domeniul de aplicare al propunerii și faptul că aceasta este o reformare a unei directive existente (Directiva 2004/52/CE) care a fost transpusă în totalitate de către statele membre, solicitarea de documente explicative nu pare a fi justificată sau proporțională.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Principalele modificări de fond aduse textului Directivei 2004/52/CE sunt următoarele:

*Articolul 1: Obiectul și domeniul de aplicare*

La alineatul (1) se adaugă un al doilea obiectiv (pe lângă asigurarea interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică): facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în Uniune.

La alineatul (2), litera (b) se elimină pentru a permite statelor membre să facă schimb de informații cu privire la persoanele care nu plătesc taxele rutiere, atunci când sistemele de taxare rutieră nu necesită instalarea unor echipamente la bord. Această modificare este necesară pentru a permite, de exemplu, aplicarea transfrontalieră a taxelor rutiere citadine (inclusiv a sistemelor de taxare a congestiei) și a altor sisteme care utilizează tehnologia de recunoaștere automată a numărului de înmatriculare pentru tranzacții de taxare rutieră electronică.

Alineatul (3) se modifică pentru a se confirma că SETRE este furnizat de către furnizorii SETRE, nu de către entitățile care percep taxele rutiere.

*Articolul 2: Definiții*

Se adaugă un articol cu definiții pentru a clarifica termenii utilizați în directivă.

*Articolul 3: Soluții tehnologice*

La alineatul (1) se precizează că dispozițiile pe care le cuprinde se aplică numai sistemelor de taxare rutieră care necesită instalarea sau utilizarea unor echipamente de bord. „Utilizarea” este inclusă pentru a confirma faptul că dispozitivele portabile utilizate pentru tranzacții de taxare rutieră electronică sunt considerate echipamente de bord în scopul directivei. La alineatul (1) se explică soluțiile tehnologice aplicabile atât sistemelor noi de taxare rutieră electronică, cât și pentru celor existente.

Tot la alineatul (1), lista tehnologiilor care pot fi utilizate pentru tranzacții de taxare rutieră electronică se mută în anexa IV. Comisia este autorizată să modifice lista printr-un act delegat dacă o tehnologie devine caducă sau dacă ar trebui adăugată pe listă o nouă tehnologie, testată în cadrul testelor pilot în conformitate cu articolul 20 din Decizia 2009/750/CE.

Fostul alineat (2) se elimină, întrucât repetă alte dispoziții din directivă.

Textul noului alineat (2) prevede că echipamentele de bord care utilizează tehnologie de poziționare prin satelit sunt compatibile cu serviciile de poziționare furnizate de sistemele Galileo și Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) și pot fi compatibile cu alte sisteme de navigație prin satelit.

La alineatul (3) se precizează că, în vederea conformării cu cerințele tehnologice ale directivei, în special anexa IV, echipamentele de bord SETRE se pot conecta la alte dispozitive instalate sau prezente în vehicul, cum ar fi sistemele de navigație prin satelit sau telefoanele inteligente (*smartphones*). De asemenea, se clarifică faptul că, în procesul de comunicare dintre echipamentele de bord și alte dispozitive, se pot folosi tehnologii care nu sunt enumerate în anexa IV (de exemplu, Bluetooth).

La alineatul (3), sintagma „și care să fie adecvate utilizării pe toate tipurile de vehicule, în conformitate cu calendarul stabilit la articolul 3 alineatul (4)” se elimină din două motive:

- furnizorii SETRE nu ar trebui să fie obligați să furnizeze SETRE pentru toate vehiculelor, dar trebuie să poată alege să furnizeze serviciul numai pentru vehiculele grele sau numai pentru vehiculele ușoare și
- așa cum se precizează la alineatul (4), echipamentele de bord din vehiculele ușoare pot fi adecvate utilizării numai cu tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz și, prin urmare, nu în anumite sisteme de colectare a taxelor rutiere care se aplică vehiculelor grele care necesită echipament adecvat ce poate fi utilizat cu toate cele trei tehnologii permise.

La noul alineat (4) se clarifică faptul că echipamentele de bord pot fi integrate cu alte dispozitive și că pot avea și alte funcții în afară de taxarea rutieră.

La noul alineat (4), se adaugă o derogare pentru a permite furnizorilor SETRE care deserveșc vehiculele ușoare să ofere clienților lor echipamente de bord adecvate utilizării numai cu tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz. Această derogare se aplică până la 31 decembrie 2027.

Fostul alineat (3) se elimină, deoarece se referă la cerințele caduce.

