

ДИРЕКТИВА 2004/52/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 29 април 2004 година

за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване в Общността

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 7, параграф 1 от него,

като взе предвид предложението на Комисията,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет¹,

като взе предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора³,

като има предвид, че:

с Резолюцията си от 17 юни 1997 г. за развитието на телематиката в пътния транспорт, особено по отношение на електронното събиране на такси ⁴, Съветът призова Комисията и държавите-членки да разработят стратегия за конвергенцията на системите за електронно събиране на такси, за да се постигне адекватно ниво на взаимодействие на европейско ниво. Съобщението на Комисията относно съвместно работещи системи за електронно събиране на такси в Европа беше първия етап на тази стратегия;

мнозинството от държавите-членки, които са инсталирали електронни таксуващи системи за финансиране на разходите по пътната инфраструктура или за събиране на такси за използване на пътната мрежа (системи, наричани по-долу в текста "електронни таксуващи системи") използват предимно микровълнова технология с малък обseg на действие и честоти около 5,8 GHz, но понастоящем тези системи не са напълно съвместими по между си. Дейността по микровълновата технология, предприета от Европейския комитет за стандартизация (CEN) достигна през януари 2003 г. до подготовката на технически стандарти, подпомагащи съвместимостта на микровълнови системи за електронно пътно таксуване, след приемането на технически предварителни стандарти през 1997 г. Тези предварителни стандарти обаче, не се отнасят до всички специализирани съобщителни

¹ ОВ С 32, 5.2.2004 г., стр. 36.

² ОВ С 73, 23.3.2004 г., стр. 54.

³ Становище на Европейския парламент от 18 декември 2003 г. (все още не публикувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 22 март 2004 г. (ОВ С 95 Е, 20.4.2004 г., стр. 53) и Позиция на Европейския парламент от 20 април 2004 г.

⁴ ОВ С 194 25.6.1997 г., стр.5.

системи с малък обхват на действие (DSRC) 5,8 GHz, използвани в рамките на Общността и включват два варианта, които не са напълно съвместими. Те се основават на модела на "взаимното свързване на отворени системи", дефиниран от Международната организация по стандартизация (ISO) за връзка между компютърни системи;

производителите на апаратура и мениджърите на инфраструктура постигнаха съгласие, в рамките на Общността, да разработят оперативно съвместими изделия, базиращи се на съществуващите DSRC 5,8 GHz системи. Като резултат, потребителите трябва да могат да разполагат с апаратура, способна да комуникира с технологиите, които да могат да бъдат използвани само в новите системи за електронно пътно таксуване, които ще се използват в Общността след 1 януари 2007 г., по-точно технология за позициониране чрез спътник, технология за мобилна комуникация, използваща стандарта GSM-GPRS и микровълнова технология 5,8 GHz;

важно е работата по стандартизация да бъде завършена колкото е възможно по-бързо за да установи технически стандарти, осигуряващи техническа съвместимост между автоматични системи за пътно таксуване, основаващи се на 5,8 GHz микровълнова технология и технологии за спътниково позициониране и мобилни комуникации, с цел да се избегне по-нататъшно фрагментиране на пазара;

необходимо е да се предвиди широкото разпространение на електронните системи за пътно таксуване в държавите-членки, както и в съседните страни, и възниква необходимостта да се разполага с работещи съвместно системи, които да са подходящи за използване в бъдещото развитие на политиката на Общността за заплащане на пътя и бъдещите технически разработки;

електронните системи за пътно таксуване трябва да са оперативно съвместими и да се основават на отворени и публични стандарти, достъпни на базата на равнопоставеност до всички доставчици на системи.;

при въвеждането на нови електронни системи за пътно таксуване, на разположение трябва да има достатъчно по количество апаратури, за да се избегне дискриминацията между заинтересуваните предприятия;

