

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 6 de octubre de 2009

relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos

[notificada con el número C(2009) 7547]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/750/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2004/52/CE ordena que la Comisión defina el Servicio Europeo de Telepeaje con arreglo al procedimiento contemplado en su artículo 5, apartado 2.
- (2) Un solo contrato con un proveedor del SET permitiría que los usuarios del SET pagaran los peajes en todos los dominios de la red europea de carreteras, como prevé el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE, gracias a, entre otras cosas, un equipo de a bordo único que puede utilizarse en todos los dominios del SET.
- (3) La presente Decisión regula el intercambio de información entre los Estados miembros, los perceptores de peaje, los proveedores del servicio y los usuarios de la carretera al objeto de garantizar que las notificaciones de peaje pagaderas en el contexto del SET sean correctas.
- (4) La introducción del SET hará necesario el tratamiento de datos personales, que debe llevarse a cabo cumpliendo estrictamente la normativa comunitaria vigente, como la establecida en las Directivas 95/46/CE ⁽²⁾ y 2002/58/CE ⁽³⁾.
- (5) Los perceptores de peaje deben dar acceso a sus dominios del SET a los proveedores de forma no discriminatoria.
- (6) Para garantizar a todos los proveedores del SET la transparencia y el acceso no discriminatorio a los distintos dominios del SET, los perceptores de peaje deben publicar toda la información relativa a los derechos de acceso en una declaración de dominio del SET.
- (7) El SET se basará en los principios de transparencia y tarificación eficiente y justa.
- (8) Es preciso instaurar un procedimiento de conciliación para la resolución de eventuales conflictos entre los perceptores de peaje y los proveedores del SET durante las negociaciones del contrato y a lo largo de sus relaciones contractuales. A la hora de resolver eventuales conflictos sobre el acceso no discriminatorio a los dominios del SET, los perceptores de peaje y los proveedores del SET deben consultar a los órganos de conciliación nacionales.
- (9) Para una gestión eficaz de un acceso equitativo y no discriminatorio al SET, evitando al mismo tiempo cargas administrativas innecesarias, se requiere una cooperación estrecha por parte de los órganos de conciliación de los Estados miembros ⁽⁴⁾ a la hora de aplicar estas normas comunitarias y tramitar las eventuales reclamaciones, sin perjuicio de la posibilidad de remitir el caso a los tribunales de justicia.
- (10) Los perceptores de peaje pueden practicar políticas tarifarias distintas según las categorías de usuarios o vehículos y no discriminarán entre los usuarios del SET en línea con la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (Directiva General de Servicios) ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

⁽²⁾ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

⁽³⁾ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

⁽⁴⁾ La adopción de las decisiones relativas a la puesta en práctica de un órgano de conciliación con funciones de mediación recae en los Estados miembros, siempre que se cumplan los requisitos contemplados en el capítulo IV, que garantiza un acceso equitativo a los dominios nacionales del SET.

⁽⁵⁾ DO L 376 de 27.12.2006, p. 36.

- (11) Los usuarios del SET no pagarán más de lo que pagarían por el peaje nacional o local correspondiente.
- (12) A efectos nacionales o locales, los perceptores de peaje pueden mantener o instalar sus servicios nacionales o locales, dotados de sistemas manuales, automáticos o electrónicos. El SET es un servicio complementario a los servicios de peaje electrónico nacionales o locales implantados para el cobro de un peaje, pero cuando los Estados miembros dispongan de sistemas de peaje, tomarán las medidas necesarias para incrementar el uso de sistemas electrónicos de peaje y procurarán que al menos un 50 % del tráfico que pasa por las estaciones de peaje pueda usar sistemas electrónicos.
- (13) Las políticas de peaje están basadas en normativas europeas, nacionales o locales; su aplicación es responsabilidad de los perceptores de peaje. Cada Estado miembro adopta de forma no discriminatoria las decisiones relativas al control de la notificación de peaje, de conformidad, cuando proceda, con la legislación europea. El SET proporcionará unos medios interoperables para comprobar que el peaje de vehículos que supuestamente utilizan el servicio es notificado correctamente.
- (14) La tecnología del peaje permite la recaudación del peaje sin barreras físicas, lo que redundará en beneficio de la seguridad vial y de la disminución de la congestión.
- (15) Los ingresos de peaje suelen utilizarse para financiar los costes de construcción y mantenimiento de infraestructuras de transporte; los transportistas que no pagan el peaje privan a los Estados miembros y a la Comunidad de unos recursos financieros destinados a la citada finalidad y obtienen injustamente una ventaja competitiva frente a los transportistas que sí lo pagan. El impago del peaje podría actuar en detrimento de los objetivos de la política de transportes por lo que se refiere a la gestión del tráfico, la congestión y la contaminación.
- (16) Es conveniente determinar unos requisitos esenciales aplicables al SET en toda la Comunidad.
- (17) El SET presenta aspectos técnicos y organizativos. Es preciso determinar los requisitos esenciales para ambos aspectos de forma que el servicio sea interoperable desde todos los puntos de vista. Es necesario establecer especificaciones técnicas para toda la Comunidad, especialmente en materia de componentes e interfaces, a fin de que se cumplan los requisitos técnicos esenciales.
- (18) Para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes relativas a los procedimientos de adjudicación de contratos en el sector de la carretera, y en particular a la Directiva 2004/18/CE⁽¹⁾, las autoridades contratantes deberían incluir las especificaciones técnicas en los anuncios de licitación o en otros documentos, por ejemplo en los documentos de carácter general o en los pliegos de condiciones de cada contrato. Las especificaciones técnicas pueden definirse por referencia a determinados documentos; a tal fin es necesario recopilar un conjunto de especificaciones técnicas que sirvan de referencia.
- (19) Según la Directiva 2004/18/CE, una especificación técnica puede definirse, entre otras cosas, por referencia a una norma europea o a una norma armonizada, a una aprobación técnica europea o a una especificación técnica común. Las normas armonizadas serán establecidas por un organismo europeo de normalización, tal como el Comité Europeo de Normalización (CEN), el Comité Europeo de Normalización Electrotécnica (Cenelec) o el Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI), por mandato de la Comisión, y sus referencias se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*⁽²⁾.
- (20) Redunda en interés de la Comunidad que haya un sistema internacional de normalización con el que puedan crearse normas que sean utilizadas realmente por los actores involucrados en el comercio internacional y que cumplan los requisitos de la política comunitaria. Por consiguiente, los organismos europeos de normalización deben seguir cooperando con los organismos internacionales de normalización.
- (21) En una etapa posterior podría ser necesario determinar más especificaciones técnicas o nuevas normas. Estas especificaciones servirían para completar los requisitos del SET armonizados a nivel comunitario.
- (22) Los procedimientos de evaluación de la conformidad con las especificaciones y de la idoneidad para su uso de los componentes que garantizan la interoperabilidad del SET deben basarse en la utilización de los módulos objeto de la Decisión 768/2008/CE⁽³⁾. Para fomentar el desarrollo industrial conviene elaborar, en la medida de lo posible, procedimientos que garanticen los niveles de calidad. Estos procedimientos deben permitir a los organismos notificados evaluar la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes que garantizan la interoperabilidad del SET, asegurando que, durante las fases de diseño, construcción y puesta en servicio, así como durante la explotación, el resultado se ajuste a las normas y disposiciones técnicas y operativas vigentes. Los fabricantes deberán además estar seguros de que gozan de igualdad de trato en todos los países.