*Articolul 4 se elimină.*

Alineatul (1) se elimină, deoarece a devenit inutil.

Alineatele (2) și (3) au fost mutate la alte articole.

Alineatul (4) se elimină, deoarece statele membre nu au nicio influență asupra datei până la care furnizorii SETRE trebuie să ofere SETRE.

**Articolul 5: Caracteristicile serviciului european de taxare rutieră electronică**

Alineatul (1) se referă la „anexa I” în loc de „anexă”, deoarece se adaugă noi anexe și, prin urmare, toate anexele trebuie numerotate.

Fostele alineate (2), (4) și (5) se înlocuiesc cu dispoziții noi la articolul 11 pentru a adapta procedura de reglementare cu control la procedura delegării de competențe, astfel cum se prevede la articolul 290 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

Noul alineat (5) conține o dispoziție specifică prin care să se garanteze că, atunci organismele europene de standardizare revizuiesc standardele SETRE relevante, se va menține compatibilitatea continuă a elementelor constitutive de interoperabilitate prin măsuri de tranziție corespunzătoare.

De asemenea, la noul alineat (5), trimiterea la articolul 2 alineatul (1) se înlocuiește cu o trimitere la anexa IV, unde sunt transferate dispozițiile relevante.

*Articolele 6, 7, 8, 9 și 10 și anexele II și III*

Aceste cinci articole și două anexe prevăd o procedură pentru schimbul transfrontalier de informații privind contravenienții în materie de taxare rutieră. Ele rezultă din adaptarea la contextul taxării rutiere a dispozițiilor din Directiva (UE) 2015/413. Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor (AEPD) a fost consultată cu privire la proiectul de text legislativ și nu a ridicat niciun fel de obiecții.

Următoarele dispoziții din Directiva 2004/52/CE rămân neschimbate în inițiativa propusă:

*Articolul 16 (fostul articol 8)*, care specifică destinatarii directivei și

*Anexa I (vechea anexă)*, care precizează elementele necesare definirii și dării în exploatare a SETRE.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50 (adaptat)

2017/0128 (COD)

Propunere de

## DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și  facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere  în cadrul ~~Comunității~~  Uniunii  (reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere  Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene  ~~Tratatul de instituire a Comunității Europene~~, în special articolul 7  91  alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>14</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>15</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

↓ nou

(1) Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>16</sup> a fost modificată în mod substanțial. Din motive de claritate, ar trebui, cu ocazia noilor modificări, să se procedeze la reformarea directivei menționate.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 1 (adaptat)

~~Prin rezoluția din 17 iunie 1997 privind dezvoltarea telematicii în domeniul transportului rutier, în special în ceea ce privește încasarea electronică a taxelor (IET)<sup>17</sup>, 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.~~

<sup>14</sup> JO C , , p. .

<sup>15</sup> JO C , , p. .

<sup>16</sup> Directiva 2004/52/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică în cadrul Comunității (JO L 166, 30.4.2004, p. 124).

<sup>17</sup> JO C 194, 25.6.1997, p. 5.

~~Comunicarea Comisiei cu privire la interoperabilitatea sistemelor de încasare electronică a taxelor în Europa a reprezentat prima etapă a acestei strategii.~~

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 2 (adaptat)

~~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.~~

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 3 (adaptat)

~~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.~~

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 4 (adaptat)

~~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.~~

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 5 (adaptat)

(2) Este necesar să se aibă în vedere utilizarea pe scară largă a sistemelor de taxare  rutieră  electronică în statele membre și țările învecinate, ~~precum și va deveni necesară existența unor~~  și să existe  sisteme interoperabile care să permită dezvoltarea viitoare a politicii de tarifare rutieră la nivelul  Uniunii ~~și evoluțiile tehnice viitoare.~~  comunitar, ~~precum~~

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 6 (adaptat)

- (3) Sistemele de taxare ☒ rutieră ☒ 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.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 7

~~Atunci când se introduce sisteme noi de taxare electronică, echipamentele ar trebui să fie disponibile în număr suficient pentru evitarea discriminărilor între întreprinderile în cauză.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 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 parcursi 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.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 9 (adaptat)

- (4) 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 ☒ rutieră ☒ 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 cabinile vehiculelor grele pentru transport de mărfuri, precum și a greșelilor comise de conducătorii auto ☒ în utilizarea lor ☒, 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.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 10 (adaptat)

- (5) 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~~  Uniunii  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  rutieră  electronică  la nivelul Uniunii .

