



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 183/2022, de 8 de marzo, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras españolas.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 58, de 09 de marzo de 2022
Referencia: BOE-A-2022-3675

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	4
CAPÍTULO I. Disposiciones generales	6
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.	6
Artículo 2. Definiciones.	6
CAPÍTULO II. Principios generales del SET	8
Artículo 3. Implantación del servicio europeo de telepeaje.	8
Artículo 4. Neutralidad frente a la potestad tarifaria del Estado y de las comunidades autónomas.	8
Artículo 5. Protección de datos personales.	8
Artículo 6. No discriminación y obligaciones de especificación abierta y pública.	9
Artículo 7. Remuneración.	9
Artículo 8. Discrepancias en la clasificación de los vehículos, EIB invalidados y notificaciones de peaje.	9
Artículo 9. Contabilidad.	10
Artículo 10. Registro de los proveedores del SET.	10
Artículo 11. Oficina de contacto única.	10
Artículo 12. Organismos notificados.	10
CAPÍTULO III. De los derechos y obligaciones	11
Artículo 13. Obligaciones de los proveedores del SET.	11
Artículo 14. Obligaciones de los perceptores de peaje.	13

Artículo 15. Derechos y obligaciones de los usuarios del SET.	14
CAPÍTULO IV. Disposiciones técnicas.	15
Sección 1.ª Soluciones tecnológicas	15
Artículo 16. Tecnologías admisibles en el SET.	15
Artículo 17. Otros requisitos de los sistemas de telepeaje.	16
Sección 2.ª Armonización tecnológica y transición al SET.	16
Artículo 18. Servicio único y continuo.	16
Artículo 19. Elementos adicionales relativos al SET.	16
Artículo 20. Componentes de interoperabilidad.	16
Artículo 21. Conformidad con las especificaciones e idoneidad para su uso.	17
Artículo 22. Papel de las partes interesadas e interfaces del SET.	17
Artículo 23. Criterios de implantación del SET en España y coordinación con la Comisión Europea.	17
Sección 3.ª Requisitos de los componentes de interoperabilidad	18
Artículo 24. Fiabilidad y disponibilidad.	18
Artículo 25. Compatibilidad técnica.	18
Artículo 26. Seguridad y protección de los datos personales.	18
Artículo 27. Requisitos referentes a la infraestructura.	18
Artículo 28. Requisitos de funcionamiento y gestión.	19
Sección 4.ª Clasificación de los vehículos.	19
Artículo 29. Aspectos generales.	19
Artículo 30. Parámetros de clasificación de los vehículos.	19
Artículo 31. Nuevos regímenes tarifarios.	19
CAPÍTULO V. Disposiciones administrativas.	20
Sección 1.ª Órgano de mediación.	20
Artículo 32. Establecimiento y funciones.	20
Artículo 33. Procedimiento de mediación.	20
Sección 2.ª Cláusulas de salvaguarda	21
Artículo 34. Procedimiento de salvaguarda.	21
Artículo 35. Transparencia de las evaluaciones de conformidad.	21
Sección 3.ª Supervisión y colaboración con las comunidades autónomas.	21
Artículo 36. Supervisión del proceso de transición.	21

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Artículo 37. Colaboración con las comunidades autónomas.	21
<i>Disposiciones adicionales</i>	21
Disposición adicional primera. Migración de los sistemas basados en comunicaciones dedicadas de corto alcance (DSRC) a otras tecnologías.	21
Disposición adicional segunda. Sistemas piloto.	22
<i>Disposiciones transitorias</i>	22
Disposición transitoria única.	22
<i>Disposiciones derogatorias</i>	22
Disposición derogatoria única.	22
<i>Disposiciones finales</i>	22
Disposición final primera. Título competencial.	22
Disposición final segunda. Incorporación de derecho de la Unión Europea.	22
Disposición final tercera. Habilitación normativa.	22
Disposición final cuarta. Entrada en vigor.	22
ANEXO I. Interfaces del servicio europeo de telepeaje	23
ANEXO II. Contenido mínimo de una declaración de dominio del servicio europeo de telepeaje	24
ANEXO III. Conformidad con las especificaciones e idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad	26

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

En España, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y las sociedades concesionarias de autopistas han venido realizando en estos últimos años un esfuerzo notable en la línea de fomentar la implantación de sistemas interoperables de telepeaje, actuando de acuerdo con la normativa europea aplicable y, particularmente en cuanto a las prescripciones técnicas de estos sistemas, a los estándares del Comité Europeo de Normalización (CEN), del Instituto Europeo de Normas de Telecomunicaciones (ETSI) y de la Organización Internacional de Normalización (ISO).

Estos estándares han sido incorporados a la normativa nacional española a través del Comité Técnico de Normalización CTN 159 de la Asociación Española de Normalización, UNE, sobre sistemas inteligentes de transporte. En la actualidad, la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en España está basada en el uso normalizado de la tecnología DSRC (comunicaciones dedicadas de corto alcance) de microondas en la banda de 5,8 GHz, y se encuentra garantizada en la totalidad del territorio nacional a través del sistema denominado Vía T.

No obstante, existen tecnologías diferentes de telepeaje que vienen implantándose en otros Estados miembros, tanto en sistemas de microondas como mediante satélites y basados en redes de comunicaciones móviles que, según establecía 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, constituyen el soporte sobre el que se definirá el Servicio Europeo de Telepeaje.

El despliegue del Servicio Europeo de Telepeaje establecido en esta directiva implicaba la definición previa de diversas cuestiones que se organizaban en aspectos técnicos, de procedimiento y jurídicos, en relación con los cuales se estableció un marco de colaboración y participación de los agentes interesados, entre ellos la propia Comisión, los Estados miembros, las entidades gestoras de infraestructuras, los operadores de servicios de peaje, la industria y los usuarios.

La creación del Servicio Europeo de Telepeaje supuso el establecimiento en cada Estado miembro de una normativa específica que plasmará en los ordenamientos jurídicos nacionales los criterios establecidos por la Directiva 2004/52/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, cuestión que, en el caso de España, se realizó mediante el Real Decreto 94/2006, de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en todas las carreteras estatales.

No obstante, la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, no establecía propiamente el Servicio Europeo de Telepeaje, sino que proporcionaba un marco jurídico para su establecimiento.

Con la aprobación de la Decisión 2009/750/CE, de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos, se establecieron los requisitos fundamentales de interoperabilidad, y se regularon los derechos y obligaciones de los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje, de los perceptores de peaje y de los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje.

Asimismo, la citada Decisión, obligaba a que cada Estado miembro estableciera y mantuviera actualizado un registro electrónico nacional que recogiese la información relativa tanto a los dominios existentes en su territorio en los que estuviera disponible el Servicio Europeo de Telepeaje, como a los proveedores nacionales de dicho servicio.

Para el cumplimiento de esa obligación, se dictó la Orden FOM 616/2013, de 12 de abril, por medio de la cual se creó el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España y se reguló su funcionamiento.

En los años transcurridos desde 2004, la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, ha sido modificada de manera sustancial, y en aras de la claridad, en el año 2019 fue derogada y refundida en la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Asimismo, en consonancia con lo establecido en la nueva directiva, se aprobó el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/204 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, relativo a las obligaciones detalladas de los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje, el contenido mínimo de la declaración de dominio del Servicio Europeo de Telepeaje, las interfaces electrónicas, los requisitos de los componentes de interoperabilidad y por el que se deroga la Decisión 2009/750/CE de la Comisión, de 6 de octubre de 2009.

Mediante este real decreto se establecen las normas que permiten hacer efectivo en España lo previsto en la citada Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, en el Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, relativo a la clasificación de los vehículos, las obligaciones de los usuarios del Servicio Europeo de Telepeaje, los requisitos relacionados con los componentes de interoperabilidad y los criterios mínimos de selección de los organismos notificados, y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/204 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, con inclusión de las necesarias disposiciones relativas a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje, y se da cumplimiento, igualmente, al mandato de la disposición adicional novena de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, que autoriza al Gobierno para aprobar la reglamentación técnica que permita la interoperabilidad de los sistemas de cobro electrónico de peajes sin detención del vehículo utilizados por los concesionarios de autopistas.

No es objeto de este real decreto desarrollar el contenido del «Capítulo VIII. Intercambio de información sobre el impago de cánones de carretera» de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, cuya transposición al ordenamiento jurídico español se ha realizado por la Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos.

Este real decreto se aprueba al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a, 21.^a y 24.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, tráfico y circulación de los vehículos a motor y sobre obras públicas de interés general, y respeta los principios de buena regulación, a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y, en particular, a los principios de necesidad y eficiencia, justificándose en la obligación de transponer las nuevas directivas.

De acuerdo con el principio de seguridad jurídica, la norma es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional e internacional, pues es de aplicación homogénea en todo el territorio nacional en concordancia con la Directiva que obliga a su aplicación uniforme en todo el ámbito de la Unión Europea.

En aplicación del principio de eficiencia, la norma no contiene ninguna carga administrativa y no supondrá el incremento de los recursos humanos y económicos disponibles por la Administración General del Estado.

De acuerdo con el principio de transparencia, en la elaboración de la norma se han seguido todos los procesos de participación pública que establece la normativa vigente: han sido consultadas las comunidades autónomas y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las organizaciones y asociaciones reconocidas por ley cuyos derechos e intereses legítimos se ven afectados por este real decreto, mediante la consulta pública previa y la audiencia e información pública, previstas en los apartados 2 y 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, respectivamente.

Asimismo, en aplicación del artículo 26.5 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se ha recabado la aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública y el informe del Ministerio de Política Territorial sobre la distribución de las competencias entre el Estado y las comunidades autónomas, y de la Oficina de Coordinación y Calidad normativa dependiente del Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de marzo de 2022,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto fija las condiciones necesarias para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras españolas con los de otros Estados miembros de la Unión Europea.

El objetivo de la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera se alcanzará por medio del Servicio Europeo de Telepeaje (SET), que será complementario de los servicios nacionales de telepeaje.

2. La normativa contenida en este real decreto es aplicable a la percepción por medios electrónicos o telemáticos de todo tipo de tarifas o cánones a que puedan estar sujetas las carreteras españolas, así como cualquiera de los elementos de dichas infraestructuras o en conexión con ellas como son túneles, puentes y transbordadores.

3. Sin perjuicio de lo anterior, este real decreto no es aplicable a:

a) Los sistemas de peaje para los que no existan medios electrónicos o telemáticos de cobro.

b) Los sistemas de telepeaje distintos de los definidos el artículo 2, apartado 16.

c) Los sistemas de peaje pequeños de carreteras estrictamente locales, para los que los costes de cumplimiento de los requisitos de interoperabilidad recogidos en este real decreto sean desproporcionados en relación con los beneficios obtenidos desde el punto de vista de la implantación del Servicio Europeo de Telepeaje.

d) Tasas de aparcamientos.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de lo dispuesto en este real decreto, se entenderá por:

1. Interoperabilidad: la capacidad de los sistemas de telepeaje para proveer y aceptar servicios con equipos adquiridos de diferentes fabricantes, que pueden estar situados en vías distintas y ser operados por sociedades concesionarias independientes, o por entidades públicas o privadas, españolas o de otro Estado miembro de la Unión Europea, que puedan ser perceptores de peaje en virtud de la legislación sectorial de carreteras estatal o autonómica, funcionando de manera transparente de cara al usuario.