поради голямата им гъвкавост и универсалност, прилагането на новите технологии за спътниково позициониране (GNSS) и мобилни комуникации (GSM/GPRS) към електронните системи за пътно таксуване може да позволи да се отговори на изискванията на новите политики на пътно таксуване, планирани на ниво Общност и държави-членки. Тези технологии позволяват да се изчисляват изминатите километри за различни категории пътища, без за това да се изискват скъпи инвестиции в инфраструктура. Те отварят вратата също и за допълнителни нови услуги за безопасност и информация за пътуващите, като автоматична аларма, включвана от катастрофирало превозно средство, която да указва неговото местоположение, информация в реално време за условията на пътното движение, нивото на трафика или времето на пътуване. По отношение на позиционирането със спътник, проектът GALILEO, стартирал от Общността през 2002 г., е проектиран да предоставя, от 2008 г., информационни услуги от по-високо качество от това, предоставяно от настоящите сателитни навигационни системи и които са

оптимални за пътни телематични услуги. Предшестващата го “Европейска Система за геостационарна навигационна насложена услуга (EGNOS) ще работи от 2004 г. и ще предоставя подобни резултати. Тези иновационни системи обаче могат да създадат проблеми, свързани с надеждността на проверките и по предотвратяването на злоупотреби. Въпреки това, предвид значителните предимства, споменати по-горе, приложението на технологии за спътниково позициониране и мобилни комуникации, по принцип, е за препоръчване при въвеждането на нови електронни системи за пътно таксуване;

умножаването на технологиите за електронни системи за пътно таксуване, вече използвани или планирани за използване в близките години (предимно 5,8 GHz микровълнови, спътниково позициониране и мобилни комуникации), както и множеството спецификации, налагани от държавите-членки и съседните страни за техните електронни системи за пътно таксуване, могат да попречат на доброто действие на вътрешния пазар, както и на целите на транспортната политика. Това положение рискува да доведе до умножаването на несъвместими и скъпи електронни кутии в шофьорските кабинни на големите камиони, както и до рискове от грешки от страна на шофьори при използването им, например неволно избягване на плащане. Такова умножаване е неприемливо за потребителите и за производителите на тежкотоварни автомобили по причини свързани със стойността и безопасността, както и по юридически такива;

следва да се премахват изкуствените бариери пред действието на вътрешния пазар, като се разрешава на държавите-членки и на Общността да въвеждат различни политики за пътно таксуване за всички типове превозни средства на местно, национално или международно ниво. Апаратурите, разположени на превозните средства трябва да позволяват такива политики за пътно таксуване да бъдат въвеждани в съответствие с принципите на равнопоставеност между гражданите на всички държави-членки. Взаимодействието на електронните системи за пътно таксуване на ниво на Общността, следователно, е необходимо да се въведе колкото може по-скоро;

шофьорите имат легитимното право да получават подобро качество на услугата на пътната инфраструктура, особено от гледна точка на безопасността, както и на намаление на задръстванията на местата за таксуване, особено в работни дни и на някои особено задръстени места на пътната мрежа. Определянето на услугата “европейско електронно пътно таксуване” трябва да удовлетвори това очакване. Освен това, трябва да съществува стремеж тези технологии и компоненти, доколкото е технически възможно, да бъдат комбинирани с други елементи на превозното средство, особено с електронния тахограф и устройствата за спешни повиквания. На по-късен етап не трябва да се изключват интермодални системи;

трябва да бъде осигурена възможност за достъп до други, бъдещи приложения, в допълнение към пътното таксуване, чрез пригодени за това апаратури.;

една европейска услуга за електронно пътно таксуване трябва да осигурява оперативна съвместимост на техническо, договорно и процедурно ниво, като съдържа:

а) един единствен договор между клиентите и операторите, които предоставят услугата, в съответствие с един набор от договорни правила, позволяващ на всички оператори и/или издатели на платежни средства да предоставят услугата, която осигурява достъп до цялата мрежа;

б) серия от технически стандарти и изисквания, на основата на които производителите да могат да осигуряват необходимата апаратура за предоставянето на услугата;

договорната оперативна съвместимост осигурява възможност за значително улесняване за някои потребители на пътища и за значителни икономии от административен план за професионални потребители на пътища;

електронните системи за пътно таксуване допринасят значително за намаляване на рисковете от катастрофи, с това за увеличаване на безопасността на пътя, за намаляване на броя на касовите операции и намаляване на задръстванията в местата на таксуване, особено в работни дни. Те намаляват и отрицателното влияние върху околната среда при чакане, рестартиране на превозните средства и задръстване, както и влиянието върху околната среда, свързано с монтирането на нови станции за таксуване или разширяването на съществуващи;