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 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 afliuență 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.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 12

~~Pe lângă încasarea taxelor rutiere, trebuie să se asigure posibilitatea accesării unor alte aplicații viitoare, prin instalarea de echipamente adecvate.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 13 (adaptat)

- (6) Serviciul european de taxare  rutieră  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.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50, considerentul 14

- (7) Interoperabilitatea contractuală asigură posibilitatea unei simplificări semnificative pentru unii utilizatori rutieri, precum și economii majore pe plan administrativ pentru utilizatorii rutieri comerciali.

↓ nou

- (8) Ar trebui confirmat faptul că serviciul european de taxare rutieră electronică (SETRE) este furnizat de către furnizori SETRE, astfel cum se prevede în Decizia 2009/750/CE a Comisiei<sup>18</sup>.
- (9) Pentru a acoperi, cu echipamentele lor de bord, tehnologiile de comunicații necesare, furnizorilor SETRE ar trebui să li se permită să utilizeze alte echipamente hardware și software și să stabilească legături cu aceste alte echipamente deja prezente la bordul vehiculului, precum sistemele de navigație prin satelit sau telefoanele inteligente (*smartphones*).
- (10) Aplicațiile de taxare rutieră electronică și aplicațiile STI cooperative (C-STI) utilizează tehnologii similare și benzi de frecvențe adiacente pentru comunicații cu rază scurtă de acțiune vehicul-vehicul și vehicul-infrastructură. În viitor, ar trebui explorat potențialul de fuzionare a taxării rutiere electronice cu C-STI în banda de 5,9 GHz, folosită în prezent de C-STI, după o evaluare aprofundată a costurilor, a beneficiilor, a barierelor tehnice și a eventualelor soluții.
- (11) Ar trebui să fie luate în considerare caracteristicile specifice ale sistemelor de taxare rutieră electronică care sunt aplicate în prezent pentru vehiculele ușoare. Întrucât niciun astfel de sistem de taxare rutieră electronică nu utilizează în prezent poziționarea prin satelit sau comunicațiile mobile, furnizorilor SETRE ar trebui să li se permită, pentru o perioadă limitată de timp, să furnizeze pentru vehiculele ușoare echipamentele de bord destinate a fi utilizate numai cu tehnologie în banda de 5,8 GHz.
- (12) Atunci când standardele relevante pentru SETRE sunt revizuite de către organismele europene de standardizare, ar trebui să existe mecanisme de tranziție adecvate pentru a asigura continuitatea SETRE și compatibilitatea cu sistemele de taxare rutieră a elementelor constitutive de interoperabilitate deja în uz la momentul revizuirii standardelor.
- (13) Problemele legate de identificarea contraveniențelor nerezidenți la sistemele de taxare rutieră electronică împiedică implementarea unor astfel de sisteme, precum și aplicarea pe scară mai largă a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” pe șoselele din Uniune.
- (14) Din motive de coerență și utilizare eficientă a resurselor, sistemul pentru schimbul de informații cu privire la persoanele care nu plătesc o taxă rutieră ar trebui să utilizeze aceleași instrumente ca sistemul utilizat pentru schimbul de informații cu privire la

<sup>18</sup> Decizia 2009/750/CE a Comisiei din 6 octombrie 2009 privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică și a elementelor tehnice ale acestuia (JO L 268, 13.10.2009, p. 11).

încălcările regulilor de circulație care afectează siguranța rutieră, astfel cum este prevăzut în Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>19</sup>.

(15) Statele membre ar trebui să poată face schimb transfrontalier de informații cu privire la persoanele care nu plătesc o taxă rutieră, independent de tehnologia care este utilizată în scopul efectuării tranzacțiilor de taxare rutieră electronică.

(16) Statele membre ar trebui să aibă obligația de a furniza Comisiei informațiile și datele necesare pentru a evalua eficacitatea și eficiența sistemului de schimb de informații cu privire la persoanele care nu plătesc o taxă rutieră. Comisia ar trebui să aibă obligația de a evalua datele și informațiile obținute și de a propune, dacă este cazul, modificări legislative.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 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.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 16 (adaptat)

~~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.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 17 (adaptat)

(17) Introducerea sistemelor de taxare ☒ rutieră ☒ electronică implică prelucrarea datelor cu caracter personal. Această prelucrare trebuie efectuată în conformitate cu normele comunitare ☒ Uniunii ☒, 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<sup>20</sup> Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>21</sup>, în Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a

<sup>19</sup> Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 68, 13.3.2015, p. 9).