2. Sociedad concesionaria: entidad titular de los derechos de explotación de una determinada infraestructura, en los términos que definen la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, la Ley 13/2003, de 23 de mayo, y la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público.

3. Peaje o canon de carretera: el canon que deben abonar los usuarios de las carreteras para circular por una carretera determinada, una red de carreteras, una estructura, como un puente o un túnel, o un transbordador.

4. Entidad emisora: entidad de servicios de índole esencialmente financiera, autorizada para proveer a los usuarios del SET con medios electrónicos o telemáticos de pago adecuados a los sistemas de telepeaje.

5. Equipo instalado a bordo (EIB): el conjunto de componentes (equipo y programas informáticos) que deben usarse como parte del servicio de peaje, instalado o llevado a bordo de un vehículo con el fin de registrar, almacenar, procesar y recibir o transmitir datos a distancia, y que puede ser un dispositivo independiente o estar integrado en el vehículo.

6. Servicio de peaje: el servicio que permite a los usuarios que hayan suscrito un único contrato y, en su caso, tengan un único elemento de EIB, utilizar un vehículo en uno o varios dominios del SET, y que incluye:

a) En su caso, proporcionar un EIB personalizado a los usuarios y mantener sus funciones.

b) Garantizar que se paga al perceptor de peaje el peaje que debe el usuario.

- c) Facilitar al usuario los medios para realizar el pago o aceptar uno ya existente.
- d) El cobro del peaje al usuario.
- e) La gestión de las relaciones comerciales con el usuario.
- f) La aplicación y el cumplimiento de las políticas de seguridad y privacidad para los sistemas de peaje de carretera.

7. Servicio Europeo de Telepeaje (SET): servicio de peaje que un proveedor del SET presta a los usuarios del SET, en virtud de un contrato en uno o varios dominios del SET a través de medios de pago electrónicos o telemáticos que garantizan su interoperabilidad a nivel técnico, contractual y de procedimientos en los distintos Estados miembros de la Unión Europea de acuerdo con lo establecido en la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

8. Dominio del SET: una carretera, una red de carreteras, una estructura, como un puente o un túnel, o un transbordador, donde se recaudan peajes utilizando un sistema de telepeaje.

9. Perceptor de peaje: una entidad pública o privada que cobra peajes por la circulación de vehículos en un dominio del SET.

10. Perceptor de peaje designado: una entidad pública o privada que ha sido designada como perceptor de peaje en un futuro dominio del SET.

11. Proveedor de servicios de peaje: una entidad jurídica que presta servicios de peaje en uno o varios dominios del SET para una o varias clases de vehículos.

12. Proveedor del SET: una entidad que, en virtud de un contrato específico, proporciona acceso al SET a un usuario del SET, que transfiere los peajes al perceptor de peaje correspondiente, y que está registrada en el Estado miembro donde está establecida.

13. Proveedor principal del servicio: proveedor de servicios de peaje que tiene obligaciones específicas, como la obligación de firmar contratos con todos los usuarios interesados, o derechos específicos, como una remuneración específica o un contrato a largo plazo garantizado, distintos de los derechos y obligaciones de otros proveedores de servicios.

14. Usuario del SET: persona física o jurídica que tiene un contrato con un proveedor del SET con el fin de obtener acceso al SET.

15. Acreditación: proceso definido y gestionado por el perceptor de peaje al que debe someterse un proveedor del SET antes de que se le autorice a ofrecer el SET en un dominio del SET.

16. Sistema de telepeaje de carretera: sistema de cobro de peaje en el que la obligación del usuario de abonar el peaje está asociada a la detección automática de la presencia del vehículo en un lugar determinado, merced a la comunicación remota con el EIB del vehículo o el reconocimiento automático de su matrícula, que es el único factor que desencadena una obligación de pago.

17. Sistema conforme al SET: el conjunto de los elementos de un sistema de telepeaje que son específicamente necesarios para la integración de proveedores del SET en el sistema, y para el funcionamiento del SET.

18. Componente 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.

19. 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.

20. Servicio interno: sistema electrónico central utilizado por el perceptor de peaje, por un grupo de perceptores de peaje que han creado un centro de interoperabilidad o por el proveedor del SET para registrar, procesar y transmitir información en el marco de un sistema de telepeaje.

21. Parámetros de clasificación del vehículo: la información relacionada con el vehículo con arreglo a la cual se calculan los peajes sobre la base de los datos contextuales del peaje.

22. Vehículo: aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

23. Vehículo ligero: un vehículo con una masa máxima autorizada no superior a 3,5 toneladas.

24. Vehículo pesado: un vehículo con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas.

25. 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.

26. Notificación de peaje: una declaración realizada a un perceptor de peaje que confirma la presencia de un vehículo en un dominio del SET, en un formato acordado entre el proveedor del servicio de peaje y el perceptor de peaje.

27. Sistema sustancialmente modificado: un sistema de telepeaje existente que ha sido o es objeto de un cambio que requiere que los proveedores del SET realicen modificaciones de los componentes de interoperabilidad que están en funcionamiento, como la reprogramación o la adaptación de las interfaces de su servicio interno, en tal medida que es necesaria una nueva acreditación.

28. Titular del vehículo: persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente.

CAPÍTULO II

Principios generales del SET

Artículo 3. *Implantación del servicio europeo de telepeaje.*

Para alcanzar el objetivo señalado en el artículo 1, apartado 1, se adoptarán en las todas las carreteras españolas las medidas necesarias para la aceptación del Servicio Europeo de Telepeaje, que será complementario de cualquier otro servicio de telepeaje ofrecido a nivel nacional, en los plazos, términos y condiciones que dispone la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019.

Artículo 4. *Neutralidad frente a la potestad tarifaria del Estado y de las comunidades autónomas.*

1. El Servicio Europeo de Telepeaje será independiente de las disposiciones nacionales y autonómicas relativas a la finalidad del peaje, el modelo de tarificación aplicado, la cuantía de las tarifas y los criterios de aplicación de cánones a infraestructuras y categorías concretas de vehículos.

2. El Servicio Europeo de Telepeaje afectará únicamente al método de percepción de los peajes o cánones mediante medios de pago electrónicos o telemáticos, sin interferir con el ejercicio de la potestad reguladora de la Administración General del Estado y de las comunidades autónomas en otros aspectos sustantivos de la explotación de carreteras o del régimen concesional en general, que se encuentran recogidos en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, y en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, así como en la legislación autonómica aplicable, según el caso.

Artículo 5. *Protección de datos personales.*

1. La aplicación de este real decreto se llevará a cabo de forma que el tratamiento de los datos personales necesarios para el funcionamiento del Servicio Europeo de Telepeaje se

realice con arreglo a las normas de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas, incluida su vida privada y, en particular, de conformidad con la 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 (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas), la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por parte de las autoridades competentes para fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales, y a la libre circulación de dichos datos y por la que se deroga la Decisión Marco 2008/977/JAI del Consejo, el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales, y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la 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 (Reglamento General de Protección de Datos), y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

2. Igualmente será de obligado cumplimiento, en su aplicación específica al servicio de telepeaje, lo que disponen a ese respecto la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, y la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios a la sociedad de la información y de comercio electrónico.

Artículo 6. *No discriminación y obligaciones de especificación abierta y pública.*

La implantación de los sistemas interoperables de telepeaje a que se refiere este real decreto en las carreteras españolas se basará en tecnologías conformes con normas abiertas y públicas, disponibles para todos los fabricantes y suministradores sobre una base no discriminatoria.

Artículo 7. *Remuneración.*

1. Los proveedores del SET tendrán derecho a recibir una remuneración del perceptor de peaje.

El método de cálculo de la remuneración que corresponde a los proveedores del SET debe ser transparente, no discriminatorio e idéntico para todos los proveedores del SET acreditados en un mismo dominio del SET.

El perceptor del peaje estará obligado a publicar el método de cálculo de la remuneración como parte de las condiciones comerciales de la declaración de dominio del SET a las que se hace referencia en el anexo II de este real decreto.

2. En los dominios del SET en los que haya un proveedor principal del servicio, el método de cálculo de la remuneración de los proveedores del SET tendrá la misma estructura que la remuneración por servicios comparables prestados por el proveedor principal del servicio.

La cuantía de la remuneración de los proveedores del SET podrá diferir de la remuneración del proveedor principal del servicio, si tal diferencia está justificada por:

a) El coste de requisitos y obligaciones específicos aplicables al proveedor principal del servicio, pero no a los proveedores del SET, y

b) La necesidad de deducir de la remuneración de los proveedores del SET los gastos fijos repercutidos por el perceptor de peaje en razón de los costes que para él supone ofrecer, explotar y mantener en su dominio de peaje un sistema conforme al SET, incluidos los costes de acreditación, siempre y cuando dichos costes no estén incluidos en el peaje.

Artículo 8. *Discrepancias en la clasificación de los vehículos, EIB invalidados y notificaciones de peaje.*

1. A efectos de la determinación de la tarifa de peaje aplicable a un vehículo determinado, si hubiera una discrepancia entre la clasificación del vehículo utilizada por el

proveedor del SET y la utilizada por el perceptor de peaje, prevalecerá la de este último, salvo que pueda demostrarse la existencia de un error.

2. El perceptor de peaje tiene derecho a exigir al proveedor del SET el pago correspondiente a las notificaciones de peaje debidamente justificadas, y a las notificaciones de peaje fallidas debidamente justificadas, referentes a cualquier cuenta de usuario del SET gestionada por dicho proveedor del SET.

3. Si un proveedor del SET envía a un perceptor de peaje una lista de EIB invalidados de acuerdo con lo indicado en el artículo 13, apartado 2, letra b), dicho proveedor no será responsable de cualquier futuro peaje devengado a través del uso de dichos EIB.

El número de elementos en la lista de EIB 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 los 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 9. *Contabilidad.*

1. Las entidades jurídicas que presten servicios de peaje llevarán una contabilidad que permita distinguir con claridad los gastos e ingresos relacionados con la prestación de servicios de peaje de los gastos e ingresos relacionados con otras actividades.

2. La información sobre los gastos e ingresos relacionados con la prestación de servicios de peaje se facilitará al órgano de mediación o al órgano jurisdiccional competente que la solicite.

3. Quedan prohibidas las subvenciones cruzadas entre las actividades realizadas en calidad de proveedor de servicios de peaje y las demás actividades.