⁽¹⁾ Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (DO L 134 de 30.4.2004, p. 114).

⁽²⁾ Los principales elementos del nuevo enfoque han sido determinados con arreglo a la Resolución del Consejo de 7 de mayo de 1985 relativa al nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización (DO C 136 de 4.6.1985 p. 1).

⁽³⁾ Decisión n° 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

- (23) Los organismos notificados deben coordinar al máximo sus decisiones.
- (24) La conformidad con las especificaciones puede resultar insuficiente para evaluar la interoperabilidad funcional sobre el terreno; se hace necesaria, por lo tanto, una marca «CE» relativa a la idoneidad para su uso.
- (25) La Directiva 2004/52/CE establece, en su artículo 4, apartado 4, que la Comisión adoptará las decisiones relativas a la definición del SET de acuerdo con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾. Cuando proceda, podrá modificarse, por razones técnicas, el anexo de la Directiva 2004/52/CE de acuerdo con el procedimiento instituido en el artículo 5, apartado 2, de dicha Directiva.
- (26) La presente Decisión se basa en los trabajos efectuados en proyectos paneuropeos de investigación ⁽²⁾ respaldados por la Comisión en los que participan las principales partes interesadas, así como en grupos de expertos instituidos por la Comisión Europea con el fin de determinar de forma precisa el contenido y estructura organizativa del SET.
- (27) Dada la importancia que reviste la implantación del SET, sería conveniente que la Comisión llevara a cabo una revisión 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Decisión. En función de las conclusiones a que hubiera llegado la revisión intermedia relativa a los progresos conseguidos en la implantación del SET, la Comisión, con la asistencia del Comité de Telepeaje, propondrá cualquier medida necesaria.
- (28) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de Telepeaje establecido de conformidad con el artículo 5, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Decisión define el Servicio Europeo de Telepeaje (SET).

En ella se exponen las especificaciones técnicas y los requisitos necesarios a tal efecto, y también las normas contractuales relativas a la prestación del SET.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Proyectos CESARE y RCI.

2. La presente Decisión determina los derechos y las obligaciones de los proveedores del SET, de los perceptores de peaje y de los usuarios del SET.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

- a) «dominio del SET»: un dominio de peaje incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/52/CE;
- b) «proveedor del SET»: una entidad jurídica que cumple los requisitos del artículo 3 y que está registrada en un Estado miembro en el que está establecida, y que proporciona acceso al SET a un usuario del SET;
- c) «usuario del SET»: una persona (física o jurídica) que suscribe un contrato con un proveedor del SET con el fin de obtener acceso al SET;
- d) «componentes de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en el SET, de los que depende directa o indirectamente la interoperabilidad del servicio, y que pueden consistir tanto en objetos tangibles como intangibles, tales como programas informáticos;
- e) «equipo de a bordo»: el conjunto de componentes (equipo y programas informáticos) necesario para el suministro del SET, instalado a bordo de un vehículo con el fin de registrar, almacenar, procesar y recibir o transmitir a distancia datos;
- f) «idoneidad para su uso»: la capacidad de un componente de interoperabilidad para alcanzar y mantener un determinado nivel de eficacia cuando está en servicio e integrado de forma representativa en el SET en relación con el sistema de un perceptor de peaje;
- g) «categoría tarifaria»: el conjunto de vehículos que reciben el mismo tratamiento por parte del perceptor de peaje;
- h) «régimen tarifario»: la asignación a las distintas categorías tarifarias del pago de un determinado peaje de acuerdo con lo establecido por el perceptor de peaje;
- i) «especificación técnica»: una especificación según lo establecido en el artículo 23 y en el anexo VI de la Directiva 2004/18/CE;
- j) «peaje, un impuesto»: derecho o tasa cobrado en relación con la circulación de un vehículo por un dominio de peaje;
- k) «perceptor de peaje»: una entidad pública o privada que cobra peajes por la circulación de vehículos por un dominio de peaje;

- l) «datos contextuales del peaje»: la información, determinada por el perceptor de peaje responsable, necesaria para establecer el peaje correspondiente a la circulación de un vehículo por un determinado dominio de peaje y para efectuar la transacción oportuna;
- m) «notificación de peaje»: una declaración realizada a un perceptor de peaje que confirma la circulación de un vehículo por un dominio de peaje, en un formato acordado entre el proveedor del servicio de peaje y el perceptor de peaje;
- n) «dominio de peaje»: un área del territorio de la UE, una parte de la red de carreteras europea o una estructura, tal como un túnel, un puente o un transbordador, donde se cobra peaje;
- o) «régimen de peaje»: un conjunto de normas, incluidas normas de ejecución, que regulan el cobro del peaje en un dominio de peaje;
- p) «transacción de peaje»: una acción o secuencia de acciones en el curso de la cual se transfiere una notificación de peaje al perceptor de peaje;
- q) «parámetros de clasificación del vehículo»: la información relacionada con el vehículo y con arreglo a la cual se calculan los peajes sobre la base de los datos contextuales del peaje.

CAPÍTULO II

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 3

Requisitos que han de cumplir los proveedores del SET

Los proveedores del SET deberán solicitar el registro en un Estado miembro en el que estén establecidos; el registro será aceptado cuando cumplan los requisitos siguientes:

- a) sean titulares de una certificación EN ISO 9001 o equivalente;
- b) demuestren disponer de los equipos técnicos y de la declaración CE o de un certificado que atestigüe la conformidad de los componentes de interoperabilidad, según se dispone en el punto 1 del anexo IV de la presente Decisión;
- c) demuestren su competencia en la prestación de servicios de telepeaje o en ámbitos conexos;
- d) posean la capacidad financiera apropiada;
- e) mantengan un programa global de gestión del riesgo que sea auditado al menos cada dos años;
- f) gocen de buena reputación.

Artículo 4

Derechos y obligaciones de los proveedores del SET

1. Los proveedores del SET habrán suscrito contratos que cubran todos los dominios del SET en un plazo máximo de

24 meses a contar desde su inscripción en el registro de acuerdo con el artículo 19.

El proveedor del SET mantendrá la cobertura de todos los dominios del SET en todo momento. Si se produjeran cambios en dichos dominios, o por cualquier otra circunstancia que alterara la cobertura total, esta deberá ser restablecida en el plazo de seis meses.

2. Los proveedores del SET informarán a los usuarios sobre su cobertura de los dominios del SET y de cualquier cambio que se produjera en ella.

Los proveedores del SET harán una declaración anual al Estado miembro en el que estén registrados sobre su cobertura de los dominios del SET.

3. En su caso, los proveedores del SET pondrán a disposición de los usuarios un equipo de a bordo (EDAB) que se ajuste a los requisitos técnicos pertinentes recogidos en la presente Decisión. Deberán demostrar que se cumplen tales requisitos.