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

Consiliului<sup>22</sup> 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~~<sup>23</sup>. Dreptul la protecția datelor cu caracter personal este recunoscut explicit la articolul 8 din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 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.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 19

~~Sistemele de încașare 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.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 20 (adaptat)

~~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.~~

<sup>22</sup> Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Deciziei-cadru 2008/977/JAI a Consiliului (JO L 119, 4.5.2016, p. 89).

<sup>23</sup> Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 21 (adaptat)

~~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.~~

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 22 (adaptat)

~~Crearea serviciului european de taxare electronică presupune, în primul rând, elaborarea unor orientări de către Comitetul pentru taxare electronică instituit prin prezenta directivă.~~

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 23

(18) Prezenta directivă nu aduce atingere libertății statelor membre de a stabili norme de reglementare a tarifării infrastructurii rutiere și fiscale.

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50, considerentul 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<sup>24</sup>.~~

---

↓ nou

(19) Pentru a asigura interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și pentru a facilita schimburile transfrontaliere de informații referitoare la neplata taxelor rutiere, ar trebui să i se delege Comisiei competența de a adopta acte delegate, în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în ceea ce privește adaptarea la progresul tehnologic a listei de tehnologii care pot fi utilizate pentru efectuarea de tranzacții de taxare rutieră electronică în sistemele de taxare rutieră electronică care necesită instalarea sau utilizarea de echipamente de bord. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, iar respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces în mod sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

---

<sup>24</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

- (20) Obligația de a transpune prezenta directivă în dreptul intern ar trebui să se limiteze la dispozițiile care reprezintă o modificare de fond în raport cu directiva anterioară. Obligația de a transpune dispozițiile care rămân neschimbate rezultă din directiva anterioară.
- (21) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligațiilor statelor membre privind termenul de transpunere a directivei în dreptul intern, stabilit în anexa IV, partea B.
- (22) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>25</sup>,

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50 (adaptat)  
⇒ nou

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

### Articolul 1

#### ~~Obiectivul~~ **Obiectul** și domeniul de aplicare

(1) Prezenta directivă stabilește condițiile necesare asigurării interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică ⇒ și facilitării schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere ⇐ la nivelul comunitar  Uniunii . Directiva se aplică încasării electronice a tuturor tipurilor de taxe rutiere pe întreaga rețea rutieră comunitară  din Uniune , urbană și interurbană, autostrăzi, rute majore și minore și diverse structuri, cum ar fi tuneluri, poduri și ~~bacuri~~ feriboturi.

⇒ Prezenta directivă se aplică fără a aduce atingere deciziilor luate de statele membre de a percepe taxe pentru anumite tipuri de vehicule, și de a stabili atât nivelul respectivelor taxe, cât și scopul pentru care sunt percepute astfel de taxe. ⇐

(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;~~

~~(e)~~ (b) 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;

⇒ (c) taxelor de parcare. ⇐

(3) ~~Pentru atingerea obiectivului stabilit la alineatul (1),~~  interoperabilității  se creează un sistemelor european de taxare  rutieră  electronică  din Uniune  se va atinge prin intermediul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) care va fi  Acest serviciu, care este complementar serviciilor naționale de taxare  rutieră

<sup>25</sup> Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

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.

↓ nou

## Articolul 2

### Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) „Serviciu european de taxare rutieră electronică (SETRE)” înseamnă serviciile prestate, în temeiul unui contract, de către un furnizor SETRE unui utilizator SETRE. Serviciile respective includ punerea la dispoziție și garantarea parametrizării și a funcționării corecte a echipamentelor de bord necesare pentru plata taxelor rutiere în toate domeniile de taxare rutieră electronică convenite în contract, procesarea, în numele utilizatorului, a plății taxelor rutiere datorate de utilizator entității care percepe taxele rutiere, precum și furnizarea altor servicii și a asistenței necesare utilizatorului pentru a se conforma obligațiilor impuse de către entitățile care percep taxele rutiere, în domeniile de taxare rutieră convenite în contract;

(b) „entitatea care percepe taxele rutiere” înseamnă o entitate de drept public sau privat care percepe taxe rutiere pentru circulația vehiculelor într-un domeniu de taxare rutieră electronică;

(c) „furnizor SETRE” înseamnă o entitate care acordă acces la SETRE unui utilizator SETRE în temeiul unui contract și care este înregistrat de către statul membru în care este stabilit;

(d) „utilizator SETRE” înseamnă o persoană fizică sau juridică care a încheiat un contract cu un furnizor SETRE pentru a avea acces la SETRE;