бялата книга върху Европейската транспортна политика до 2010 г. съдържа цели по отношение на безопасност и флуидност на пътния трафик. Взаимно съвместимите и интелигентни транспортни услуги и системи са ключов елемент за достигането на тези цели;

въвеждането на електронните системи за пътно таксуване ще наложи обработката на лични данни. Такава обработка трябва да бъде извършвана в съответствие с правилата на Общността, заложи между другото в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица от гледна точка на обработката на лични данни и на свободното движение на такива данни¹ и Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г., относно обработката на лични данни и защита на частния живот в сектора на електронните комуникации². Правото на защита на данни от личен характер е експлицитно признато от член 8 от Хартата за основните права в Европейския съюз;

автоматичното удържане на пътните такси от банкови сметки или от кредитни/дебитни карти, където и да са разположени, в Общността или в трети страни, предполага напълно оперативна зона за плащания в Общността, с равнопоставени такси за услугата;

системите за електронно събиране на пътни такси, които са разположени в държавите-членки, трябва да изпълняват следните основни критерии: системата трябва да може лесно да интегрира бъдещи технологични и системни подобрения и модернизации, без да изисква скъпо струваща замяна

¹ ОВ L 281.23.11.1995 г., стр. 31, Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1

² ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37.

на по-стари модели и методи, разходите за възприемането ѝ от потребителите на търговски и частни пътища да бъдат незначителни в сравнение с ползите за тези потребители на пътя, както и за обществото като цяло и въвеждането ѝ, в която и да е държава-членка, да не води до никаква дискриминация във всяко отношение между местните потребители на пътя и потребителите от други държави-членки;

тъй като целите на настоящата директива, по-специално оперативната съвместимост между електронните системи за пътно таксуване във вътрешния пазар и въвеждането на услугата на европейско електронно пътно таксуване, която да покрива цялата пътна мрежа на Общността, подлежаща на таксуване не могат да бъдат реализирани от държавите-членки по достатъчен начин, поради общоевропейските ѝ размери, по-лесно ще се постигнат на ниво Общност, като Общността може да предприеме мерки за това, в съответствие с принципа на субсидиарност съгласно член 5 от Договора. В съответствие с принципа за пропорционалност, заложен в този член, настоящата директива не излиза извън рамките на това, което е необходимо за постигането на тези цели;

следва да се осигури включването на заинтересуваните страни (като оператори на пътно таксуване, мениджъри на инфраструктура, автомобилна и електронна индустрия и потребители) в консултации в Комисията, свързани с технически и договорни въпроси за създаването на Европейска електронна услуга за пътно таксуване. При необходимост, Комисията би трябвало да проведе консултации и с неправителствени организации, действащи в полето на защита на личните данни, безопасността на пътя и околната среда;

за създаването на европейската услуга за пътно таксуване преди всичко ще бъде необходимо да се установят ръководни принципи за работа на Комитета за електронно пътно таксуване, създаден с настоящата директива;

тази директива не нарушава свободата на държавите-членки да определят правила, свързани със заплащането на пътната инфраструктура и с данъчното облагане.

мерките, необходими за въвеждането на тази директива трябва да бъдат предприети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., установяващо процедурите за упражняване на компетенциите за изпълнение, възложени на Комисията¹,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Цел и обхват

Настоящата директива определя условията, необходими да се осигури оперативната съвместимост на електронните системи за пътно таксуване в Общността. Тя се прилага за електронното събиране на всички видове пътни такси, в цялата пътна мрежа на Общността, селищна и междуселищна,

¹ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

магистрала, главни и второстепенни пътища и различни структури като тунели, мостове и фериботи.

Тази директива не се прилага за:

- а) системи за пътно таксуване, в които няма електронни средства таксуване;
- б) автоматични системи за пътно таксуване, които не изискват монтирането на апаратура в превозните средства;
- в) малки, строго локални системи за пътно таксуване за които разходите за привеждане в съответствие с изискванията на настоящата директива няма да бъдат пропорционални на ползите.