Artículo 10. *Registro de los proveedores del SET.*

De conformidad con lo establecido en este real decreto y su normativa de desarrollo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana gestionará la inscripción de los proveedores del SET en el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España, autorizando la inscripción de las entidades establecidas en su territorio que lo soliciten y que acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Ser titulares de una certificación EN ISO 9001 o equivalente;
- b) Disponer del equipo técnico y de una declaración CE, o un certificado, que acredite la conformidad de los componentes de interoperabilidad con las especificaciones;
- c) Tener competencia en la prestación de servicios de telepeaje o en otros ámbitos pertinentes;
- d) Poseer la capacidad financiera apropiada;
- e) Mantener un programa global de gestión del riesgo que es auditado al menos cada dos años, y
- f) Gozar de buena reputación.

Artículo 11. *Oficina de contacto única.*

La persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana establecerá una oficina de contacto única para proveedores del SET y hará públicos los detalles de contacto de dicha oficina, y los facilitará, previa petición, a los proveedores del SET interesados.

La oficina de contacto única, previa petición del proveedor del SET, facilitará y coordinará los primeros contactos administrativos entre el proveedor del SET y los perceptores de peaje responsables de los dominios del SET en el territorio nacional.

La oficina de contacto podrá ser una persona física o un organismo público o privado.

Artículo 12. *Organismos notificados.*

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana notificará a la Comisión, y a los demás Estados miembros de la Unión Europea, los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad con las especificaciones o la idoneidad para

su uso de los componentes de interoperabilidad previstos en el Reglamento de Ejecución 2020/204 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, indicando para cada uno de ellos su ámbito de competencia y los números de identificación obtenidos previamente de la Comisión.

Si el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana considerase que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios previstos en Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, someterá el asunto al Comité de Telepeaje a que se refiere el artículo 31, apartado 1 de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019.

Cuando se verificase que un organismo notificado por el Reino de España ha dejado de cumplir los requisitos mínimos de selección a los que hace referencia el anexo III del Reglamento Delegado (UE) 2020/203 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2019, en lo referente a los organismos notificados, se adoptarán las medidas necesarias para que se le retire la acreditación y se le comunicará a la Comisión y a los demás Estados miembros.

CAPÍTULO III

De los derechos y obligaciones

Artículo 13. *Obligaciones de los proveedores del SET.*

1. Los proveedores del SET que sean inscritos en el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España estarán obligados a:

a) Celebrar contratos de SET que abarquen todos los dominios del SET en los territorios de al menos cuatro Estados miembros de la Unión Europea en un plazo máximo de treinta y seis meses a contar desde su registro, de conformidad con el artículo 10.

b) Suscribir contratos que abarquen todos los dominios del SET en un determinado Estado miembro en un plazo máximo de veinticuatro meses a contar desde la celebración del primer contrato en dicho Estado miembro, excepto en el caso de aquellos dominios del SET en los que los perceptores de peaje responsables no cumplan con el artículo 14, apartado 1, letra b).

c) Mantener en todo momento la cobertura de todos los dominios del SET una vez suscritos los correspondientes contratos.

En aquellos casos en los que el proveedor del SET no pueda mantener la cobertura de un dominio del SET por incumplir el perceptor del peaje el presente real decreto, el proveedor del SET acudirá al órgano de mediación del Estado miembro al que pertenezca el dominio en cuestión, para que éste intermedie con objeto de que se restablezca la cobertura a la mayor brevedad posible.

d) Publicar información sobre los dominios del SET cuya cobertura garantizan y sobre cualquier modificación de los mismos, así como, en el plazo de un mes a partir de su inscripción en el registro, planes detallados sobre cualquier ampliación de su servicio a otros dominios del SET, con actualizaciones anuales.

e) Hacer pública su política de contratación para con los usuarios del SET.

f) Facilitar a los usuarios del SET unos EIB que cumplan los requisitos establecidos en este real decreto, en el Real Decreto 188/2016, de 6 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento por el que se establecen los requisitos para la comercialización, puesta en servicio y uso de equipos radioeléctricos, y se regula el procedimiento para la evaluación de la conformidad, la vigilancia del mercado y el régimen sancionador de los equipos de telecomunicación, y en el Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo, por el que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos, así como en las Directivas (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros sobre la comercialización de equipos radioeléctricos, y 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética.

2. Los proveedores del SET que presten los servicios del SET en España estarán obligados a:

a) Facilitar a los usuarios del SET unos EIB que cumplan los requisitos establecidos en este real decreto y en los Reales Decretos 186/2016, de 6 de mayo, y 188/2016, de 6 de mayo, así como en las Directivas (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, y 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá pedir a los proveedores del SET de que se trate que demuestren el cumplimiento de dichos requisitos.

En caso de que los EIB facilitados a los usuarios del SET permitan hacer un seguimiento del vehículo, estarán configurados para que éste se realice exclusivamente el tiempo necesario para la prestación de los servicios del SET, evitando hacer el seguimiento del vehículo cuando éste transite fuera de los dominios del SET. Asimismo, los EIB deberán permitir al usuario su apagado en cualquier momento, incluso dentro de los dominios del SET, si éste no desee abonar el peaje por medio del SET.

b) Mantener listas de los EIB invalidados relacionados con sus contratos de SET con los usuarios del SET. Estas listas se mantendrán cumpliendo estrictamente la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, y las normas de la Unión Europea sobre protección de datos personales que figuran, en particular, en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, y en la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002.

c) Facilitar a los perceptores de peaje responsables de un dominio del SET:

1.º La información que estos necesiten, tanto para calcular y aplicar el peaje a los vehículos de los usuarios del SET como para poder verificar el cálculo del peaje aplicado a los vehículos de los usuarios del SET por los proveedores del SET.

2.º Los datos relativos a todos los vehículos de los que siendo titulares los usuarios del proveedor del SET en cuestión, hayan circulado en un período determinado en el dominio del SET del que es responsable el perceptor de peaje, así como datos relativos a los titulares de dichos vehículos, en la medida en que el perceptor de peaje necesite tales datos para cumplir sus obligaciones con las autoridades fiscales.

Esta información será entregada en el plazo máximo de dos días desde el momento en que se efectúe la solicitud.

Sin perjuicio de lo anterior, el perceptor de peaje en ningún caso podrá hacer uso o aprovechamiento alguno de los datos que facilite el proveedor del SET salvo para el cumplimiento de sus obligaciones con las autoridades fiscales. Tampoco podrá comunicar dichos datos a ningún otro proveedor de servicios de peaje.

Estos datos serán tratados de conformidad con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales, y con las normas de la Unión Europea sobre protección de datos personales que figuran en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, así como con las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales que incorporan la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, al derecho nacional.

d) Cooperar con los perceptores de peaje en su labor de identificación de los presuntos infractores.

3. Con el fin de supervisar el funcionamiento de sus servicios, los proveedores del SET establecerán procesos operativos auditados que prevean medidas adecuadas para las situaciones en que se detecten problemas de funcionamiento o vulneraciones de la integridad.

4. En los sistemas basados en el sistema mundial de navegación por satélite, los proveedores del SET supervisarán la disponibilidad de los datos de navegación y posicionamiento por satélite. Asimismo, informarán a los perceptores de peaje de cualquier dificultad que encuentren para establecer datos de notificaciones de peaje a partir de la recepción de señales de satélite.

5. Un perceptor de peaje podrá pedir la colaboración de un proveedor del SET al objeto de llevar a cabo sin previo aviso ensayos detallados 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 ensayos a lo largo del año, en el caso de un determinado proveedor del SET, deberá guardar proporción con las cifras medias de tráfico anual o de previsiones de tráfico de dicho proveedor en el dominio o dominios del perceptor de peaje.

6. Salvo que se acuerde otra cosa, el proveedor del SET facilitará al perceptor de peaje la información siguiente, necesaria para aplicar el peaje a los vehículos de los usuarios del SET, o permitirá que el perceptor de peaje verifique el cálculo del peaje aplicado a los vehículos de los usuarios del SET por los proveedores del SET:

- a) El número de matrícula del vehículo del usuario del SET, incluido el código internacional del país de la placa de matrícula;
- b) Un identificador de la cuenta del usuario del SET;
- c) Un identificador del EIB, si se usa en un dominio del SET;
- d) Los parámetros de clasificación del vehículo necesarios para establecer la tarifa aplicable.

El intercambio de datos se ajustará a las disposiciones del anexo I de este real decreto.

7. Los proveedores del SET prestarán un servicio y una asistencia técnica adecuados para garantizar una personalización correcta del equipo instalado a bordo. Los proveedores del SET serán responsables de los parámetros fijos de clasificación del vehículo almacenados en el equipo instalado a bordo o en su servicio interno.

Los parámetros variables de clasificación del vehículo, que pueden variar de un viaje a otro o en el transcurso 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.

8. Si procede, en la facturación presentada a los usuarios del SET por los proveedores de este servicio se distinguirá claramente entre el importe correspondiente a la prestación del servicio por parte 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 pertinentes para el usuario que componen los peajes específicos.

9. Los proveedores del SET informarán sin demora a los usuarios del servicio de cualquier notificación de peajes fallida relacionada con su cuenta, dándole la oportunidad de regularizar dicha cuenta antes de tomar medida de ejecución alguna, cuando ello sea posible con arreglo a la legislación nacional.

Artículo 14. *Obligaciones de los perceptores de peaje.*

1. Los perceptores de peaje de SET responsables de un dominio del SET en el territorio nacional están obligados a:

a) Elaborar y mantener actualizado una declaración de dominio del SET en la que se fijen las condiciones generales de acceso de los proveedores del SET a dicho dominio, y que contendrá como mínimo la información a la que hace referencia el anexo II de este real decreto.

b) Aceptar, sin discriminaciones, a cualquier proveedor del SET que solicite prestar servicios del SET en los mencionados dominios.

La aceptación de un proveedor del SET en un dominio del SET estará sujeta al cumplimiento por parte del proveedor de las obligaciones y las condiciones generales establecidas en la declaración de dominio del SET.

c) No exigir a los proveedores del SET el uso de soluciones o procesos técnicos concretos que dificulten la interoperabilidad de los componentes de éste con los sistemas de telepeaje de carretera en otros dominios del SET.

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

Aceptar en sus dominios del SET cualquier EIB operativo de los proveedores del SET con los que hayan establecido relaciones contractuales si ha sido certificado con arreglo al procedimiento definido el anexo III de este real decreto, y no está incluido en la lista de EIB invalidados mencionada en el artículo 13, apartado 2, letra b).

d) Colaborar 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 del SET.

2. Cuando un dominio del SET no cumpla las condiciones de interoperabilidad técnica y de procedimiento establecidas por este real decreto el perceptor de peaje responsable evaluará el problema con las partes interesadas y, si entra dentro de su esfera de responsabilidades, adoptará las medidas correctoras necesarias para garantizar la interoperabilidad del sistema de peaje con el SET.