(e) „domeniu de taxare rutieră electronică” înseamnă o șosea, o rețea rutieră, o structură precum un pod ori un tunel, sau un feribot unde taxele rutiere se colectează, exclusiv sau parțial, prin intermediul unor mecanisme automate de detectare, cum ar fi comunicarea cu echipamentele de bord din interiorul vehiculului sau recunoașterea automată a numărului de înmatriculare;

(f) „echipament de bord” înseamnă setul complet de componente hardware și software necesare pentru furnizarea SETRE, care este instalat sau transportat la bordul unui vehicul în scopul colectării, stocării, prelucrării și primirii/transmiterii la distanță a datelor;

(g) „taxă rutieră” înseamnă taxa care trebuie plătită de către utilizatorul căilor rutiere pentru a circula pe un anumit drum, pe o anumită rețea rutieră, pe o anumită structură cum ar fi un pod sau un tunel, sau cu feribotul;

(h) „neplata unei taxe rutiere” înseamnă comiterea unei contravenții care duce la neplata de către un utilizator al căilor rutiere a unei taxe rutiere într-un stat membru, astfel cum este definită în legislația relevantă a statului membru respectiv;

(i) „stat membru de înmatriculare” înseamnă statul membru unde este înmatriculat vehiculul cu care a fost comisă contravenția privind neplata unei taxe rutieră;

(j) „punct național de contact” înseamnă o autoritate competentă desemnată pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor;

(k) „căutare automată” înseamnă o procedură de acces online pentru consultarea bazei de date a unuia/uneia, a mai multor sau a tuturor statelor membre sau țărilor participante;

(l) „vehicul” înseamnă orice vehicul acționat de motor, inclusiv motocicletă, care este utilizat în mod normal pentru transportul rutier de persoane sau de mărfuri;

(m) „deținătorul vehiculului” înseamnă persoana pe numele căreia este înmatriculat vehiculul, astfel cum este definită în legislația statului membru de înmatriculare;

(n) „vehicul greu” înseamnă un vehicul destinat transportului de mărfuri, cu o masă maximă admisibilă care depășește 3,5 tone, sau un vehicul destinat transportului de persoane, echipat cu mai mult de nouă locuri, inclusiv locul șoferului;

(o) „vehicul ușor” înseamnă orice vehicul care nu este un vehicul greu.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50 (adaptat)  
⇒ nou

### Articolul 23

#### Soluții tehnologice

(1) Toate sistemele de taxare  rutieră  electronică noi  care necesită instalarea sau utilizarea unor echipamente de bord  ~~date în exploatare la sau după data de 1 ianuarie 2007~~ utilizează, în scopul efectuării de tranzacții de taxare  rutieră  electronică, una sau mai multe din următoarele tehnologii  enumerate în anexa IV .

⇒ Sistemele de taxare rutieră electronică existente care utilizează alte tehnologii decât cele enumerate în anexa IV se conformează tehnologiilor respective dacă se întreprind acțiuni de îmbunătățire tehnologică substanțiale.

~~(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.~~

↓ nou

(2) Echipamentele de bord care utilizează tehnologie de poziționare prin satelit sunt compatibile cu serviciile de poziționare furnizate de sistemele Galileo și Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS) și pot fi compatibile cu alte sisteme de navigație prin satelit.

(3) Furnizorii SETRE pun la dispoziția utilizatorilor echipamente de bord care sunt adecvate pentru utilizare, interoperabile și capabile să comunice cu toate sistemele de taxare rutieră electronică date în exploatare în statele membre și care utilizează tehnologiile enumerate în anexa IV.



↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50

~~(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.~~

↓ nou

(4) Echipamentele de bord pot utiliza propriul hardware și software, pot utiliza alte elemente de hardware și software prezente în vehicul, sau ambele. În scopul comunicării cu alte sisteme hardware prezente în vehicul, echipamentele de bord pot utiliza alte tehnologii decât cele enumerate în anexa IV.

(5) Până la 31 decembrie 2027, furnizorii SETRE pot furniza utilizatorilor de vehicule ușoare echipamente de bord care sunt adecvate utilizării numai cu tehnologia cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz.