4. Los proveedores del SET vigilarán el rendimiento de su nivel de servicio. Establecerán procedimientos operativos debidamente auditados que proporcionen medidas apropiadas que deberán adoptarse cuando se detecten problemas de funcionamiento o infracciones.

5. Los proveedores del SET prestarán un servicio y asistencia técnica adecuados para garantizar una personalización correcta del equipo de a bordo. Los proveedores del SET serán responsables de los parámetros fijos de clasificación del vehículo almacenados en el equipo de a bordo o en su sistema informático. Los parámetros variables de clasificación del vehículo, que pueden variar de un viaje a otro o dentro de un mismo viaje, y que necesitan para su introducción una intervención en el interior del vehículo, serán configurables mediante la oportuna interfaz hombre-máquina.

6. Los proveedores del SET llevarán listas de equipos de a bordo invalidados relacionados con sus contratos con los usuarios del SET. Estas listas se llevarán cumpliendo estrictamente las normas comunitarias sobre protección de datos personales, contenidas, entre otras, en las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE.

7. Los proveedores del SET harán pública su política de contratación para con los usuarios del SET.

8. En la facturación presentada a los usuarios del SET por los proveedores del SET se distinguirá claramente la cuantía correspondiente a la prestación del servicio del proveedor y el peaje propiamente dicho, y se especificará al menos, a no ser que el usuario decida otra cosa, el momento y el lugar en los que se devengó el peaje y los elementos fundamentales para el usuario que componen los peajes específicos.

9. Los proveedores del SET informarán al usuario del SET lo antes posible de cualquier ausencia de notificación que hubiera podido producirse en su cuenta, dándole cuando sea posible la posibilidad de regularizar esta antes de tomar medida de ejecución alguna.

10. Los proveedores del SET colaborarán con los perceptores de peaje en sus actividades de ejecución.

Artículo 5

Derechos y obligaciones de los perceptores de peaje

1. Cuando un dominio del SET no cumpla las condiciones de interoperabilidad técnica y de procedimiento establecidas por la Directiva 2004/52/CE y la presente Decisión, el perceptor de peaje responsable evaluará el problema con las partes interesadas y, si entra dentro de su esfera de responsabilidades, tomará medidas correctoras para garantizar la interoperabilidad del sistema de peaje con el SET. Si se diera el caso, el perceptor de peaje informará al Estado miembro con el fin de actualizar el registro a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra a).

2. Cada perceptor de peaje elaborará y mantendrá una declaración de dominio del SET en la que se fijarán las condiciones de acceso de los proveedores del SET a sus dominios de peaje de conformidad con el anexo I.

3. Los perceptores de peaje aceptarán sin discriminaciones a cualquier proveedor del SET que solicite suministrar el SET en el dominio o dominios del SET de los que son responsables.

La aceptación de un proveedor del SET en un dominio de peaje se registrará por el cumplimiento de las condiciones generales recogidas en la declaración de dominio del SET, con el fin de que las negociaciones concluyan en los plazos que se indican en el artículo 4, apartado 1, si bien podrán aplicarse condiciones contractuales particulares.

Si un perceptor de peaje y un proveedor del SET no pudieran llegar a un acuerdo, el asunto podrá remitirse al órgano de conciliación responsable del dominio de peaje en cuestión.

4. El peaje cobrado por los perceptores de peaje a los usuarios del SET no será superior al peaje nacional o local correspondiente.

5. Los perceptores de peaje aceptarán en sus dominios del SET cualquier equipo de a bordo operativo de los proveedores con los que hubieran establecido relaciones contractuales si ha sido certificado con arreglo al anexo IV y no está incluido en la lista de equipos invalidados mencionada en el artículo 7, apartado 3.

Los perceptores de peaje incluirán en sus páginas web una lista fácilmente accesible por el público de todos los proveedores del SET con los que hubieran suscrito un contrato.

6. Un perceptor de peaje podrá pedir la colaboración de un proveedor del SET al objeto de llevar a cabo sin previo aviso pruebas detalladas de su sistema de peaje que incluyan a vehículos que estén circulando o hayan circulado recientemente en el dominio o dominios del perceptor de peaje. El número de vehículos sometidos a tales pruebas a lo largo del año, en el caso de un determinado proveedor del SET, deberá guardar proporción con las cifras de tráfico anual o con las previsiones de tráfico de dicho proveedor en el dominio o dominios del perceptor de peaje.

7. En caso de deficiencias en el funcionamiento del SET imputables al perceptor de peaje, este deberá tener previsto un modo de servicio degradado que permita que los vehículos dotados del equipo a que se refiere el apartado 5 puedan circular en condiciones de seguridad y en el menor tiempo posible sin ser considerados infractores.

8. Los perceptores de peaje colaborarán sin discriminaciones con los proveedores del SET, con los fabricantes y con los organismos notificados con el fin de evaluar la idoneidad de los componentes de interoperabilidad para su uso en sus dominios de peaje.

Artículo 6

Datos contextuales del peaje

Los perceptores de peaje comunicarán cualquier cambio de los datos contextuales del peaje al Estado o Estados miembros en que estuvieran localizados sus dominios de peaje, que tengan relación, entre otros, con los siguientes elementos:

- a) la definición del dominio del SET, en particular su extensión geográfica y las infraestructuras sujetas de peaje;
- b) la naturaleza del peaje y los principios de devengo;
- c) los vehículos sujetos a peaje;
- d) los parámetros de clasificación del vehículo (como por ejemplo, número de ejes, peso máximo permitido del remolque, tipo de suspensión, etc.) y su correspondencia con la estructura tarifaria del perceptor de peaje;
- e) las notificaciones de peaje exigidas.

Artículo 7

Peajes

1. El perceptor de peaje determinará el peaje de acuerdo, entre otras cosas, con la clasificación del vehículo. La clasificación del vehículo irá a su vez determinada por los parámetros de clasificación del vehículo incluidos en el anexo VI. En caso de discrepancia entre la clasificación del vehículo utilizada por el proveedor del SET y por el perceptor de peaje, prevalecerá la de este último, a no ser que pueda demostrarse la existencia de error.

2. Además de exigir al proveedor del SET el pago por las notificaciones de peaje debidamente justificadas, el perceptor de peaje podrá exigirle el pago por las notificaciones de peaje fallidas debidamente justificadas correspondientes a cualquier cuenta de usuario gestionada por dicho proveedor del SET.

3. Cuando un proveedor del SET hubiera enviado a un perceptor de peaje una lista de equipos de a bordo invalidados de acuerdo con lo indicado en el artículo 4, apartado 6, dicho proveedor dejará de ser responsable de cualquier futuro peaje devengado por el uso de dichos equipos. El número de elementos en la lista de equipos de a bordo invalidados, el formato de la misma y la frecuencia de actualización deberán ser consensuados entre los perceptores de peaje y los proveedores del SET.

4. En el caso de sistemas de peaje basados en tecnologías de microondas, los perceptores de peaje comunicarán a los proveedores del SET las notificaciones de peaje debidamente justificadas correspondientes a peajes devengados por sus respectivos usuarios del SET.