De ser preciso, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana actualizará el Registro Electrónico Nacional del Servicio Europeo de Telepeaje en España en lo referente a la información relativa a los dominios del SET dentro de su territorio.

3. En caso de deficiencias en el funcionamiento del SET imputables al perceptor de peaje, éste deberá tener previsto un modo de servicio degradado que permita que los vehículos dotados del equipo a que se refiere el apartado 1.d) de este artículo puedan circular en condiciones de seguridad y con un retraso mínimo sin que sean considerados sospechosos de impago de cánones de carretera.

4. Cuando se modifique de manera sustancial un sistema de cobro de telepeaje, el perceptor de peaje responsable del sistema deberá publicar la declaración de dominio del SET actualizada con suficiente antelación para que los proveedores del SET ya acreditados puedan adaptar sus componentes de interoperabilidad a los nuevos requisitos y obtener una nueva acreditación al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del sistema modificado, teniendo en cuenta la duración del proceso de evaluación de la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad a que se refiere el artículo 20, apartado 1.

Análogamente, cuando se cree un nuevo sistema de cobro de telepeaje, el futuro perceptor de peaje responsable del sistema deberá publicar una declaración de dominio del SET con antelación suficiente para que los proveedores del SET interesados puedan obtener una acreditación al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del nuevo sistema, teniendo debidamente en cuenta la duración del proceso de evaluación de la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad a que se refiere el artículo 20, apartado 1.

5. El peaje cobrado por los perceptores de peaje a los usuarios del SET no será superior al peaje nacional o local correspondiente. Lo anterior no afectará al derecho de las diferentes Administraciones Públicas a establecer rebajas o descuentos para promover la utilización del telepeaje.

Todas las rebajas o descuentos en los peajes que las administraciones públicas o los perceptores de peaje ofrezcan a los usuarios de EIB deberán ser transparentes, anunciarse públicamente y ser accesibles en las mismas condiciones para los usuarios de los proveedores del SET.

6. Los contratos entre perceptores de peaje y proveedores del SET referentes a la prestación de servicios del SET en el territorio nacional permitirán que el proveedor del SET emita la factura de peaje directamente al usuario del SET.

El perceptor de peaje podrá solicitar que el proveedor del SET facture al usuario en su nombre y por su cuenta, y el proveedor del SET cumplirá dicha solicitud.

7. En lo que afecta a los dominios del SET que correspondan con las autopistas de peaje de titularidad estatal explotadas en régimen de concesión, cualquier relación contractual que los perceptores de peaje pretendan mantener con proveedores del SET deberá ser conocida, y en su caso, aprobada por la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje.

Artículo 15. *Derechos y obligaciones de los usuarios del SET.*

1. Los usuarios del SET pueden adherirse al SET a través de cualquier proveedor del SET, independientemente de su nacionalidad, del Estado miembro en el que tengan fijada su residencia o del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo.

Al suscribir un contrato con un proveedor del SET, los usuarios del SET deberán ser debidamente informados por éste acerca de los medios de pago válidos y, de conformidad con la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de

2016, el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, 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. 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.

3. Si se instalan o transportan a bordo de un vehículo dos o más EIB, es responsabilidad del usuario del SET utilizar o activar el EIB correspondiente para el dominio específico del SET.

4. Los usuarios del SET:

a) Se asegurarán de la veracidad tanto de todos los datos de usuario y del vehículo que suministren a los proveedores del SET como de la declaración de parámetros variables.

b) Adoptarán todas las medidas posibles para asegurarse de que el EIB esté en funcionamiento mientras el vehículo circule en un dominio del SET que requiera tales equipos.

c) Utilizarán el EIB de acuerdo a las instrucciones del proveedor del SET, especialmente cuando éstas se apliquen a la declaración de parámetros variables de clasificación de vehículos.

CAPÍTULO IV

Disposiciones técnicas

Sección 1.^a Soluciones tecnológicas

Artículo 16. *Tecnologías admisibles en el SET.*

1. Todos los sistemas de telepeaje de carretera nuevos que requieran la instalación o utilización de un EIB se basarán, a efectos de realizar las transacciones de telepeaje, en la utilización de al menos una de las tecnologías siguientes:

- a) Localización por satélite;
- b) Comunicaciones móviles;
- c) Tecnología de microondas a 5,8 GHz.

Los sistemas de telepeaje de carretera existentes que requieran la instalación o el empleo de EIB y que utilicen otras tecnologías deberán satisfacer los requisitos establecidos en el párrafo primero del presente apartado si se llevan a cabo importantes mejoras tecnológicas.

2. Los equipos en que se apoye el SET deberán ajustarse, en particular, a los requisitos del Real Decreto 188/2016, de 6 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento por el que se establecen los requisitos para la comercialización, puesta en servicio y uso de equipos radioeléctricos, y se regula el procedimiento para la evaluación de la conformidad, la vigilancia del mercado y el régimen sancionador de los equipos de telecomunicación, y al Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo, por el que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos. El sistema, en su conjunto, deberá cumplir la normativa vigente en materia de telecomunicaciones y de regulación del espectro radioeléctrico.

3. Los perceptores de peaje y las entidades emisoras de medios de telepeaje autorizadas en España, pondrán a disposición de los usuarios interesados EIB que sean aptos para funcionar correctamente dentro del servicio europeo de telepeaje. Estos EIB deberán ser interoperables con los sistemas de telepeaje que estén vinculados al servicio europeo en los demás Estados miembros de la Unión Europea, utilizando las tecnologías mencionadas en el apartado 1 de este artículo.

4. Los EIB de los vehículos podrán estar adaptados también a otras funcionalidades y tecnologías, siempre que ello no conlleve una carga adicional para los usuarios, no cree discriminación entre ellos, ni produzca interferencias con los servicios de peaje en ningún

dominio del SET. Cuando proceda, los equipos instalados a bordo podrán estar también conectados al tacógrafo electrónico del vehículo.

5. Los EIB que utilicen tecnología de localización por satélite y que se introduzcan en el mercado después del 19 de octubre de 2021 deberán ser compatibles con los servicios de localización prestados por el sistema Galileo y con el Sistema Europeo de Navegación por Complemento Geoestacionario (EGNOS).

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 8 de este artículo, los proveedores del SET deberán poner a disposición de los usuarios del SET EIB que sean adecuados para su utilización, interoperables y capaces de comunicar con los sistemas de telepeaje de carretera pertinentes en servicio en los Estados miembros que utilicen las tecnologías enumeradas en el apartado 1.

7. Los EIB podrán utilizar sus propios equipos y programas informáticos, elementos de otros equipos y programas informáticos presentes en el vehículo, o ambos. Con el fin de comunicar con otros equipos informáticos presentes en el vehículo, los EIB podrán utilizar tecnologías distintas de las enumeradas en el apartado 1 de este artículo, a condición de que queden garantizadas la seguridad, la calidad del servicio y la privacidad.

Artículo 17. *Otros requisitos de los sistemas de telepeaje.*

La incorporación de posibles mejoras sucesivas y adelantos tecnológicos producidos en el campo de las tecnologías de la información y de las comunicaciones en los sistemas de telepeaje, se efectuará en cualquier caso evitando costes de sustitución u otras circunstancias que puedan dar lugar a discriminación entre los usuarios nacionales y de otros Estados miembros.

Sección 2.^a Armonización tecnológica y transición al SET

Artículo 18. *Servicio único y continuo.*

Los perceptores de peaje de dominios del SET y los proveedores de servicios del SET adoptarán las medidas necesarias para asegurar que la prestación del SET a los usuarios constituya un servicio único y continuo en el que:

a) Una vez que los parámetros de clasificación del vehículo, incluidos los variables, han sido almacenados o declarados, o ambas cosas, ya no es necesaria ninguna otra intervención humana en el interior del vehículo en el transcurso de un viaje, salvo que se modifiquen las características del vehículo, y

b) La interacción humana con una pieza concreta del EIB será la misma independientemente del dominio del SET de que se trate.

Artículo 19. *Elementos adicionales relativos al SET.*

La relación de los usuarios del SET con los perceptores de peaje dentro del marco del SET se limitará al proceso de facturación de conformidad con el artículo 14, apartado 6, y a los procesos de control del cumplimiento de la obligación de pago de cánones. Las interacciones entre los usuarios y los proveedores del SET, o su EIB, podrán ser específicas para cada proveedor, siempre que no se comprometa la interoperabilidad del SET.

Artículo 20. *Componentes de interoperabilidad.*

1. Cuando se cree un nuevo sistema de telepeaje de carretera el perceptor de peaje designado responsable del sistema determinará y publicará en la declaración de dominio del SET la planificación detallada del proceso de evaluación de la conformidad con las especificaciones y del proceso de evaluación de la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad, que permita la acreditación de los proveedores del SET interesados al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del nuevo sistema.

De igual manera, cuando se modifique sustancialmente un sistema de telepeaje de carretera, el perceptor de peaje responsable del sistema determinará y publicará en la declaración de dominio del SET, además de los elementos a que se refiere el párrafo anterior, la planificación detallada de la reevaluación de la conformidad con las

especificaciones y de la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad de los proveedores del SET ya acreditados para el sistema antes de la modificación sustancial.

Esta planificación permitirá que se reacrediten los proveedores del SET en cuestión al menos un mes antes de la entrada en funcionamiento del sistema modificado, estando los perceptores de peaje obligados a respetar dicha planificación.

2. Cada perceptor de peaje responsable de un dominio del SET en el territorio de dichos Estados miembros deberá crear un entorno experimental en el que el proveedor del SET o sus representantes autorizados puedan verificar que su EIB es idóneo para su uso en el dominio del SET del perceptor de peaje y obtener una certificación de que se han completado con éxito los respectivos ensayos.

Sin perjuicio de lo anterior, los perceptores de peaje podrán crear un entorno experimental único para más de un dominio del SET debiendo, en este caso, permitir a un representante autorizado verificar la idoneidad para su uso de un tipo de EIB en nombre de más de un proveedor del SET.

Los perceptores de peaje podrán exigir a los proveedores del SET o sus representantes autorizados que sufraguen los costes de las respectivas pruebas.

3. Ni las administraciones públicas, ni los perceptores de peaje del SET podrán prohibir, restringir o dificultar la comercialización de componentes de interoperabilidad para su utilización en el SET cuando lleven la marca «CE»; ya sea una declaración de conformidad con las especificaciones o una declaración de idoneidad para su uso, o ambas.

En particular, no exigirán 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, o de ambos procedimientos.

Artículo 21. *Conformidad con las especificaciones e idoneidad para su uso.*

La conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad se evaluará de conformidad con el anexo III del presente real decreto.