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50 (adaptat)  
⇒ nou

~~(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 creeze 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.~~

~~76. Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal necesară pentru exploatarea serviciului european de taxare electronică  SETRE  se efectuează în conformitate cu normele comunitare  Uniunii  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 Regulamentului (UE) 2016/679, ale Directivei (UE) 2016/680 și ale Directivei 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.~~

~~(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 SETRE~~

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

↓ 219/2009 Art. 1 și Anexa 7(7)

~~(2) — Anexa poate fi adaptată din motive tehnice dacă aceasta se impune. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (2).~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50 (adaptat)

~~(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~~ ☒ SETRE ☒ ~~permite încheierea de contracte indiferent de locul de înmatriculare a vehiculului, de naționalitatea părților contractante sau de zona sau punctul~~ ☒ segmentul ☒ ~~din rețeaua rutieră pentru care se percep taxele~~ ☒ rutiere ☒.

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

~~34. Serviciul european de taxare electronică~~ ☒ SETRE ☒ ~~utilizează soluțiile tehnice menționate la articolul 23, pe baza unor~~ ☒ și ☒ specificații ☒ tehnice menționate la articolul 10 alineatul (2) ☒ ~~care trebuie să fie disponibile în mod public.~~

↓ 219/2009 Art. 1 și Anexa 7(7)

~~(4) Comisia adoptă decizii privind definirea serviciului european de taxare rutieră electronică. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (2). Deciziile respective se adoptă 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 condițiile tehnice, juridice și comerciale.~~

~~(5) Comisia adoptă deciziile tehnice privind realizarea serviciului european de taxare rutieră electronică. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive prin completarea acesteia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 5 alineatul (2).~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50 (adaptat)  
⇒ nou

~~75. Comisia invită~~ ☒ solicită ☒ ~~organismelor de standardizare relevante, în special CEN, în conformitate cu procedura stabilită prin Directiva 2015/1535/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>26</sup> 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<sup>27</sup>, să depună toate eforturile necesare și cât mai prompt pentru adoptarea~~ ☒ adopte cât mai prompt ☒ ~~standardelor aplicabile sistemelor de taxare~~ ☒ rutieră ☒ electronică, în ceea ce privește tehnologiile enumerate ~~la articolul 2 alineatul~~ ☒ în anexa IV ☒ ⇒ și să le actualizeze unde este necesar ☒. ⇒ Comisia solicită organismelor de standardizare să asigure compatibilitate continuă a constituentilor de interoperabilitate. ☒

<sup>26</sup> Directiva 2015/1535/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

<sup>27</sup> JO L 204, 21.7.1998, p. 37, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Actul de Aderare din 2003.

86. Echipamentele ☒ de bord ☒ destinate ~~serviciului european de taxare electronică~~ ☒ SETRE ☒ 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~~<sup>28</sup> Directivei 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>29</sup> și ale ~~Directivei 89/336/CEE a Consiliului din 3 mai 1989 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind compatibilitatea electromagnetică~~<sup>30</sup> Directivei 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>31</sup>.

↓ nou

## Articolul 5

### Procedura pentru schimbul de informații între statele membre

1. Pentru investigarea situațiilor de neplată a taxelor rutiere, statul membru acordă punctelor naționale de contact ale altor state membre acces la următoarele date naționale privind înmatricularea vehiculelor, autorizându-le să efectueze căutări automate cu privire la aceste date:

(a) datele privind vehiculele și

(b) datele privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor.

Elementele datelor menționate la literele (a) și (b) care sunt necesare pentru efectuarea unei căutări automate trebuie să fie conforme cu anexa II.

2. În scopul schimbului de date menționate la alineatul (1), fiecare stat membru desemnează un punct național de contact. Competențele punctelor naționale de contact sunt reglementate de legislația aplicabilă a statului membru în cauză.

3. La efectuarea unei căutări automate sub formă de cerere transmisă, punctul național de contact al statului membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere utilizează un număr de înmatriculare complet.

Aceste căutări automate se efectuează în conformitate cu procedurile menționate la punctele 2 și 3 din capitolul 3 al anexei la Decizia 2008/616/JAI a Consiliului<sup>32</sup> și cu cerințele din anexa II la prezenta directivă.

Statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere utilizează datele obținute pentru a stabili cine este responsabil de neplata taxei respective.

4. Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura realizarea schimbului de informații prin mijloace electronice interoperabile, fără să aibă loc un schimb de date

<sup>28</sup> ~~JO L 91, 7.4.1999, p. 10, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul (CE) nr. 1882/2002.~~

<sup>29</sup> ~~Directiva 2014/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 aprilie 2014 privind armonizarea legislației statelor membre referitoare la punerea la dispoziție pe piață a echipamentelor radio (JO L 153, 22.5.2014, p. 62).~~

<sup>30</sup> ~~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).~~

<sup>31</sup> ~~Directiva 2014/30/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre cu privire la compatibilitatea electromagnetică (JO L 96, 29.3.2014, p. 79).~~

<sup>32</sup> ~~Decizia 2008/616/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind punerea în aplicare a Deciziei 2008/615/JAI privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere (JO L 210, 6.8.2008, p.12).~~

între alte baze de date care nu sunt utilizate în scopul prezentei directive. Statele membre se asigură că acest schimb de informații se realizează în mod sigur și eficient din punctul de vedere al costurilor. Statele membre garantează securitatea și protecția datelor transmise, prin utilizarea, într-o măsură cât mai mare, a aplicațiilor informatice existente, precum cea menționată la articolul 15 din Decizia 2008/616/JAI, precum și a versiunilor modificate ale aplicațiilor informatice respective, în concordanță cu anexa II la prezenta directivă și cu punctele 2 și 3 din capitolul 3 al anexei la Decizia 2008/616/JAI. Versiunile modificate ale aplicațiilor informatice permit atât schimbul online în timp real, cât și schimbul de loturi de date, acesta din urmă facilitând schimbul de cereri sau de răspunsuri multiple în cadrul unui singur mesaj.

5. Fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea și întreținerea aplicațiilor informatice menționate la alineatul (4).

#### *Articolul 6*

##### **Scrisoarea de informare privind neplata unei taxe rutiere**

1. Statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere decide dacă inițiază sau nu procedurile ulterioare în ceea ce privește neplata unei taxe rutiere.

Dacă decide să inițieze astfel de proceduri, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere informează, în conformitate cu legislația națională, proprietarul, deținătorul vehiculului sau persoana identificată în alt mod, suspectată de neplata taxei rutiere. În conformitate cu normele de drept intern, informarea menționată prezintă consecințele juridice ale faptei respective pe teritoriul statului membru unde a avut loc neplata unei taxe rutiere în temeiul legislației statului membru respectiv.

2. Atunci când transmite scrisoarea de informare proprietarului, deținătorului vehiculului sau persoanei identificate în alt mod, suspectate de neplata taxei rutiere, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere include, în conformitate cu legislația națională, toate informațiile relevante, în special natura neplății unei taxe rutiere, locul, data și ora neplății unei taxe rutiere, titlul textelor de drept intern care au fost încălcate și sancțiunea aferentă, precum și, după caz, date privind dispozitivul utilizat pentru constatarea contravenției. În acest scop, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere poate utiliza modelul prevăzut în anexa III.

3. În cazul în care decide să inițieze proceduri ulterioare referitoare la neplata unei taxe rutiere, statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere transmite scrisoarea de informare, în scopul garantării respectării drepturilor fundamentale, în limba în care este redactat documentul de înmatriculare a vehiculului, dacă acesta este disponibil, sau într-una din limbile oficiale ale statului membru de înmatriculare.

#### *Articolul 7*

##### **Rapoartele statelor membre către Comisie**

Fiecare stat membru transmite Comisiei un raport complet până la [patru ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive] și, ulterior, la fiecare doi ani.

Respectivul raport complet indică numărul de căutări automate efectuate de statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere și adresate punctului național de contact al statului membru de înmatriculare în urma neplății taxelor rutiere pe teritoriul celui dintâi, precum și natura neplății unei taxe rutiere pentru care au fost depuse cereri și numărul cererilor respinse.

Raportul complet include și o descriere a situației de la nivel național în legătură cu măsurile ulterioare luate cu privire la neplata taxelor rutiere, pe baza proporției situațiilor de neplată a unei taxe rutiere care au făcut obiectul unor scrisori de informare.

## Articolul 8

### Protecția datelor

1. Datelor cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive li se aplică dispozițiile din Regulamentul (UE) 2016/679 și cele din actele cu putere de lege și actele administrative de transpunere a Directivei (UE) 2016/680.
2. Statele membre se asigură că datele cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive sunt rectificate, într-un interval de timp adecvat, dacă sunt inexacte, sau sunt șterse ori restricționate, și că este stabilită o limită de timp pentru stocarea datelor în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 și cu dispozițiile din actele cu putere de lege și actele administrative de transpunere a Directivei (UE) 2016/680.

Statele membre se asigură că toate datele cu caracter personal prelucrate în temeiul prezentei directive sunt utilizate numai pentru a facilita schimbul transfrontalier de informații privind neplata taxelor rutiere, iar persoanele vizate au aceleași drepturi la informare, acces, rectificare, ștergere și blocare, precum și drepturile la compensare și accesul la căi de atac judiciare, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2016/679 și în actele cu putere de lege și actele administrative de transpunere a Directivei (UE) 2016/680.