Artículo 8

Contabilidad

Cuando una entidad ofrezca servicios tanto en calidad de perceptor de peaje como de proveedor del SET, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar la contabilización y publicación de cuentas de resultados y balances separados por tipo de actividad, así como la exclusión de subvenciones cruzadas entre ambas actividades.

Los sistemas contables de las actividades de perceptor de peaje y de proveedor del SET se mantendrán separados entre sí y respecto a las cuentas relativas a cualquier otro tipo de actividad, de modo que puedan evaluarse claramente los costes y beneficios correspondientes a la prestación del servicio del SET.

Artículo 9

Derechos y obligaciones de los usuarios del SET

1. Los usuarios del SET podrán adherirse al SET a través de un proveedor del SET, independientemente de su nacionalidad, del Estado de residencia o del Estado en el que esté matriculado el vehículo. Al suscribir un contrato, los usuarios del SET deberán ser debidamente informados del tratamiento que se dará a sus datos personales y de los derechos que les concede la legislación vigente en materia de protección de datos personales.

2. Los usuarios del SET se asegurarán de que todos los datos que faciliten al proveedor del SET sobre el usuario mismo y sobre el vehículo sean correctos.

3. Los usuarios del SET tomarán todas las medidas posibles para garantizar que el equipo de a bordo esté operativo mientras dicho vehículo circule por un dominio del SET.

4. Los usuarios del SET manejarán el equipo de a bordo de acuerdo con las instrucciones del proveedor del SET, especialmente cuando se apliquen a la declaración de parámetros variables del vehículo.

5. Con el pago de un peaje por parte de un usuario del SET a su proveedor del SET se considerará que quedan cumplidas las

obligaciones de pago de dicho usuario respecto al perceptor de peaje en cuestión.

CAPÍTULO III

ÓRGANO DE CONCILIACIÓN

Artículo 10

Establecimiento y funciones

1. Cada Estado miembro que cuente al menos con un dominio del SET designará o establecerá un órgano de conciliación que facilite la mediación entre los perceptores de peaje con un dominio de peaje ubicado en su territorio y los proveedores del SET que hayan suscrito contratos o estén en negociaciones contractuales con dichos perceptores de peaje. El órgano de conciliación estará facultado especialmente para comprobar que las condiciones contractuales impuestas por un perceptor de peaje a distintos proveedores del SET no son discriminatorias y reflejan justamente los costes y riesgos asumidos por las partes contratantes.

2. Ese Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar la independencia de su órgano de conciliación, tanto desde el punto de vista de su organización como de su estructura jurídica, respecto a los intereses comerciales de los perceptores de peaje y de los proveedores del SET.

Artículo 11

Procedimiento de mediación

1. Los perceptores de peaje o los proveedores del SET deberán solicitar al órgano de conciliación pertinente que intervenga en cualquier conflicto relativo a sus relaciones o negociaciones contractuales.

2. El órgano de conciliación indicará en un plazo de un mes tras recibir la solicitud de intervención si obran en su poder todos los documentos necesarios para la mediación.

3. El órgano de conciliación emitirá su dictamen sobre el conflicto en un plazo máximo de seis meses a contar desde la recepción de la solicitud de intervención.

4. A fin de facilitar el desempeño de su trabajo, los Estados miembros facultarán al órgano de conciliación para solicitar la información pertinente a los perceptores de peaje, a los proveedores del SET y a los terceros implicados en la prestación del SET en el Estado miembro de que se trate.

5. Los órganos de conciliación nacionales intercambiarán información sobre su labor, sus líneas directrices y sus prácticas.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES TÉCNICAS

Artículo 12

Servicio único y continuo

Los Estados miembros se asegurarán de que la prestación del SET a los usuarios constituya un servicio único y continuo; ello significa que:

- a) una vez almacenados o declarados los parámetros de clasificación del vehículo, incluidos los variables, no es necesaria ninguna otra intervención humana en interior del vehículo en el transcurso de un viaje, a no ser que se modifiquen las características del vehículo;
- b) la interacción humana con una pieza concreta del equipo de a bordo seguirá siendo la misma independientemente del dominio del SET de que se trate.

Artículo 13

Requisitos que ha de cumplir el SET

1. El SET deberá cumplir los requisitos esenciales establecidos en el anexo III.
2. Además de las operaciones relativas al peaje, el equipo de a bordo del SET debería permitir la ampliación en el futuro a otros servicios basados en la localización. La utilización del equipo de a bordo del SET para otros servicios no deberá interferir con las operaciones de peaje en ningún dominio de peaje.

Artículo 14

Componentes de interoperabilidad

1. Los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, deberán cumplir los requisitos establecidos en el anexo II.

Los Estados miembros considerarán que los componentes de interoperabilidad provistos de la marca «CE» se ajustan a los requisitos esenciales pertinentes.

2. La evaluación de la conformidad con las especificaciones y/o de la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad se llevará a cabo según dispone el anexo IV.

Los componentes de interoperabilidad del SET podrán llevar la marca «CE» si están amparados por declaraciones «CE» de conformidad con las especificaciones o de idoneidad para su uso.

3. Las declaraciones de conformidad con las especificaciones o de idoneidad para su uso serán redactadas por el fabricante de los componentes de interoperabilidad, el proveedor del SET o un representante autorizado, de conformidad con el anexo IV.

El contenido de la declaración se ajustará a lo expuesto en la parte 3 del anexo IV.

4. Los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o dificultar, al amparo de la presente Decisión, la comercialización de componentes de interoperabilidad para su utilización en el SET cuando lleven la marca «CE» o la declaración de conformidad con las especificaciones o de idoneidad para su uso. En

particular, no podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento de comprobación de la conformidad con las especificaciones o de la idoneidad para su uso.

5. Cuando se publiquen especificaciones técnicas pertinentes relativas al SET, tras la adopción de la presente Decisión, la Comisión examinará su aplicabilidad de acuerdo con el procedimiento mencionado en el artículo 5, apartado 2, de la Directiva 2004/52/CE.

CAPÍTULO V

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 15

1. En caso de que un Estado miembro tenga motivos para pensar que determinados componentes de interoperabilidad que llevan la marca «CE» y han sido comercializados no se ajustarán probablemente, al utilizarlos para el fin a que están destinados, a los requisitos esenciales, adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, prohibir su uso o retirarlos del mercado. Dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se debe de:

- a) la incorrecta aplicación de las especificaciones técnicas;
- b) la insuficiencia de las especificaciones técnicas.

2. La Comisión consultará cuanto antes a las partes interesadas.

- a) Si, tras dicha consulta, la Comisión comprueba que la medida está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro interesado y a los demás Estados miembros.
- b) Si, tras dicha consulta con las partes interesadas, la Comisión comprueba que la medida no está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro interesado, al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Comunidad y a los demás Estados miembros.