За постигане на целта, заложена в параграф 1, се създава европейска услуга за електронно пътно таксуване. Тази услуга, която е допълнителна към националните услуги за електронно пътно таксуване в държавите-членки, гарантира оперативната съвместимост върху цялата територия на Общността, за потребители на електронните системи за пътно таксуване, които са били вече въведени в държавите-членки и на тези, които ще се въведат в бъдеще в рамките на настоящата директива.

Член 2

Технологични решения

Всички нови електронни системи за пътно таксуване, въведени в експлоатация от 1 януари 2007 г., за да извършват операции по електронно пътно таксуване, използват една или повече от следните технологии:

- а) позициониране чрез спътник;
- б) мобилни комуникации по стандарт GSM-GPRS (справка GSM TS 03.60/23.060);
- в) микровълнова технология 5,8 GHz.

Европейската услуга за електронно пътно таксуване се пуска в експлоатация съгласно член 3, параграф 1. Операторите предоставят на заинтересуваните потребители бордова апаратура, подходяща за работа с всички електронни системи за пътно таксуване, работещи в държавите-членки, които използват технологиите съгласно параграф 1 и които могат да се използват във всички видове превозни средства, в съответствие с графика в член 3 параграф 4. Тази апаратура най-малкото да може да работи съвместно и може да поддържа връзка с всички системи, които работят в държавите-членки, използващи една или повече технологии, изброени в параграф 1. Мерките за развитие в това отношение се определят от Комитета съгласно член 5 параграф 1, включително детайлите, свързани с наличието на достатъчна на брой бордова апаратура, така, че да се отговори на търсенето на заинтересуваните потребители.

Препоръчва се новите електронни системи за пътно таксуване, въведени в експлоатация след въвеждането на настоящата директива, да използват технологии на позициониране от спътник и мобилни комуникации, изброени в параграф 1. По отношение на възможното мигриране (преминаване) към системи, използващи такива технологии, от системи, използващи други технологии, Комисията, заедно с Комитета по член 5 параграф 1, съставят доклад най-късно до 31 декември 2009 г. Този доклад включва проучване на използването на всяка от технологиите, изброени в параграф 1, както и анализ на разходи-приходи. Ако счете за подходящо, Комисията придружава доклада с предложение до Европейския парламент и Съвета със стратегия за мигрирането.

Без да се нарушават разпоредбите на параграф 1, бордовата апаратура може да бъде подходяща и за други технологии, при условие, че това не води до допълнителни разходи за потребителите или не е източник на дискриминация между тях. При необходимост, бордовата апаратура може да бъде свързана и към електронния скоростомер на превозното средство.

Държавите-членки, които притежават системи за пътно таксуване, взимат необходимите мерки за увеличаване на използването на електронните системи за пътно таксуване. Те взимат мерки такива, че към 1 януари 2007 г., автоматични системи за пътно таксуване да бъдат използвани за най-малко 50% от трафикния поток за всяка станция за пътно таксуване. Платната, използващи електронно пътно таксуване, могат да се използват за пътно таксуване и чрез други средства, като се гарантира безопасността.

Дейността по оперативната съвместимост на съществуващите технологии за пътно таксуване, извършвана във връзка с европейската услуга за електронно пътно таксуване осигурява пълната съвместимост и интерфейси на тези технологии, с технологиите, упоменати в параграф 1 и на апаратурите им една с друга.

Държавите-членки осигуряват обработването на лични данни, необходими за действието на европейската услуга за електронно пътно таксуване, да се извършва в съответствие с правилата на Общността, защитаващи свободите и основните права на физическите лица, включително частния им живот и че, особено, се спазват разпоредбите на Директиви 95/46/ЕО и 2002/58/ЕО.

Член 3

Изграждане на Европейска услуга за електронно пътно таксуване

Европейската услуга за електронно пътно таксуване се изгражда и обхваща цялата пътна мрежа на Общността върху която се събират електронно пътни такси или такси за използване на пътища. Тази електронна услуга за пътно таксуване се определя чрез набор от договорни правила, които позволяват на всички оператори и/или издатели на средства за разплащане да предоставят услугата, набор технически стандарти и изисквания и единичен абонаментен договор между клиентите и операторите и/или издателите на средства за разплащане, които предоставят услугата. Този договор дава достъп до цялата

мрежа и може да бъде подписан при операторът на каквато и да е част от мрежата и/или при издателят на средства за разплащане.