3. Toate persoanele vizate au dreptul să obțină informații cu privire la datele cu caracter personal înregistrate în statul membru de înmatriculare care au fost transmise statului membru în care a avut loc neplata unei taxe rutiere, inclusiv data solicitării și autoritatea competentă din statul membru pe al cărui teritoriu a avut loc neplata unei taxe rutiere.

## Articolul 9

### Raport

Până la [cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentei directive], Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la punerea în aplicare a articolelor 6 și 7 din prezenta directivă de către statele membre. În raportul său, Comisia acordă atenție în mod special următoarelor aspecte și, dacă este cazul, prezintă propuneri referitoare la acestea:

- o evaluare a eficacității articolelor 6 și 7 în ceea ce privește reducerea numărului de cazuri de neplată a taxelor rutiere în Uniune,
- o evaluare a necesității de a facilita și mai mult aplicarea transfrontalieră a plății taxelor rutiere în Uniune prin instituirea unui mecanism de asistență acordată de către statul membru de înmatriculare statului membru pe teritoriul căruia a avut loc neplata unei taxe rutiere pentru recuperarea taxelor rutiere și a amenzilor.

## *Articolul 10*

### **Acte delegate**

1. Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 11, acte delegate de modificare a anexelor I și IV, în vederea adaptării acestora la progresele tehnice.
2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 11 în ceea ce privește definirea specificațiilor tehnice și a cerințelor pentru SETRE, precum și regulile contractuale legate de furnizarea acestui serviciu, inclusiv drepturile și obligațiile furnizorilor SETRE, ale entităților care percep taxele rutiere și ale utilizatorilor SETRE.
3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 11 în ceea ce privește modalitățile administrative, clauzele de salvagardare și o procedură de conciliere între entitățile care percep taxele rutiere și furnizorii SETRE.
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 11, în vederea actualizării anexei II pentru a ține seama de eventualele modificări care vor fi aduse Deciziei 2008/615/JAI a Consiliului<sup>33</sup> și Deciziei 2008/616/JAI a Consiliului sau atunci când acest lucru este cerut de orice alte acte legislative relevante ale Uniunii.

## *Articolul 11*

### **Exercitarea delegării de competențe**

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 10 se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].
3. Parlamentul European sau de Consiliul pot revoca în orice moment delegarea de competențe menționată la articolul 10. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui dintre actele delegate care sunt deja în vigoare.
4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016<sup>34</sup>.
5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 10 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia Parlamentului European și Consiliului sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții. Acest

<sup>33</sup> Decizia 2008/615/JAI a Consiliului din 23 iunie 2008 privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere (JO L 210, 6.8.2008, p. 1).

<sup>34</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

↓ 219/2009 Art. 1 și Anexa 7(7)

#### ~~Articolul 5~~

#### **Procedura comitetului**

~~(1) Comisia este asistată de un Comitet pentru taxarea rutieră electronică.~~

~~(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1) și (4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.~~

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004, p. 50 (adaptat)

#### Articolul ~~6~~ 12

#### **Punerea în aplicare** ☒ **Transpunerea** ☒

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive ☒ articolelor 1 și 3-8 și anexelor II și III până la [18 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive] ☒ înainte de 20 noiembrie 2005. Statele membre transmit ☒ comunică textele măsurilor respective ☒ de îndată Comisiei textul acestor acte, precum și tabelul de corespondență a actelor cu dispozițiile prezentei directive.

Atunci când statele membre adoptă aceste actele ☒ respective ☒, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. ☒ De asemenea, ele conțin o mențiune în sensul că trimiterile, efectuate în cuprinsul actelor cu putere de lege și al actelor administrative în vigoare, la directiva abrogată prin prezenta directivă se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă. ☒ Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri ☒ și cum va fi formulată ea ☒.

☒ (2) Statele membre transmit Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă. ☒

↓ nou

#### Articolul 13

#### **Abrogare**

Directiva 2004/52/CE se abrogă începând cu [ziua următoare datei menționate la articolul 12 alineatul (1) primul paragraf], fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre privind termenul-limită de transpunere în dreptul intern a directivei, prevăzut în anexa V partea B.

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VI.



---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50

*Articolul ~~7~~ 14*

**Intrare în vigoare**

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

---

↓ Rectificare, JO L 200, 7.6.2004,  
p. 50

*Articolul ~~8~~ 15*

**Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*