3. En caso de que determinados componentes de interoperabilidad que lleven la marca «CE» no cumplan los requisitos de interoperabilidad, el Estado miembro competente exigirá al fabricante o a su representante autorizado establecido en la Comunidad que restablezca la conformidad con las especificaciones o la idoneidad para su uso del componente de interoperabilidad de acuerdo con las condiciones establecidas por dicho Estado miembro, e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Artículo 16

Las decisiones relativas a la evaluación de la conformidad con las especificaciones o de la idoneidad para su uso de componentes de interoperabilidad y las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 15 expondrán en detalle los motivos en que se basan, y se notificarán al interesado con la mayor brevedad posible, indicando los recursos que permite interponer la normativa vigente en el Estado miembro de que se trate y los plazos de presentación de los mismos.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS

*Artículo 17***Organismos notificados**

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad con las especificaciones o la idoneidad para su uso previstos en el anexo IV, indicando para cada uno de ellos su ámbito de competencia y los números de identificación obtenidos previamente de la Comisión. Esta publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la lista de estos organismos con su correspondiente número de identificación, así como sus ámbitos de competencia, y se encargará de su actualización.

2. Al evaluar los organismos que vayan a notificarse, los Estados miembros aplicarán los criterios previstos en el anexo V. Se considerará que cumplen dichos criterios los organismos que cumplan los criterios de evaluación previstos en las normas europeas aplicables.

3. Los Estados miembros retirarán la acreditación a los organismos que dejen de cumplir los criterios que figuran en el anexo V e informarán de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. Si un Estado miembro o la Comisión considera que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios pertinentes, someterá el asunto al Comité de Telepeaje, que dictaminará en un plazo de tres meses. A la vista del dictamen del Comité, la Comisión informará al Estado miembro en cuestión sobre los cambios necesarios para que el organismo notificado pueda conservar el estatuto que tiene concedido.

*Artículo 18***Grupo de coordinación**

Se creará un grupo de coordinación (en lo sucesivo, «el grupo de coordinación») de los organismos notificados con arreglo al artículo 17, apartado 1, de la presente Decisión, que actuará como grupo de trabajo del Comité de Telepeaje, de acuerdo con el reglamento interno de dicho Comité.

El grupo de coordinación elaborará y mantendrá actualizada una lista exhaustiva de normas, especificaciones técnicas y do-

cumentos normativos que servirán de base para la evaluación de la conformidad de los componentes de interoperabilidad del SET con las especificaciones y la idoneidad para su uso. El grupo de coordinación servirá de foro para debatir sobre los problemas que puedan surgir en relación con los procedimientos de evaluación de la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso, y para proponer soluciones a dichos problemas.

*Artículo 19***Registros**

1. A efectos de la aplicación de la presente Decisión, cada Estado miembro llevará un registro electrónico nacional que cubra los siguientes aspectos:

- a) los dominios del SET dentro de su territorio, con los siguientes datos:
 - los correspondientes perceptores de peaje,
 - las tecnologías de peaje utilizadas,
 - los datos contextuales del peaje,
 - la declaración del dominio del SET,
 - los proveedores del SET que tengan firmados contratos SET con los perceptores de peaje que operan en su zona de competencia.

Los Estados miembros introducirán en el registro de perceptores de peaje cualquier modificación, incluida, si procede, la fecha de su entrada en vigor, inmediatamente después de la aprobación de dichas modificaciones, habida cuenta de los puntos 3 y 4 del anexo VI;

- b) los proveedores del SET a los que se ha concedido el registro con arreglo al artículo 3.

Salvo disposición en contrario, los Estados miembros comprobarán al menos una vez al año que siguen cumpliéndose los requisitos a), d), e) y f) del artículo 3 y el artículo 4, apartado 2, y actualizarán el registro en consecuencia. El registro incluirá también las conclusiones de la auditoría prevista en el artículo 3, letra e). Los Estados miembros no serán responsables de las actuaciones de los proveedores del SET mencionados en sus registros.

2. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la actualización y la veracidad de todos los datos contenidos en el registro electrónico nacional.

3. Los registros podrán ser consultados electrónicamente por el público.

4. Dichos registros estarán disponibles en el plazo de nueve meses a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión.

5. Las autoridades de los Estados miembros encargadas de los registros comunicarán por medios electrónicos a sus homólogas de los demás Estados miembros y a la Comisión los registros de los dominios del SET y de los proveedores del SET al final de cada año natural. Cualquier incoherencia respecto a la situación en un Estado miembro será comunicada al Estado miembro de registro y a la Comisión.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 20

Pruebas piloto de sistemas de peaje

A fin de permitir el desarrollo técnico del SET, los Estados miembros podrán autorizar temporalmente en partes limitadas de su dominio de peaje y paralelamente al sistema SET normalizado, pruebas piloto de sistemas de peaje que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no cumplan una o varias disposiciones de la Directiva 2004/52/CE y de la presente Decisión.

Dicha autorización estará sujeta a la aprobación previa de la Comisión y su período de validez inicial no excederá de tres años.

Los proveedores del SET no estarán obligados a participar en las pruebas piloto de sistemas de peaje.

Artículo 21

Informes

La Comisión elaborará un informe sobre la implantación del SET en los Estados miembros en un plazo inferior a 18 meses desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

Artículo 22

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 6 de octubre de 2009.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Vicepresidente

ANEXO I

CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN DEL DOMINIO DEL SET

La declaración del dominio del SET recogerá la información siguiente:

1. Una sección relativa a los requisitos aplicables a los proveedores del SET, que incluirá como mínimo los gastos fijos aplicados a cargo de los proveedores del SET sobre la base de los costes que supone para el perceptor de peaje ofrecer, explotar y mantener un sistema SET conforme a las normas en su dominio de peaje, siempre y cuando dichos costes no estén incluidos en el peaje.

Dicha sección podrá incluir asimismo disposiciones relativas a una garantía bancaria o un instrumento financiero equivalente, que no excederá del importe medio mensual de las transacciones de peaje pagadas por el proveedor del SET para dicho dominio de peaje. Este importe se calculará sobre la base del importe total de transacciones de peaje pagadas por el proveedor del SET por dicho dominio de peaje el año anterior. En el caso de las empresas nuevas, el importe se basará en el promedio de transacciones de peaje mensuales estimado que el proveedor del SET deba pagar en dicho dominio de peaje en función del número de contratos y del peaje medio por contrato estimados en el plan de empresa del proveedor del SET.

2. Una sección relativa a las condiciones de procedimiento, que no serán discriminatorias e incluirán, como mínimo:
 - a) la política relativa a las transacciones de peaje (parámetros de autorización, datos contextuales del peaje, listas negras, etc.);
 - b) los procedimientos y un acuerdo de nivel de servicio (tales como el formato de los datos de notificación de peaje, el calendario y la periodicidad de la transferencia de dichos datos, el porcentaje aceptado de peajes fallidos o erróneos, la exactitud de los datos relativos a la notificación del peaje, la fiabilidad operativa, etc.);
 - c) la política de facturación;
 - d) la política de pagos;
 - e) las condiciones comerciales, que se acordarán mediante negociaciones bilaterales entre el perceptor de peaje y el proveedor del SET, incluidos los requisitos relativos al nivel de servicio.