Artículo 22. *Papel de las partes interesadas e interfaces del SET.*

1. Los perceptores de peaje y los proveedores del SET establecerán interfaces comunes y aplicarán protocolos de comunicación de conformidad con los requisitos del anexo I del presente real decreto. Los proveedores del SET transmitirán a los perceptores de peaje, mediante canales de comunicación interoperables, información segura sobre las operaciones de peaje y el control y ejecución de acuerdo con especificaciones técnicas aplicables.

2. Los proveedores del SET garantizarán que los perceptores de peaje puedan detectar de forma sencilla e inequívoca si un vehículo que circula en uno de sus dominios del SET que exige el uso de un EIB, y supuestamente utiliza el SET, está realmente equipado con un EIB del SET válido y en correcto funcionamiento que transmite información veraz.

3. El EIB del SET incluirá una interfaz hombre-máquina que muestre al usuario que el EIB está funcionando correctamente, y una interfaz para declarar los parámetros de peaje variables e indicar la configuración de los mismos.

Artículo 23. *Criterios de implantación del SET en España y coordinación con la Comisión Europea.*

Corresponde a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la definición de los criterios para la adopción de aquellas medidas que aseguren la aceptación del SET en todas las carreteras españolas, de conformidad con cuanto dispone este real decreto, así como la coordinación con la Comisión Europea en todas las cuestiones relacionadas con él, sin perjuicio de las actuaciones que puedan corresponder a otros órganos de la Administración General del Estado y de otras administraciones públicas.

Sección 3.ª Requisitos de los componentes de interoperabilidad

Artículo 24. *Fiabilidad y disponibilidad.*

1. La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en el SET deben organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

2. El diseño del SET debe permitir que el sistema siga funcionando si los componentes funcionan mal o dejan de funcionar, aunque sea en un modo más básico, pero con la mínima perturbación posible para los usuarios del SET.

Artículo 25. *Compatibilidad técnica.*

Las características técnicas de los equipos de los proveedores del SET y de los perceptores de peajes deben ser compatibles y conformes con lo dispuesto en el anexo I de este real decreto cuando exista intercomunicación entre ellos.

Artículo 26. *Seguridad y protección de los datos personales.*

1. El SET proporcionará medidas de seguridad para la protección de datos almacenados, tratados y transferidos entre las partes interesadas en su propio entorno del SET. Las medidas de seguridad integrarán en el tratamiento de datos las garantías necesarias para proteger los derechos e intereses de las partes interesadas del SET, y en particular, las protegerán contra los riesgos o daños causados por la falta de disponibilidad, y velarán por la confidencialidad, la integridad, la autenticación, el no repudio y la protección contra el acceso no autorizado a los datos de usuario en un entorno europeo de multiusuarios y de conformidad con la legislación pertinente en materia de protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales.

2. El SET debe cumplir la legislación española y de la Unión Europea en materia de protección de datos. En particular, debe garantizar su conformidad con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, la Directiva (UE) 2016/680 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, con especial atención al cumplimiento de lo dispuesto en su artículo 25 sobre la protección de datos desde el diseño y por defecto, y con las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas nacionales que incorporan la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, al derecho nacional.

3. Los datos personales serán mantenidos de forma que se permita la identificación de los interesados durante no más tiempo del necesario para los fines del tratamiento de los datos personales.

Artículo 27. *Requisitos referentes a la infraestructura.*

1. La infraestructura del SET deberá permitir que la exactitud de los datos de la declaración de peaje se corresponda con los requisitos del régimen de peaje para garantizar un trato equitativo y justo entre los usuarios del SET en lo referente a los peajes y las tasas.

2. El EIB deberá permitir a los perceptores de peaje identificar al proveedor del SET responsable. El EIB comprobará regularmente el funcionamiento correcto de esta función, se invalidará si detecta una irregularidad y, en la medida de lo posible informará al proveedor del SET de la anomalía.

3. Cuando proceda, los equipos del SET deberán estar diseñados de manera que sus componentes de interoperabilidad apliquen las normas emitidas por las organizaciones europeas de normalización.

4. El EIB se integrará de forma segura y fiable en el vehículo. Su instalación se ajustará a los requisitos relativos al campo de visión delantero de los vehículos.

5. Los perceptores de peaje deberán informar a los conductores, mediante la señalización u otros medios, de la obligación de abonar un peaje o una tasa por la conducción de un vehículo en un dominio del SET, así como las carreteras cubiertas por un dominio del SET determinado.

Artículo 28. *Requisitos de funcionamiento y gestión.*

1. Los perceptores 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.

2. Con respecto a la evaluación del rendimiento de los equipos instalados a bordo que utilicen la tecnología de posicionamiento por satélite regulada en el artículo 16, apartado 5, podrán aplicarse las especificaciones de ensayo de conformidad con el sistema eCall de EGNOS y Galileo.

Sección 4.ª Clasificación de los vehículos

Artículo 29. *Aspectos generales.*

1. Los parámetros utilizados para clasificar los vehículos a efectos de la determinación de los peajes cumplirán los requisitos establecidos en esta sección.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14, apartado 1, cuando un perceptor de peaje prevea introducir nuevos parámetros de clasificación de los vehículos, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana informará a la Comisión, a los demás Estados miembros y a los proveedores del SET que estén en funcionamiento en el dominio del SET seis meses antes de la introducción de dichos parámetros.

3. Los perceptores de peaje deberán publicar la correspondencia entre el conjunto de parámetros de clasificación de vehículos que utilicen y las categorías tarifarias de los vehículos en relación con cada régimen tarifario que se aplique en un dominio del SET bajo su responsabilidad al menos tres meses antes de la implantación del régimen tarifario. Esta obligación no afecta a las modificaciones que pueda introducir el perceptor de peaje a tarifas específicas dentro de un régimen tarifario.

4. Los perceptores de peaje publicarán la correspondencia entre sus categorías tarifarias de los vehículos junto con su estructura tarifaria en relación con cada régimen tarifario que se aplique en los dominios del SET bajo su responsabilidad. Asimismo, actualizarán inmediatamente la publicación cuando cambie dicha correspondencia.

Artículo 30. *Parámetros de clasificación de los vehículos.*

1. Un perceptor de peaje podrá utilizar parámetros de clasificación del vehículo que se ajusten, al menos, a una de las disposiciones siguientes:

- a) Cualquier parámetro de clasificación de vehículos que pueda ser medido por su equipo de vía;
- b) Los parámetros del vehículo enumerados en los documentos de matriculación del vehículo, que están normalizados en el apartado 8.4 de la norma EN ISO 14906:2018.

Si se emplea un equipo instalado a bordo, dicho equipo solo es necesario para el almacenamiento y la transmisión de posibles parámetros de clasificación del vehículo que puedan obtenerse de él utilizando la comunicación dedicada de corto alcance en la banda de 5,8 GHz, tal y como se define en las normas EN 15509:2014 y ETSI ES 200674-1 V2.4.1.

Para los sistemas basados en GNSS, además, puede obtenerse cualquier parámetro del vehículo a partir del equipo instalado a bordo utilizando el CEN-DSRC, tal como se define en la norma EN ISO 12813:2019.

2. Cuando circule por un dominio de peaje, el equipo instalado a bordo del vehículo deberá poder comunicar la información sobre su situación y, en su caso, sus parámetros de clasificación del vehículo, al equipo de control de la declaración del peaje a cargo del perceptor de peaje, tal como se define en el anexo I de este real decreto.

Artículo 31. *Nuevos regímenes tarifarios.*

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 del SET implantarán el nuevo régimen tarifario a partir de la fecha de su entrada en vigor.

2. Cuando un régimen tarifario nuevo introduzca uno o varios parámetros nuevos de clasificación de vehículos, se seguirá el procedimiento contemplado en el artículo 29, apartado 2.

CAPÍTULO V

Disposiciones administrativas

Sección 1.^a Órgano de mediación

Artículo 32. *Establecimiento y funciones.*

1. La persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana designará o establecerá un órgano de mediación que facilite la mediación entre los perceptores de peaje que tengan un dominio del SET en España y los proveedores del SET que hayan suscrito contratos o estén en negociaciones contractuales con dichos perceptores de peaje.

El órgano de mediación designado será independiente, 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 de servicios de peaje, y estará facultado para:

a) Verificar que las condiciones contractuales impuestas por un perceptor de peaje a los proveedores del SET no sean discriminatorias.

b) Comprobar que los proveedores del SET sean remunerados en consonancia con los principios previstos en el artículo 7.

2. El órgano de mediación será una institución de mediación de las previstas en el artículo 5 de la Ley 5/2012, de 6 de julio, de mediación en asuntos civiles y mercantiles, por lo que no podrá prestar directamente el servicio de mediación, ni tendrá más intervención en la misma que la prevista en la citada ley.

Además, de acuerdo a lo establecido en el artículo 29 del Real Decreto 980/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrollan determinados aspectos de la Ley 5/2012, de 6 de julio, con independencia de la posibilidad de asumir la contratación de la cobertura de la eventual responsabilidad civil de los mediadores que actúen dentro de su ámbito, el órgano de mediación deberá contar con un seguro o una garantía equivalente que cubra la responsabilidad que les corresponde, de acuerdo con la Ley 5/2012, de 6 de julio, en especial, la que pudiera derivarse de la designación del mediador.

Artículo 33. *Procedimiento de mediación.*

1. Los perceptores de peaje o los proveedores del SET podrán solicitar al órgano de mediación pertinente que intervenga en cualquier conflicto relativo a sus relaciones o negociaciones contractuales, debiendo el órgano de mediación designar un mediador y dar a conocer su identidad, informando, al menos, de su formación, especialidad y experiencia en el ámbito de la mediación a la que se dediquen.

El procedimiento de mediación a seguir se ajustará a lo establecido en el título IV de la Ley 5/2012, de 6 de julio, teniendo en cuenta que el mediador designado deberá:

a) Indicar, en un plazo de un mes desde la recepción de la solicitud de intervención, si obran en su poder todos los documentos necesarios para la mediación.

b) Emitir su dictamen sobre el conflicto en un plazo máximo de seis meses desde la recepción de la solicitud de intervención.

2. A fin de facilitar el desempeño de su trabajo, la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana facultará al órgano de mediación 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.

3. Los acuerdos alcanzados por las partes tendrán carácter vinculante y contra los mismos sólo podrá ejercitarse la acción de nulidad por las causas que invalidan los contratos.

4. La persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adoptará las medidas necesarias para, a través de la Comisión, garantizar el intercambio de

información relativa al cometido del órgano de mediación designado con las instituciones equivalentes designadas en otros Estados miembros que cuenten con al menos un dominio del SET.

Sección 2.^a Cláusulas de salvaguarda

Artículo 34. *Procedimiento de salvaguarda.*

1. Ante la existencia de sospechas fundadas de que determinados componentes de interoperabilidad que llevan la marca «CE» y han sido comercializados pudieran no ajustarse, al utilizarlos para el fin a que están destinados, a los requisitos pertinentes, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, prohibir su uso o retirarlos del mercado.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 a:

- a) La incorrecta aplicación de las especificaciones técnicas, o
- b) La insuficiencia de las especificaciones técnicas.