Европейската услуга за електронно пътно таксуване е независима от фундаменталните решения на държавите-членки да изискват плащане за определени типове превозни средства, нивата на таксите както и целта на тези такси. Тя засяга само метода за събиране на пътните такси. Услугата позволява договорите да бъдат сключвани независимо от местото на регистрация на превозното средство, националността на участниците в договора и зоната или точката от пътната мрежа за която се дължи пътната такса.

Системата позволява да се развие интермодалност без неблагоприятни условия за други видове транспорт.

Когато държавите-членки притежават национални системи за електронно пътно таксуване, те следят операторите и/или издателите на средства за разплащане да предоставят европейска услуга за електронно пътно таксуване на своите потребители в съответствие със следния график:

а) за всички превозни средства, надвишаващи 3,5 тона и за всички превозни средства, на които е разрешено да превозват повече от девет пътници (шофьор + 8) най-късно три години след като са взети решенията за определение на Европейската услуга за електронно пътно таксуване, съгласно член 4, параграф 4.

б) за всички други типове превозни средства, най-късно пет години след решенията за определение на европейската услуга за електронно пътно таксуване, съгласно член 4, параграф 4.

Член 4

Характеристики на европейската услуга за електронно пътно таксуване

Европейската електронна услуга за пътно таксуване се основава на елементите, изброени в приложението към настоящата директива.

В случай на необходимост, това приложение може да бъде изменено по технически причини в съответствие с процедурата съгласно член 5, параграф 2.

Европейската услуга за електронно пътно таксуване използва технологичните решения съгласно член 2, като използва публично достъпни спецификации .

Решенията, свързани с определението на европейската услуга за електронно пътно таксуване се взимат от Комисията в съответствие с процедурата, описана в член 5 параграф 2, към 1 юли 2006 г. Тези решения могат да бъдат взети само ако всички условия, оценени на базата на съответните проучвания са изпълнени, за да позволят оперативната съвместимост във всички аспекти, включително технически, юридически и търговски.

Ако решенията съгласно параграф 4 не са взети до 1 юли 2006 г., Комисията, в съответствие с процедурата по член 5 параграф 2, определя нова дата, до която трябва да се вземат тези решения.

Техническите решения, отнасящи се до реализирането на европейската електронна услуга за пътно таксуване се взимат от Комисията съгласно процедурата по член 5 параграф 2.

Комисията кани, в съответствие с процедурата, установена с Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 22 юни 1998 г., предвиждаща процедура за информиране в областта на техническите стандарти и регламенти¹, компетентните стандартизационни органи в областта, особено Европейския институт по стандартизация (CEN), да направят необходимите усилия да приемат бързо стандартите, приложими към електронните системи за пътно таксуване, по отношение на технологиите, изброени в член 2 параграф 1.

Апаратурите за европейската услуга за електронно пътно таксуване трябва да удовлетворяват по-специално изискванията на Директивата 1999/5/ЕО на Европейския парламент и Съвета от 9 март 1999 г. за радиосъоръженията и крайните далекосъобщителни устройства и взаимното признаване на тяхното съответствие² и Директивата 89/336/ЕИО на Съвета от 3 май 1989 г. за сближаване на законодателствата на държавите-членки, свързани с електромагнитната съвместимост³.

Член 5

Комитет

Комисията се подпомага от Комитет за електронно пътно таксуване (по-нататък "Комитетът").

В случай на позоваване на настоящия параграф, членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО се прилагат като се спазват разпоредбите на член 8 от настоящото.

Периодът, съгласно член 5 параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО се определя на три месеца.

3 Комитетът приема вътрешния си правилник.

Член 6

Прилагане

Държавите-членки въвеждат в действие законите, регламентите и административните разпореждания, необходими за изпълнението на настоящата директива преди 20 ноември 2005 г. Те уведомяват незабавно

¹ ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Акта за приемане от 2003 г.