ANEXO II

PAPEL QUE DESEMPEÑAN LAS PARTES INTERESADAS E INTERFACES DEL SET

1. Dentro del marco del SET, los usuarios no se relacionan directamente con los perceptores de peaje. La relación entre los usuarios y los proveedores del SET (o su EDAB) podrá ser específica para cada proveedor siempre que no se comprometa la interoperabilidad del SET.
2. Las interfaces electrónicas entre los perceptores de peaje y los proveedores del SET serán de dos categorías: interfaces electrónicas en la vía destinadas a comunicar el EDAB del proveedor del SET con el equipo fijo o móvil del perceptor de peaje, e interfaces electrónicas entre los respectivos sistemas de *back office*.
3. Las interfaces normalizadas de la vía que comunican el EDAB con el equipo fijo o móvil del perceptor de peaje permitirán realizar, como mínimo, las siguientes operaciones:
 - a) cargo de transacciones por sistemas de comunicaciones de corto alcance (DSRC, en sus siglas inglesas);
 - b) comprobación en tiempo real de la conformidad de la transacción;
 - c) aumento de las señales de localización (si procede).

Los proveedores del SET deberán integrar estas tres interfaces en sus EDAB. Los perceptores de peaje podrán instalar, en función de sus necesidades, cualquiera de estas interfaces, o todas ellas, en sus equipos fijos o móviles de vía.

4. Todos los proveedores del SET deberán instalar como mínimo las siguientes interfaces normalizadas de *back office*. Los perceptores de peaje deberán instalar todas las interfaces, pero podrán optar por respaldar un solo procedimiento de cargo, ya sea el GNSS o el DSRC.
 - a) intercambio de datos de las notificaciones de peaje entre proveedores del SET y perceptores de peaje, concretamente:
 - presentación y validación de solicitudes de pago de peaje basadas en cargos por transacciones DSRC,
 - presentación y validación de notificaciones de peaje GNSS;
 - b) facturación y liquidación;
 - c) intercambio de información para la gestión de incidencias:
 - en el procedimiento de cargo DSRC,
 - en el procedimiento de cargo GNSS;
 - d) intercambio de listas negras del SET;
 - e) intercambio de claves de confianza;
 - f) envío de datos contextuales del peaje a los proveedores del SET por parte de los perceptores de peaje.

ANEXO III

REQUISITOS ESENCIALES**1. Requisitos Generales****1.1. Seguridad y salud**

Todo dispositivo destinado a ser manipulado por los usuarios deberá diseñarse de modo que no menocabe su uso seguro ni ponga en peligro la salud y la seguridad de los usuarios en caso de un uso previsible que no sea conforme con las instrucciones facilitadas.

1.2. Fiabilidad y disponibilidad

La supervisión y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en el funcionamiento del SET deberán organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de forma que se asegure su funcionamiento en las condiciones previstas.

El SET debe diseñarse de modo que el sistema continúe prestando su servicio incluso en caso de anomalía o fallo de sus elementos, aunque sea de forma degradada, con un retraso mínimo para los usuarios del SET.

1.3. Protección del medio ambiente

Los equipos de a bordo y las infraestructuras en vía deben diseñarse y fabricarse de modo que sean compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.

1.4. Compatibilidad técnica

En los casos en que intercomunican dentro del SET, los equipos de los proveedores del SET y los de los perceptores de peaje deberán tener características técnicas compatibles.

1.5. Seguridad y privacidad

1. El SET proporcionará los medios necesarios para proteger a los perceptores de peaje, a los proveedores y a los usuarios del SET contra el fraude y/o los abusos.

2. El SET proporcionará medidas de seguridad para la protección de datos almacenados, procesados y transferidos entre las partes interesadas en el entorno del SET. Las medidas de seguridad protegerán los intereses de las partes interesadas en el SET contra los daños y perjuicios causados por deficiencias en la disponibilidad, la confidencialidad, la integridad, la autenticación, el no repudio y la protección del acceso a los datos sensibles de los usuarios correspondiente a un entorno multiusuario europeo.

2. Requisitos Específicos**2.1. Requisitos referentes a la infraestructura****2.1.1. Observaciones generales**

2.1.1.1. Con objeto de garantizar a los usuarios la interoperabilidad en toda la Comunidad de los sistemas de telepeaje ya introducidos en los Estados miembros y de aquellos de futura introducción en el marco del servicio europeo de telepeaje, el subsistema de la infraestructura del SET se ajustará al artículo 2, apartado 1, y al artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2004/52/CE.

2.1.1.2. La infraestructura del SET garantizará que la exactitud de los datos de la notificación del peaje sea acorde con los requisitos del régimen de peaje, con objeto de asegurar la igualdad de trato entre los usuarios del SET en materia de peajes y tarifas (equidad).

2.1.1.3. Conforme a los requisitos de la interfaz del SET descritos en el anexo II, se establecerán protocolos de comunicación comunes entre los equipos de los perceptores de peaje y los de los proveedores del SET. Los proveedores del SET transmitirán a los perceptores de peaje, mediante canales de comunicación interoperativos, información segura sobre las operaciones de peaje y el control y ejecución de acuerdo con las especificaciones técnicas aplicables.

2.1.1.4. El SET proporcionará medios a los perceptores de peaje para detectar de forma sencilla e inequívoca si un vehículo que circula en su dominio de peaje, aparentemente utilizando el SET, está realmente equipado con un EDAB del SET válido y en correcto funcionamiento, que transmite información veraz.

- 2.1.1.5. El EDAB proporcionará a los perceptores de peaje los medios para identificar al proveedor del SET responsable. El EDAB comprobará regularmente el correcto funcionamiento de esta función, neutralizándose si detecta una irregularidad y, en los casos en que sea posible, informará al proveedor del SET de la anomalía.
- 2.1.1.6. En su caso, el equipo del SET se diseñará de forma que sus componentes de interoperabilidad utilicen normas abiertas.
- 2.1.1.7. El equipo de a bordo del SET incluirá una interfaz hombre-máquina que indique al usuario que el EDAB está funcionando correctamente, y una interfaz para declarar los parámetros de peaje variables e indicar el establecimiento de los mismos.
- 2.1.1.8. El EDAB se integrará de forma segura y fiable en el vehículo. Su instalación se ajustará a las disposiciones relativas al campo de visión delantera ⁽¹⁾ y al acondicionamiento interior de los vehículos ⁽²⁾.
- 2.1.1.9. En su caso, los perceptores de peaje informarán a los conductores, mediante señalización en la vía u otros medios, de la obligación de pagar un peaje o tasa por circular en un dominio de peaje, especialmente al entrar y salir del mismo.
- 2.1.2. **Sistemas de peaje con tecnología de microondas**
- Las aplicaciones del SET basadas en tecnologías de microondas se ajustarán:
- en el caso del EDAB de los proveedores del SET: a las normas EN15509 y ETSI ES 200674-1 y sus correspondientes informes técnicos para la aplicación de protocolos,
 - en el caso del equipo de vía fijo o móvil del perceptor de peaje: a la norma EN15509. En Italia, el equipo de vía fijo o móvil del perceptor de peaje podrá ajustarse a la norma ETSI ES 200674-1 y a sus correspondientes informes técnicos para la aplicación de protocolos.
- 2.1.3. **Sistemas de peaje basados en el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)**
- Los proveedores del SET vigilarán la disponibilidad de datos de navegación y posicionamiento por satélite.
- Asimismo, informarán a los perceptores de peaje de las dificultades que encuentren para establecer datos de notificaciones de peaje a partir de la recepción de señales de satélite. Los perceptores de peaje utilizarán la información recibida para identificar las zonas con problemas y, en su caso, facilitar el aumento de las señales de localización en colaboración con los proveedores del SET.
- 2.2. **Requisitos de explotación y gestión**
1. El SET deberá cumplir los requisitos establecidos en la legislación europea sobre la protección de las personas en materia de tratamiento y libre circulación de sus datos. Deberá garantizarse especialmente el cumplimiento de las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE.
 2. Los recaudadores de peaje y los proveedores del SET establecerán planes de contingencia para evitar que se produzcan alteraciones graves del tráfico en caso de indisponibilidad del SET.