2. Cuando un componente de interoperabilidad con certificado «CE» cuya evaluación de la conformidad haya sido realizada por un organismo notificado en España no reúna los requisitos de interoperabilidad requeridos, se le exigirá al fabricante, o a su representante autorizado establecido en la Unión que restablezca el componente de interoperabilidad a un estado de conformidad con las especificaciones o de idoneidad para su uso, o de ambos y se informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Artículo 35. *Transparencia de las evaluaciones de conformidad.*

1. Las decisiones tomadas por una administración pública o por un perceptor de peaje con respecto a la evaluación de la conformidad con las especificaciones o a la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad, así como las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 34, expondrán en detalle los motivos en que se basan, y se notificarán al fabricante, al proveedor del SET o a sus representantes autorizados en cuestión con la mayor brevedad posible, indicando los recursos que permite interponer la normativa vigente y los plazos de presentación de los mismos.

2. El procedimiento para la adopción de las medidas a que se refiere el apartado 1 del artículo 34 deberá ajustarse a lo previsto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Sección 3.^a Supervisión y colaboración con las comunidades autónomas

Artículo 36. *Supervisión del proceso de transición.*

La Dirección General de Carreteras es el órgano competente para la supervisión de las medidas adoptadas, en el marco establecido en este real decreto, para facilitar e impulsar la transición de los sistemas de telepeaje actualmente instalados en las carreteras españolas hacia su convergencia, cuando proceda, con el SET.

Artículo 37. *Colaboración con las comunidades autónomas.*

La Dirección General de Carreteras colaborará con las comunidades autónomas, en los ámbitos territoriales respectivos, en todas aquellas cuestiones que resulten necesarias para la aplicación de este real decreto.

Disposición adicional primera. *Migración de los sistemas basados en comunicaciones dedicadas de corto alcance (DSRC) a otras tecnologías.*

Con el fin de facilitar una posible migración de los sistemas de telepeaje basados en DSRC a otras tecnologías dentro de las que recoge el artículo 16, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realizará los estudios pertinentes, sobre los aspectos técnicos de la transición y los correspondientes análisis de coste-beneficio.

Disposición adicional segunda. *Sistemas piloto.*

1. A fin de fomentar el avance técnico del SET, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá autorizar, de manera temporal, en partes reducidas de su dominio de peaje y en paralelo con el sistema conforme al SET, sistemas piloto de peaje que incluyan nuevas tecnologías o nuevos conceptos que no cumplan una o varias disposiciones de este real decreto.

2. Los proveedores del SET no estarán obligados a participar en los sistemas piloto de peaje.

3. Antes de iniciar un sistema piloto de peaje, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana solicitará autorización a la Comisión, que emitirá la autorización o la denegará en forma de Decisión, en el plazo de seis meses a partir del momento de la recepción de la solicitud.

Disposición transitoria única.

Los proveedores del SET podrán ofrecer a los usuarios de vehículos ligeros, hasta el 31 de diciembre de 2027, EIB aptos únicamente para su utilización con la tecnología de microondas a 5,8 GHz, a fin de que los empleen en dominios del SET que no requieran tecnologías de localización por satélite o comunicaciones móviles.

Disposición derogatoria única.

Desde el momento de entrada en vigor de este real decreto, queda derogado el Real Decreto 94/2006, de 3 de febrero, por el que se regula la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje instalados en las carreteras estatales, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en este real decreto.

Las referencias al real decreto derogado se entenderán hechas al presente real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a, 21.^a y 24.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, tráfico y circulación de los vehículos a motor y sobre obras públicas de interés general.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora parcialmente al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

La persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana adoptará las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de este real decreto.

Asimismo, se autoriza a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el ámbito de sus competencias para dictar las disposiciones necesarias para la modificación y actualización de los anexos de este real decreto en caso de que se produzcan modificaciones en la normativa europea por la que establece su contenido.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 8 de marzo de 2022.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ

ANEXO I

Interfaces del servicio europeo de telepeaje

Los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje (SET) y los perceptores de peaje utilizarán las siguientes interfaces electrónicas:

1. Interfaces electrónicas de radio en la vía destinadas a comunicar el equipo instalado a bordo (EIB) del proveedor del SET con el equipo fijo o móvil del perceptor de peaje. Las interfaces en la vía normalizadas que comunican el EIB con el equipo de vía fijo y móvil del perceptor de peaje permitirán realizar, como mínimo, las siguientes operaciones:

a) Transacciones de cobro mediante sistemas de comunicaciones dedicadas de corto alcance (DSRC, en sus siglas inglesas) que cumplan los siguientes requisitos:

1.º El EIB de los proveedores del SET se ajustará a la norma EN 15509:2014, así como a las cláusulas de la norma ETSI ES 200674-1 V2.4.1 relacionadas con la interoperabilidad;

2.º El equipo de vía fijo y móvil de los perceptores de peaje se ajustará a la norma EN 15509:2014.

b) Transacciones de control de conformidad en tiempo real que se ajusten a la norma EN ISO 12813:2015;

c) Aumento de localización (si procede) que se ajuste a la norma EN ISO 13141:2015.

Los EIB del SET cumplirán lo dispuesto en el punto 1, letras a), b) y c). Los EIB del SET suministrados a los usuarios de vehículos ligeros deben cumplir las disposiciones del punto 1, letra a), como se establece en el artículo 16, apartado 8, de este real decreto.

Los perceptores de peaje podrán aplicar cualquiera de las disposiciones del punto 1, letras a), b) y c), y del punto 2 a sus equipos de vía fijos o móviles de acuerdo con sus requisitos.

Cuando el perceptor de peaje adopte una nueva versión de una norma para una interfaz entre el equipo de vía y el EIB, la interfaz seguirá ajustándose a la versión anterior de la norma durante un período limitado, al objeto de permitir que su sistema de telepeaje siga siendo compatible con los EIB en funcionamiento. La duración de este período será publicada por el perceptor de peaje en su declaración de dominio del SET y no será inferior a dos años.

2. Sistemas electroópticos de formación de imágenes en el equipo de vía fijo o móvil del perceptor de peaje, que proporcionen medios para el reconocimiento automático del número de matrícula (RAM), en sistemas de peaje que no requieran la instalación y el uso de un EIB.

3. Interfaces electrónicas entre los respectivos sistemas de servicio interno.

Los perceptores de peaje solo implementarán aquellos aspectos de la interfaz vinculados a la tecnología utilizada en el dominio del SET bajo su responsabilidad (GNSS, DSRC o RAM).

3.1 Tanto los proveedores del SET como los perceptores de peaje implementarán las siguientes interfaces de servicio interno con independencia de la tecnología utilizada en el dominio de peaje del SET:

a) Envío de información para la gestión de incidencias a los proveedores del SET por parte de los perceptores de peaje;

b) Intercambio de listas relacionadas con los usuarios del SET por parte de los proveedores del SET y los perceptores de peaje;

c) Intercambio de claves de confianza;

d) Intercambio de datos contextuales del peaje;

e) Opcionalmente, intercambio de solicitudes de pago con arreglo al modelo de negocio adoptado.

3.2 Tanto los proveedores del SET como los perceptores de peaje implementarán, además, las siguientes interfaces de servicio interno en los dominios del SET donde se aplique la tecnología GNSS:

a) Presentación y validación de notificaciones de peaje por el sistema mundial de navegación por satélite (GNSS);

b) Opcionalmente, intercambio de avisos de pago con arreglo al modelo de negocio adoptado;

c) Opcionalmente, intercambio de detalles de la facturación con arreglo al modelo de negocio adoptado.

3.3 Tanto los proveedores del SET como los perceptores de peaje implementarán, además, las siguientes interfaces de servicio interno en los dominios del SET en los que se aplique la tecnología DSRC:

a) Intercambio de detalles de la facturación;

b) Opcionalmente, intercambio de solicitudes de pago basadas en transacciones de cobro mediante sistemas de comunicaciones dedicadas de corto alcance (DSRC).

3.4 Tanto los proveedores del SET como los perceptores de peaje implementarán, además, las siguientes interfaces de servicio interno en los dominios del SET en los que se aplique la tecnología RAM:

a) Opcionalmente, intercambio de detalles de la facturación;

b) Opcionalmente, intercambio de solicitudes de pago basadas en transacciones de cobro mediante el RAM.

Las interfaces electrónicas para los sistemas basados en DSRC y GNSS entre los respectivos sistemas de servicio interno del perceptor de peaje y del proveedor del SET se ajustarán a la Especificación Técnica CEN/TS 16986:2016 y su corrección CEN/TS 16986:2016/AC:2017, a más tardar cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de este real decreto. Cuando el perceptor de peaje o el proveedor del SET adopten una nueva versión de una norma, seguirán aceptando, durante un período limitado no inferior a dos años, los intercambios de datos compatibles con la versión previa de la norma, al objeto de garantizar que los servicios internos sigan siendo compatibles.

ANEXO II

Contenido mínimo de una declaración de dominio del servicio europeo de telepeaje

Las declaraciones de dominio del Servicio Europeo de Telepeaje (SET) contendrán la siguiente información:

1. 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 (incluidos los parámetros de autorización, los datos contextuales del peaje y las listas negras);

b) Los procedimientos y un acuerdo de nivel de servicio, que incluyan el formato de la comunicación de los datos de notificación de peaje o los datos de facturación, el calendario y la frecuencia de la transferencia de los datos de notificación de peaje, el porcentaje aceptado de peajes fallidos o erróneos, la exactitud de los datos de notificación de peaje y la fiabilidad operativa;

c) La política de facturación;

d) La política de pagos;

e) Una referencia al órgano de mediación pertinente y sus competencias en relación con controversias relativas a la remuneración de los proveedores del SET y del proveedor principal del servicio;

f) Las condiciones comerciales.

1.1 La sección relativa a las condiciones comerciales incluirá como mínimo los siguientes elementos aplicables a los proveedores del SET:

a) Todo gasto fijo aplicable en razón de los costes en que incurre el perceptor de peaje para ofrecer, explotar y mantener un sistema conforme con el SET. El perceptor de peaje no podrá imponer a los proveedores del SET el gasto fijo en razón de esos costes si los costes para ofrecer, explotar y mantener un sistema conforme con el SET están incluidos en el peaje;

b) Todo gasto fijo aplicable que deban pagar los proveedores del SET en razón del coste del procedimiento de acreditación, contemplado en el artículo 2, apartado 15 de este real decreto, incluido el coste de la evaluación de la conformidad con las especificaciones o la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad;

c) Todo requisito aplicable de una garantía bancaria o un instrumento financiero equivalente, que no podrá exceder del importe medio mensual de las transacciones de peaje pagadas por el proveedor del SET para ese dominio de peaje. Este importe se calculará en razón 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 nuevos proveedores del SET y de nuevos dominios de peaje, el importe se basará en el promedio estimado de transacciones de peaje que el proveedor del SET deba pagar en dicho dominio de peaje dentro del período de facturación, en función del número de contratos y del peaje medio por contrato estimados en el plan de empresa del proveedor del SET para ese dominio de peaje concreto.