² ОВ L 91, 7.4.1999 г., стр. 10. Директива изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003.

³ ОВ L 139, 23.5.1989 г., стр. 19. Директива последно изменена с Директива 93/68/ЕИО (ОВ L 220, 30.8.1993 г., стр.1).

Комисията за текстовете на разпоредби, заедно с таблица за съответствие на разпоредбите с настоящата директива.

Когато държавите-членки възприемат тези разпоредби, последните трябва да съдържат позоваване на настоящата директива или да са придружени с такова позоваване в случаите на официалното им публикуване. Начините за извършване на позоваването се определят от държавите-членки.

Член 7

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 8

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 29 април 2004 година.

За Европейския парламент:

Председател

P. COX

За Съвета:

Председател

M. McDOWELL

ПРИЛОЖЕНИЕ

Елементи, необходими за дефинирането и разгръщането на европейската услуга за електронно пътно таксуване

Въпросите, разгледани по-долу са съществени за определението и разгръщането на европейската услуга за електронно пътно таксуване, създадено съгласно настоящата директива. Тези въпроси са разграничени на технически, процедурни и юридически.

Въпроси от технически характер

а) работни процедури за услугата: абониране, инструкции за използване, монтаж и свързване на бордова апаратура в превозните средства, обработка на действията на станциите за пътно таксуване или за непрекъснато таксуване, процедури за възстановяване на данни от действията в случай на повреда или влошено действие на апаратурата, системи за контрол, фактуриране и събиране на дължимите суми, следпродажбени услуги, помощ на потребители, дефиниране на нивото на услугата, предлагана на потребителите; при установяване на такива работни процедури следва да се държи сметка за съществуващите процедури в държавите-членки;

б) функционални спецификации за услугата: описание на действието на бордовата апаратура и на наземната апаратура;

в) технически спецификации за наземната и бордовата апаратура, поддържащи услугата и стандартите, процедури за сертифициране и ограниченията, които трябва да се спазват;

г) започване и продължаване на дейността, в която участват компетентните организации по стандартизация и всякакви технически допълнения към използваните стандарти или предварителни стандарти с цел да се осигури оперативната съвместимост;

д) спецификации за монтиране на бордовата апаратура;

е) модели на транзакции: точно дефиниране на алгоритмите за транзакции за всеки различен тип пътно таксуване (във фиксирани пунктове или непрекъснато таксуване) и дефиниране на данните, обменяни между бордовата и наземната апаратура, както и форматите на данните;

ж) мерки за предоставяне на разположение на достатъчен брой бордова апаратура за посрещане на търсенето от всички заинтересувани потребители.

Процедурни въпроси:

з) процедури за проверка на техническата работа на бордовата апаратура, апаратурата, разположена на пътя и начина на монтирането на апаратурата в превозните средства;

и) параметри за класифициране на превозните средства: валидиране на списък на Общността с технически параметри, от които всяка държава-

членка ще избере тези, които тя ще използва за политиката си на таксуване. Това ще представляват физическите параметри на автомобилите, на двигателя и характеристики на околната среда. Установяването на класовете превозни средства, основаващо се на тези параметри, ще бъде от компетентността на държавите-членки;

й) прилагане на процедури за начин на реагиране в особени случаи, като например лошо действие от всякакво естество. Това е свързано особено със случаите, когато операторите на пътно таксуване и потребителите са от различни държави;

Юридически въпроси

к) валидиране на избраните технически решения, като се имат предвид правилата на Общността за защита на свободите и основните права на физическите лица, включително частния им живот. Особено ще бъде необходимо да се осигури съответствие с Директива 95/46/ЕО и Директива 2002/58/ЕО;

л) определяне на базата на равнопоставеност на общи правила и минимални изисквания, които потенциалните оператори следва да спазват при предоставяне на услугата;

м) оценка на възможността за хармонизиране на правилата за изпълнение, свързани с електронното пътно таксуване;

н) протокол за съгласие между операторите на пътно таксуване, който да позволи въвеждането на европейската електронна услуга за пътно таксуване, включително що се касае до процедури за уреждане на спорове.