⁽¹⁾ Directiva 90/630/CEE de la Comisión, de 30 de octubre de 1990, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 77/649/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el campo de visión del conductor de los vehículos a motor (DO L 341 de 6.12.1990, p. 20).

⁽²⁾ Directiva 2000/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de febrero de 2000, por la que se modifica la Directiva 74/60/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos de motor (partes interiores de la cabina distintas del retrovisor o retrovisores interiores, disposición de los mandos, techo o techo corredizo, respaldo y parte trasera de los asientos) (DO L 87 de 8.4.2000, p. 22).

ANEXO IV

CONFORMIDAD CON LAS ESPECIFICACIONES E IDONEIDAD PARA SU USO DE LOS COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

DECLARACIÓN CE

1. Conformidad con las especificaciones

Al evaluar la conformidad de los componentes de interoperabilidad (incluidos los equipos de vía y las interfaces) con los requisitos establecidos en la presente Decisión y todas las especificaciones técnicas pertinentes, el fabricante de dichos componentes destinados al SET, o su representante autorizado, deberá elegir los procedimientos de entre los módulos relacionados en la Decisión nº 768/2008/CE. A continuación, elaborará la declaración «CE» de conformidad con las especificaciones de los componentes de interoperabilidad tras la obtención, en su caso, de un certificado de comprobación emitido por un organismo notificado.

Dependiendo de los módulos de evaluación de la conformidad escogidos de entre los de la Decisión nº 768/2008/CE, la declaración «CE» de conformidad con las especificaciones cubrirá la evaluación de la conformidad intrínseca de los componentes de interoperabilidad, considerados individualmente, con las especificaciones que deben cumplirse, realizada por el propio fabricante o por uno o varios organismos notificados.

2. Idoneidad para su uso (interoperabilidad en funcionamiento)

La idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad se evaluará mediante el funcionamiento o el uso de los componentes utilizados, integrados de forma representativa en el sistema de peaje del SET de los perceptores de peaje en cuyo dominio circulará el equipo de a bordo durante un tiempo determinado.

Para efectuar este tipo de prueba de campo y adquirir experiencia que demuestre la interoperabilidad en funcionamiento de los componentes de interoperabilidad, el fabricante, el proveedor del SET o el representante autorizado deberá:

- a) bien colaborar directamente con los perceptores de peaje en cuyo dominio vaya a circular el equipo de a bordo, en cuyo caso,

el fabricante, el proveedor del SET o un representante autorizado deberá:

- 1) poner en servicio una o varias muestras representativas de la producción prevista;
- 2) comprobar el comportamiento en funcionamiento de los componentes de interoperabilidad, mediante un procedimiento aprobado y supervisado por el o los perceptores de peaje;
- 3) aportar al o a los perceptores de peaje pruebas de que los componentes de interoperabilidad cumplen todos los requisitos de interoperabilidad exigidos por él (ellos);
- 4) redactar una declaración de idoneidad para su uso, sujeta a la obtención de una certificación de idoneidad para su uso, emitida por el o los perceptores de peaje; la declaración de idoneidad para su uso cubrirá la evaluación por los perceptores de peaje de la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad del SET en sus correspondientes entornos SET,

y el o los perceptores de peaje deberán:

- 1) estar de acuerdo con el programa de validación a través de experiencia adquirida mediante pruebas de campo;
- 2) aprobar el procedimiento de supervisión del comportamiento en funcionamiento en sus correspondientes dominios de peaje y realizar comprobaciones específicas;
- 3) evaluar la interoperabilidad en funcionamiento con sus correspondientes sistemas;
- 4) certificar la idoneidad para su uso en sus dominios de peaje de los componentes de interoperabilidad, cuando estos demuestren un buen comportamiento;

b) bien, recurrir a un organismo notificado, en cuyo caso,

el fabricante, el proveedor del SET o un representante autorizado deberá:

- 1) poner en servicio una o varias muestras representativas de la producción prevista;
- 2) comprobar el comportamiento en funcionamiento de los componentes de interoperabilidad, mediante un procedimiento aprobado y supervisado por el organismo notificado (armonizado con los correspondientes módulos de la Decisión nº 768/2008/CE);
- 3) aportar al organismo notificado pruebas de que los componentes de interoperabilidad cumplen todos los requisitos de la presente Decisión, incluyendo los resultados de la experiencia adquirida en las pruebas de campo;
- 4) redactar una declaración «CE» de idoneidad para su uso, sujeta a la obtención de un certificado de idoneidad para su uso, emitido por el organismo notificado; la declaración «CE» de conformidad para su uso cubrirá la evaluación/valoración, por el organismo notificado, de la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad del SET, considerados en el entorno del SET del o de los perceptores de peaje seleccionados y, en especial, cuando intervienen interfaces, con respecto a las especificaciones técnicas, en particular aquellas de índole funcional, que deban ser comprobadas,

Y el organismo notificado deberá:

- 1) considerar la declaración de conformidad con las especificaciones, por lo que la prueba de campo de funcionamiento no reevaluará las especificaciones ya cubiertas por la declaración de conformidad, salvo cuando haya pruebas de que los problemas relacionados con la falta de interoperabilidad que se hayan detectado están relacionados con dichas especificaciones;
- 2) organizar la colaboración con el o los perceptores de peaje seleccionados por el fabricante;
- 3) verificar la documentación técnica y el programa de validación a través de experiencia adquirida mediante pruebas de campo;
- 4) aprobar el procedimiento de supervisión del comportamiento en funcionamiento y realizar una vigilancia específica;
- 5) evaluar la interoperabilidad en funcionamiento con los sistemas y los procesos operativos del o de los perceptores de peaje;
- 6) expedir un certificado de idoneidad para su uso en caso de que los componentes de interoperabilidad hayan funcionado correctamente;
- 7) expedir un informe en caso de que los componentes de interoperabilidad no hayan funcionado correctamente. El informe considerará también los problemas que puedan derivarse del incumplimiento por parte de los sistemas y procesos de un perceptor de peaje de las pertinentes normas y especificaciones técnicas. En su caso, el informe incluirá recomendaciones que puedan resolver estos problemas.