1.2 Las condiciones comerciales incluirán, asimismo, como mínimo, una descripción de los elementos utilizados para definir la remuneración fija o variable pagada por el perceptor de peaje al proveedor del SET. La remuneración podrá variar en función de los siguientes elementos:

a) El importe del peaje cobrado por el proveedor del SET en nombre del perceptor de peaje;

b) El número de unidades activas de EIB facilitadas por el proveedor del SET que se utilicen en el dominio del SET del perceptor de peaje en cuestión;

c) Si procede, el número de transacciones de peaje u otra indicación del coste de las comunicaciones móviles entre el EIB y el servicio interno del proveedor del SET;

d) Las facturas emitidas por el proveedor del SET a los usuarios del SET por peajes correspondientes al uso del dominio del SET en cuestión;

e) La naturaleza de otros servicios externalizados por el perceptor de peaje al proveedor del SET.

1.3 La declaración de dominio incluirá también una descripción de los requisitos y obligaciones específicos del proveedor principal del servicio, que difieran de aquellos de los proveedores del SET, que justifiquen cualquier diferencia en la remuneración del proveedor principal del servicio en comparación con la de los proveedores del SET.

2. Una sección donde se definan *ex ante* las fases de la acreditación de un proveedor del SET en el dominio del SET y una duración indicativa del procedimiento de acreditación. Esta sección establecerá el procedimiento completo de evaluación de la conformidad con las especificaciones y la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad. Incluirá una lista de los certificados requeridos, los ensayos de laboratorio y de campo y sus costes indicativos, y los criterios o parámetros mensurables que indiquen la conformidad con las especificaciones.

La sección contendrá referencias a todas las normas internacionales o europeas aplicables en relación con el telepeaje y las excepciones a su aplicación en el dominio del SET. También detallará todos los requisitos técnicos específicos del dominio del SET que no estén cubiertos por las normas internacionales o europeas.

Se aplicará el mismo procedimiento de aceptación a todos los proveedores del SET.

3. Una sección relativa a los datos contextuales del peaje.

ANEXO III

Conformidad con las especificaciones e idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad

La conformidad de los componentes de interoperabilidad (incluidos los equipos de vía y las interfaces) con los requisitos establecidos en este real decreto y con todas las especificaciones y normas técnicas pertinentes, se demostrará, antes de su introducción en el mercado, mediante alguno de los procedimientos de evaluación de la conformidad siguientes, adaptados a las especificidades del sector a partir de los módulos previstos en la Decisión n.º 768/2008/CE:

- a) El control interno de la producción, tal como se establece en la sección I (módulo A);
- b) El examen UE de tipo, tal como se establece en la sección II (módulo B), al que sigue la conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción, establecida en la sección III (módulo C).

I. Módulo A. Control interno de la producción

El control interno de la producción es el procedimiento de evaluación de la conformidad mediante el cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en las letras a), b) y c), y garantiza y declara, bajo su exclusiva responsabilidad, que los componentes de interoperabilidad en cuestión satisfacen los requisitos contemplados en este real decreto.

a) Documentación técnica.

El fabricante elaborará la documentación técnica. La documentación permitirá evaluar si los componentes de interoperabilidad cumplen los requisitos pertinentes, e incluirá un análisis y una evaluación del riesgo adecuados. La documentación técnica especificará los requisitos aplicables y contemplará, en la medida en que sea pertinente para la evaluación, el diseño, la fabricación y el funcionamiento del componente de interoperabilidad. La documentación técnica incluirá, cuando proceda, al menos los siguientes elementos:

- i. Una descripción general del componente de interoperabilidad,
- ii. Los planos de diseño y fabricación, así como los esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos, etc.,
- iii. Las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de dichos planos y esquemas y del funcionamiento del componente de Interoperabilidad,
- iv. Una referencia a la categoría de las interfaces tal como se establecen en el anexo I,
- v. Una lista de las normas u otras especificaciones técnicas pertinentes, aplicadas íntegramente o en parte, y las descripciones de las soluciones adoptadas para cumplir los requisitos contemplados en la sección I,
- vi. Los resultados de los cálculos de diseño, controles efectuados, etc.,
- vii. Los informes de los ensayos.

b) Fabricación.

El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su supervisión garanticen la conformidad de los componentes de interoperabilidad manufacturados con la documentación técnica mencionada en la letra a) y con los requisitos de los instrumentos legislativos que se les aplican.

c) Declaración CE de conformidad.

El fabricante redactará una declaración CE de conformidad para un modelo de componente de interoperabilidad y la mantendrá, junto con la documentación técnica, a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del componente de interoperabilidad en el mercado. En la declaración CE de conformidad se especificará el componente de interoperabilidad para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración CE de conformidad a las autoridades competentes que lo soliciten.

d) Representante autorizado.

Las obligaciones del fabricante establecidas en la letra b) podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que estén especificadas en su mandato.

II. Módulo B. Examen UE de tipo

1. El examen UE de tipo es la parte del procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual un organismo notificado examina el diseño técnico de un componente de interoperabilidad y verifica y da fe de que su diseño técnico cumple los requisitos del instrumento legislativo que se le aplican.

2. El examen UE de tipo puede efectuarse de cualquiera de las formas siguientes:

a) El examen de una muestra, representativa de la producción prevista, del componente de interoperabilidad completo (tipo de producción),

b) La evaluación de la adecuación del diseño técnico del componente de interoperabilidad mediante el examen de la documentación técnica y la documentación de apoyo a que se hace referencia en el punto 3, más el examen de las muestras, representativas de la producción prevista, de una o varias partes esenciales del componente de interoperabilidad (combinación del tipo de producción y el tipo de diseño),

c) La evaluación de la adecuación del diseño técnico del componente de interoperabilidad, mediante el examen de la documentación técnica y la documentación de apoyo a que se hace referencia en el punto 3, sin examinar una muestra (tipo de diseño).

3. La solicitud de examen UE de tipo la presentará el fabricante ante un único organismo notificado de su elección. Dicha solicitud comprenderá:

a) El nombre y la dirección del fabricante y, si la solicitud la presenta el representante autorizado, también el nombre y dirección de este;

b) Una declaración escrita de que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado;

c) La documentación técnica, que permitirá evaluar la conformidad del componente de interoperabilidad con los requisitos aplicables del instrumento legislativo e incluirá un análisis y una evaluación adecuados de los riesgos. La documentación técnica especificará los requisitos aplicables y contemplará, en la medida en que sea pertinente para la evaluación, el diseño, la fabricación y el funcionamiento del componente de interoperabilidad. La documentación técnica incluirá, cuando proceda, al menos los siguientes elementos:

i. Una descripción general del componente de interoperabilidad,

ii. Los planos de diseño y fabricación, así como los esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos, etc.,

iii. Las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión de dichos planos y esquemas y del funcionamiento del componente de interoperabilidad,

iv. Una lista de las normas armonizadas u otras especificaciones técnicas pertinentes cuyas referencias se hayan publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea, aplicadas íntegramente o en parte, así como descripciones de las soluciones adoptadas para cumplir los requisitos esenciales del instrumento jurídico en caso de que no se hayan aplicado dichas normas armonizadas; en caso de normas armonizadas que se apliquen parcialmente, se especificarán en la documentación técnica las partes que se hayan aplicado,

v. Los resultados de los cálculos de diseño, controles efectuados, etc., y

vi. Los informes de los ensayos.

d) Las muestras representativas de la producción prevista; el organismo notificado podrá solicitar otras muestras si el programa de ensayo lo requiere;

e) La documentación de apoyo de la adecuación del diseño técnico; esta documentación de apoyo mencionará todos los documentos que se hayan utilizado, en particular, en caso de que las normas armonizadas pertinentes o las especificaciones técnicas no se hayan aplicado íntegramente; la documentación de apoyo incluirá, en caso necesario, los resultados de los ensayos realizados por el laboratorio apropiado del fabricante, o por otro laboratorio de ensayo en su nombre y bajo su responsabilidad.

4. El organismo notificado deberá:

Respecto al componente de interoperabilidad:

4.1 Examinar la documentación técnica y la documentación de apoyo para evaluar la adecuación del diseño técnico del componente de interoperabilidad.

Respecto a la muestra o las muestras:

4.2 Comprobar que se han fabricado conforme a la documentación técnica, e identificar los elementos que se han diseñado con arreglo a las disposiciones aplicables de las normas armonizadas o especificaciones técnicas pertinentes, así como los elementos que se han diseñado sin aplicar las disposiciones pertinentes de dichas normas.

4.3 Efectuar, o hacer que se efectúen, los exámenes y ensayos oportunos para comprobar si, cuando el fabricante ha optado por aplicar las soluciones correspondientes a las normas armonizadas o especificaciones técnicas pertinentes, su aplicación ha sido correcta.

4.4 Efectuar, o hacer que se efectúen, los exámenes y ensayos oportunos para comprobar si, en caso de que no se hayan aplicado las soluciones de las normas armonizadas o especificaciones técnicas pertinentes, las soluciones adoptadas por el fabricante cumplen los requisitos esenciales correspondientes del instrumento legislativo.

4.5 Acordar con el fabricante el lugar donde se realizarán los exámenes y los ensayos.

5. El organismo notificado elaborará un informe de evaluación que recoja las actividades realizadas de conformidad con el punto 4 y sus resultados. Sin perjuicio de sus obligaciones respecto a las autoridades notificantes, el organismo notificado solo dará a conocer el contenido de este informe, íntegramente o en parte, con el acuerdo del fabricante.

6. En caso de que el tipo cumpla los requisitos del instrumento legislativo específico que se aplican al componente de interoperabilidad en cuestión, el organismo notificado expedirá el certificado de examen UE de tipo al fabricante. El certificado incluirá el nombre y la dirección del fabricante, las conclusiones del examen, las condiciones de validez (en su caso) y los datos necesarios para la identificación del tipo aprobado. Se podrán adjuntar al certificado uno o varios anexos.

El certificado y sus anexos contendrán toda la información pertinente para evaluar la conformidad de los componentes de interoperabilidad manufacturados con el diseño examinado y permitir el control interno.

En caso de que el tipo no satisfaga los requisitos aplicables del instrumento legislativo, el organismo notificado se negará a expedir un certificado de examen UE de tipo e informará de ello al solicitante, explicando detalladamente su negativa.

7. El organismo notificado se mantendrá informado de los cambios en el estado actual de la técnica generalmente reconocido que indique que el tipo aprobado ya no puede cumplir los requisitos aplicables del instrumento legislativo, y determinará si tales cambios requieren más investigaciones. En ese caso, el organismo notificado informará al fabricante en consecuencia.