3. Contenido de la declaración «CE»

La declaración «CE» de conformidad con las especificaciones y de idoneidad para su uso y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados.

La declaración deberá redactarse en la misma lengua que las instrucciones y contendrá los siguientes elementos:

- a) referencias de la Directiva;
- b) nombre, apellidos y dirección del fabricante, del proveedor del SET o del representante autorizado establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un representante autorizado, se consignará también la razón social del fabricante o constructor);
- c) descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, versión, etc.);

- d) indicación del procedimiento seguido para declarar la conformidad con las especificaciones o la idoneidad para el uso;
 - e) todos los requisitos pertinentes que cumple el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de uso;
 - f) en su caso, el nombre y la dirección de los perceptores de peaje y los organismos notificados en el procedimiento seguido respecto a la evaluación de la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para el uso;
 - g) en su caso, la referencia de las especificaciones técnicas;
 - h) identificación del signatario apoderado del fabricante o de su representante autorizado establecido en la Comunidad.
-

ANEXO V

CRITERIOS MÍNIMOS QUE TENDRÁN EN CUENTA LOS ESTADOS MIEMBROS PARA LA NOTIFICACIÓN DE ORGANISMOS

- a) El organismo se acreditará con arreglo a la serie de normas EN 45000.
- b) El organismo y el personal encargado del control deberán llevar a cabo las comprobaciones con la mayor integridad profesional y la mayor competencia técnica posibles, y estar libres de toda presión e incentivo, en particular de tipo económico, que pueda influir en su juicio o en los resultados de su inspección, especialmente cuando emanen de personas o grupos de personas interesados en el resultado de las comprobaciones.
- c) El organismo, su director y el personal responsable de la realización o la supervisión de las comprobaciones no deberán intervenir, ni directamente ni como representantes autorizados, en el diseño, la elaboración, la fabricación, la comercialización o el mantenimiento de los componentes de interoperabilidad ni en su utilización. Lo anterior no excluye la posibilidad de intercambios de información técnica entre el fabricante o constructor y el organismo.
- d) El organismo deberá disponer de los medios necesarios, o tener acceso a los mismos, para cumplir debidamente las labores técnicas y administrativas relacionadas con la realización de las verificaciones.
- e) El personal encargado de las comprobaciones deberá poseer:
- una adecuada formación técnica y profesional,
 - conocimientos satisfactorios de los requisitos relativos a las comprobaciones que realiza y práctica suficiente en dichas comprobaciones,
 - la aptitud necesaria para redactar los certificados, las actas y los informes en que se plasmarán las inspecciones efectuadas.
- f) Deberá garantizarse la independencia del personal encargado de las comprobaciones. La remuneración de cada agente no dependerá del número de comprobaciones que efectúe ni de los resultados de las mismas.
- g) El organismo deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil, a menos que dicha responsabilidad esté cubierta por el Estado, amparada por la legislación nacional, o que las comprobaciones los lleve a cabo directamente el Estado miembro.
- h) El personal del organismo estará sujeto al secreto profesional en todo lo que llegue a conocer en el ejercicio de sus funciones (salvo ante las autoridades administrativas competentes del Estado en el que desempeña estas actividades) en el marco de la Directiva 2004/52/CE y de la presente Decisión o de cualquier norma de Derecho interno por la que esta se aplique.
-

ANEXO VI

PARÁMETROS DE CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS**1. Disposiciones Generales**

- 1.1. El conjunto de parámetros de clasificación de vehículos que sustenta el SET no limitará la elección de regímenes tarifarios por parte de los perceptores de peaje. El SET tendrá suficiente flexibilidad para permitir que el conjunto de parámetros de clasificación evolucione según las necesidades futuras previsibles.
- 1.2. Los perceptores de peaje comunicarán la correspondencia entre el conjunto de parámetros utilizados para la clasificación de vehículos y sus categorías tarifarias para vehículos en cada régimen tarifario aplicado en los dominios de peaje bajo su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19, al menos tres meses antes de su uso.
- 1.3. Los perceptores de peaje publicarán la correspondencia entre sus categorías tarifarias para vehículos junto con sus estructuras tarifarias para cada régimen tarifario aplicado en los dominios de peaje bajo su responsabilidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19.

2. Parámetros de clasificación de vehículos

- 2.1. Sin perjuicio de lo establecido en la disposición general 1.1, los perceptores de peaje podrán utilizar como parámetros de clasificación de vehículos:

- a) cualquier parámetro medible del vehículo que su equipo de vía pueda medir inequívocamente;
- b) cualquier parámetro del vehículo que se ajuste a las normas EN15509 y ETSI ES 200674-1 y sus correspondientes informes técnicos de aplicación del protocolo;
- c) los parámetros del vehículo que deben figurar obligatoriamente en los documentos de matriculación ⁽¹⁾, de acuerdo con la norma CEN ISO/TS24534;
- d) los parámetros variables de clasificación de vehículos actualmente utilizados por los sistemas de peaje como, por ejemplo, el número de ejes (incluidos los ejes levantados), la existencia de un remolque, etc.;
- e) los parámetros medioambientales siguientes:

— la clase de emisiones del vehículo, es decir, su categoría medioambiental de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 88/77/CEE ⁽²⁾ y la Directiva 2006/38/CE ⁽³⁾,

— un parámetro armonizado relacionado con el CO₂, es decir, el código comunitario armonizado V.7 de los documentos de matriculación de los vehículos.

- 2.2. Cuando se circule por un dominio de peaje, el equipo de a bordo de los vehículos deberá poder comunicar sus parámetros de clasificación y la información relativa al estado de su EDAB al equipo de control de las notificaciones de peaje del perceptor de peaje.

⁽¹⁾ Directiva 2003/127/CE de la Comisión, de 23 de diciembre de 2003, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁽²⁾ Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 diciembre 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores diesel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 36 de 9.2.1988, p. 33).

⁽³⁾ Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 157 de 9.6.2006, p. 8).

3. Nuevos parámetros de clasificación de vehículos

Cuando los perceptores de peaje deseen introducir nuevos parámetros de clasificación de vehículos, el Estado miembro en que estén registrados informará a la Comisión y a los otros Estados miembros de este cambio. La Comisión remitirá el asunto al Comité de Telepeaje previsto en el artículo 5, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE y dictaminará en el plazo de seis meses, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 5, apartado 2, de la Directiva 2004/52/CE.

4. Nuevos regímenes tarifarios

- 4.1. Cuando un nuevo régimen tarifario se base en los parámetros de clasificación de vehículos ya utilizados en al menos un dominio del SET, los proveedores de SET aceptarán el nuevo régimen tarifario a partir de su fecha de entrada en vigor.
 - 4.2. Cuando un régimen tarifario nuevo introduzca uno o varios parámetros nuevos de clasificación de vehículos nuevos, se seguirá el procedimiento indicado en el anexo VI, punto 3.
-