El fabricante informará al organismo notificado en posesión de la documentación técnica relativa al certificado de examen UE de tipo de todas las modificaciones del tipo aprobado que puedan afectar a la conformidad del componente de interoperabilidad con los requisitos esenciales del instrumento legislativo o las condiciones de validez del certificado. Tales modificaciones requerirán una aprobación adicional en forma de añadido al certificado original de examen UE de tipo.

8. Cada organismo notificado informará a sus autoridades notificantes sobre los certificados de examen UE de tipo o cualquier añadido o añadidos a ellos que haya expedido o retirado, y, periódicamente o previa solicitud, pondrá a disposición de sus autoridades notificantes la lista de certificados o añadidos que hayan sido rechazados, suspendidos o restringidos de otro modo.

Cada organismo notificado informará a los demás organismos notificados sobre los certificados de examen UE de tipo o añadidos a ellos que haya rechazado, retirado, suspendido o restringido de otro modo, y, previa solicitud, sobre los certificados o añadidos que haya expedido.

La Comisión, los Estados miembros y los demás organismos notificados podrán, previa solicitud, obtener una copia de los certificados de examen UE de tipo o sus añadidos. Previa

solicitud, la Comisión y los Estados miembros podrán obtener una copia de la documentación técnica y los resultados de los exámenes efectuados por el organismo notificado. El organismo notificado conservará una copia del certificado de examen UE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como del expediente técnico que incluya la documentación presentada por el fabricante hasta el final de la validez del certificado.

9. El fabricante conservará a disposición de las autoridades nacionales una copia del certificado de examen UE de tipo, sus anexos y sus añadidos, así como la documentación técnica durante un período de diez años después de la introducción del componente de interoperabilidad en el mercado.

10. El representante autorizado del fabricante podrá presentar la solicitud a que se hace referencia en el punto 3 y cumplir las obligaciones contempladas en los puntos 7 y 9, siempre que estén especificadas en su mandato.

III. Módulo C. Conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción

1. La conformidad con el tipo basada en el control interno de la producción es la parte del procedimiento de evaluación de la conformidad mediante la cual el fabricante cumple las obligaciones establecidas en los puntos 2 y 3, y garantiza y declara que los componentes de interoperabilidad en cuestión son conformes con el tipo descrito en el certificado de examen UE de tipo y satisfacen los requisitos del instrumento legislativo que se les aplican.

2. Fabricación.

El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el proceso de fabricación y su supervisión garanticen la conformidad de los componentes de interoperabilidad manufacturados con el tipo aprobado descrito en el certificado de examen UE de tipo y con los requisitos del instrumento legislativo que se les aplican.

3. Marcado de conformidad y declaración de conformidad.

3.1 El fabricante colocará el marcado de conformidad requerido con arreglo a lo establecido en el instrumento legislativo en los componentes de interoperabilidad que sean conformes con el tipo descrito en el certificado de examen CE de tipo y satisfagan los requisitos aplicables del instrumento legislativo.

3.2 El fabricante redactará una declaración de conformidad para un modelo de componente de interoperabilidad y la mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de diez años después de la introducción del componente de interoperabilidad en el mercado. En la declaración de conformidad se especificará el modelo de componente de interoperabilidad para el cual ha sido elaborada.

Se facilitará una copia de la declaración de conformidad a las autoridades competentes que lo soliciten.

4. Representante autorizado.

Las obligaciones del fabricante establecidas en el punto 3 podrá cumplirlas su representante autorizado, en su nombre y bajo su responsabilidad, siempre que estén especificadas en su mandato.

IV. Especificaciones de ensayo

La evaluación de la conformidad de la implementación de los requisitos contemplados en el punto 1 del anexo I de este real decreto y en el artículo 13, apartados 1, letra f) y 2 letra a) de este real decreto podrá evaluarse mediante la aplicación de las siguientes especificaciones de ensayo:

a) Anexo I, punto 1, letra a), de este real decreto en relación con las transacciones de cobro mediante DSRC: EN 15876-1:2016, ETSI TS 102 708-1-1:2010, ETSI TS 102 708-1-2:2010, ETSI TS 102 708-2-1:2013 y ETSI TS 102 708-2-2:2018, respectivamente;

b) Anexo I, punto 1, letra b), de este real decreto en relación con las transacciones de control de conformidad en tiempo real: EN ISO 13143-1:2016;

c) Anexo I, punto 1, letra c), de este real decreto en relación con el aumento de localización: EN ISO 13140-1:2016.

V. *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 (incluidos los entornos experimentales) de los perceptores de peaje en cuyo dominio deberá circular el equipo instalado a bordo durante un tiempo determinado. La evaluación de la idoneidad para el uso podrá incluir ensayos predefinidos en la declaración de dominio del SET o ensayos piloto con usuarios reales. El perceptor de peaje o su representante autorizado, así como el proveedor del SET, el fabricante o un representante autorizado, y el organismo notificado al cual haya dirigido su solicitud el proveedor del SET cumplimentarán todas las fases de la evaluación de la idoneidad para el uso sobre la base de los criterios o parámetros mensurables definidos en la declaración de dominio del SET de conformidad con el anexo II.

Para efectuar tal evaluación mediante experiencia en funcionamiento al objeto de demostrar la interoperabilidad en funcionamiento de los componentes, el fabricante, el proveedor del SET o un representante autorizado, bien colaborarán directamente con los perceptores de peaje, bien recurrirán a un organismo notificado, de conformidad con los requisitos de las letras a) y b). El perceptor de peaje en cuestión podrá exigir que los ensayos o los ensayos piloto se realicen mediante la infraestructura que él proporcione, con independencia de si el proveedor del SET opta por colaborar directamente con el perceptor de peaje o por recurrir a un organismo notificado.

a) Cuando el proveedor del SET colabore directamente con los perceptores de peaje en cuyo dominio vaya a circular el equipo instalado a bordo:

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

- 1) Preparar ensayos o poner en funcionamiento una o más muestras representativas de los componentes de interoperabilidad, tal y como exijan los perceptores de peaje;
- 2) Comprobar el comportamiento en funcionamiento de los componentes de interoperabilidad, mediante un procedimiento aprobado y supervisado por los perceptores de peaje;
- 3) Aportar a los perceptores de peaje pruebas de que los componentes de interoperabilidad cumplen todos los requisitos de interoperabilidad exigidos por ellos;
- 4) Redactar una declaración de idoneidad para su uso, sujeta a la obtención de una certificación de idoneidad para su uso emitida por 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 del SET.

El perceptor de peaje deberá:

- 1) Definir claramente el programa de validación mediante experiencia en funcionamiento;
- 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 su sistema;
- 4) Certificar la idoneidad para su uso en sus dominios de peaje de los componentes de interoperabilidad, cuando estos hayan funcionado correctamente.

b) Cuando el proveedor del SET recurra a un organismo notificado, el fabricante, el proveedor del SET o un representante autorizado deberá:

- 1) Preparar ensayos o poner en funcionamiento una o más muestras representativas de los componentes de interoperabilidad, tal y como exijan y especifiquen los perceptores de peaje;
- 2) Comprobar el comportamiento en funcionamiento de los componentes de interoperabilidad, mediante un procedimiento aprobado y supervisado por el organismo notificado;
- 3) Aportar al organismo notificado pruebas de que los componentes de interoperabilidad cumplen todos los requisitos de interoperabilidad de los perceptores de peaje, incluidos los resultados de la experiencia en funcionamiento;

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 idoneidad 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 dominio y el entorno del SET de los perceptores de peaje seleccionados y, en especial, en los casos que involucren interfaces, con respecto a las especificaciones técnicas, en particular aquellas de índole funcional, que deban ser comprobadas.

El organismo notificado deberá:

- 1) Tomar en consideración la declaración CE de conformidad con las especificaciones, así como los requisitos establecidos en la declaración de dominio del SET de los perceptores de peaje;
- 2) Organizar la colaboración con los perceptores de peaje correspondientes;
- 3) Verificar la documentación técnica y el programa de validación mediante experiencia en funcionamiento;
- 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 perceptor de peaje;
- 6) Expedir un certificado de idoneidad para su uso en los casos en que los componentes de interoperabilidad hayan funcionado correctamente;
- 7) Expedir un informe explicativo en los casos en 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 normas y especificaciones técnicas pertinentes. En su caso, el informe incluirá recomendaciones con miras a resolver estos problemas.

VI. Contenido y formato de las declaraciones de conformidad con las especificaciones y declaraciones de idoneidad para el uso

1. Contenido de la declaración CE de conformidad.

La declaración CE de conformidad afirmará que se ha demostrado el cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto.

La declaración CE de conformidad se ajustará al modelo establecido en el punto 2 de la presente sección. Contendrá los elementos especificados en los módulos correspondientes establecidos en el presente anexo y se mantendrá actualizada continuamente. Se traducirá a la lengua o las lenguas exigidas por el Estado miembro en cuyo mercado se introduzca o se comercialice el componente de interoperabilidad.

Al elaborar una declaración CE de conformidad, el fabricante asumirá la responsabilidad de la conformidad del componente de interoperabilidad.

2. Modelo de la declaración CE de conformidad.

- 1) N.º (identificación única del componente de interoperabilidad):
 - 2) Nombre y dirección del fabricante o de su representante autorizado:
 - 3) La presente declaración de conformidad se expide bajo la exclusiva responsabilidad del fabricante (o instalador):
 - 4) Objeto de la declaración (identificación del componente de interoperabilidad que permita la trazabilidad. Podrá incluir una foto si procede):
 - 5) El objeto de la declaración descrito anteriormente es conforme con la legislación de armonización de la Unión pertinente:
 - 6) Referencias a las normas armonizadas pertinentes utilizadas, o referencias a las especificaciones respecto a las cuales se declara la conformidad:
 - 7) Si procede, el organismo notificado (nombre, número) ha efectuado (descripción de la intervención) y expide el certificado:
 - 8) Información adicional:
- Firmado por y en nombre de:

(lugar y fecha de expedición)
(nombre, cargo) (firma)

Las declaraciones CE de idoneidad para el uso y los documentos que las acompañen irán debidamente fechados y firmados.

Las declaraciones deberán redactarse en la misma lengua que las instrucciones y contendrán los siguientes elementos:

- a) Referencias a la legislación pertinente;
- b) Nombre, apellidos y dirección del fabricante, del proveedor del SET o del representante autorizado establecido en la Unión (se indicará el nombre comercial y la dirección completa del representante autorizado y el nombre comercial del fabricante);
- c) Descripción de los componentes de interoperabilidad (marca, tipo, versión, etc.);
- d) Descripción 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, los apellidos y la dirección de los perceptores de peaje/los organismos notificados que han participado en el procedimiento seguido para 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 Unión.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.