



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 30.8.2012.
COM(2012) 474 final

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Eiropas ceļu nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma īstenošana

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Eiropas ceļu nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma īstenošana

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. IEVADS

Direktīvas 2004/52/EK mērķis ir panākt ceļu nodevu iekasēšanas elektronisko sistēmu sadarbību Eiropas Savienībā¹. Tajā paredzēts izveidot Eiropas ceļu nodevu elektronisko iekasēšanas sistēmu (*EETS*) papildus dalībvalstu iekšējiem elektroniskās iekasēšanas pakalpojumiem.

Runa ir par divu veidu galvenajām ieinteresētajām personām:

- nodevu iekasētājiem, kas darbojas vai nu dalībvalsts vārdā, vai saskaņā ar koncesijas līgumu ar dalībvalsti, pārvalda infrastruktūru un iekasē nodevas par transportlīdzekļu kustību tīklā, kuru tie apsaimnieko;
- Eiropas elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu sniedzējiem (*EETS* pakalpojumu sniedzējiem), kas apgādā autobraucējus vai autopārvadātājus ar vajadzīgo aprīkojumu un pakalpojumiem piekļūšanai visām ES maksas infrastruktūrām un nodrošina, ka iekasētājiem tiek samaksāts par to tīkla izmantošanu.

Direktīvas 3. panta 4. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis, kurām ir ceļu nodevu iekasēšanas elektroniskā sistēma, nodrošina, ka operatori piedāvā Eiropas ceļu nodevu elektronisko iekasēšanas sistēmu smagajiem kravas transportlīdzekļiem vēlākais trīs gadus pēc dienas, kad stājas spēkā lēmums, ar kuru nosaka *EETS*, bet visām citām transportlīdzekļu kategorijām — vēlākais piecus gadus pēc tās.

Komisijas Lēmums 2009/750/EK, ar ko definē Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektronisko iekasēšanas sistēmu, stājas spēkā 2009. gada 8. oktobrī² pēc tā paziņošanas dalībvalstīm. Šis īstenošanas lēmums nosaka šā pakalpojuma pamatprasības, kas ir spēkā visā ES, un obligātos standartus, tehniskās specifikācijas un darbības noteikumus. Galvenie pienākumi ir šādi:

- (1) Dalībvalstīm ir jāved savs valsts elektroniskais reģistrs par maksas tīkliem, nodevu iekasētājiem un maksājumu pakalpojumu sniedzējiem, kas pēc to ieskatiem ir piemēroti reģistrācijai, un jādara tas elektroniskā veidā pieejams atklātībai. Tās arī izveido saskaņošanas struktūru, kuras uzdevums ir sekmēt līgumslēgšanas sarunas starp nodevu iekasētājiem un *EETS* pakalpojumu sniedzējiem.
- (2) Nodevu iekasētājiem jānodrošina to ceļu nodevu iekasēšanas elektronisko sistēmu saskaņa ar tiesību aktos norādītajiem tehniskajiem standartiem un jāpublisko savi

¹ OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.

² OV L 268, 13.10.2009., 11. lpp.

līgumslēgšanas nosacījumi; tiem jāpieņem visi reģistrētie *EETS* pakalpojumu sniedzēji, ievērojot nediskriminēšanas principu.

- (3) *EETS* pakalpojumu sniedzējiem ir jābūt reģistrētiem dalībvalstī, kurā tie ir dibināti. Tiem ir jāpanāk pilnīgs Eiropas aptvērums visām elektroniskās maksas ceļu infrastruktūrām 24 mēnešu laikā no to reģistrācijas. *EETS* pakalpojumu sniedzēji konkurē: katrs ceļu lietotājs var slēgt līgumu ar pakalpojumu sniedzēju pēc savas izvēles.

Lēmuma 2009/750/EK 21. pantā paredzēts, ka Komisija sagatavo ziņojumu par *EETS* izvēršanas norisi. Šajā paziņojumā *EETS* pakalpojums iesaistīts plašākā Eiropas transporta politikas kontekstā un sniegts pārskats par progresu, kas sasniegts tā īstenošanā, un sniegts Komisijas vērtējums par nākamajiem soļiem, kas jāveic, lai panāktu, ka *EETS* spēj darboties.

2. EIROPAS TRANSPORTA POLITIKAS KONTEKSTS

Ekonomikas izaugsmei un labklājībai ir nepieciešams efektīvs iekšējais tirgus, kas pavērs iespēju vienmērīgai, ātrai un drošai kravu un cilvēku mobilitātei visā Savienībā. Tas prasa labi attīstītas, uzturētas un efektīvi pārvaldītas infrastruktūras.

Lai atvieglotu ceļu infrastruktūras finansēšanu un pārvaldību, Eiropas transporta politika ir pastāvīgi veicinājusi principus "maksā lietotājs" un "maksā piesārņotājs". Ceļu nodevas, tas ir, ceļu izmantošanas maksa, kas balstīta uz nobraukto attālumu, transportlīdzekļa tipu (piemēram, atbilstoši to ekoloģiskajiem raksturlielumiem un ietekmei uz nolietojumu) un/vai laiku (piemēram, diennakts brīdi) ir taisnīgs un efektīvs šo principu īstenojums. Tās ļauj līdztiesīgi samaksāt par mobilitāti un raida pareizus cenu signālus satiksmes dalībniekiem. Citiem vārdiem sakot, tās var paaugstināt ieņēmumus, kas vajadzīgi, lai uzturētu un attīstītu ceļu infrastruktūru, pārvaldīt transporta pieprasījumu (piem., saīsināt maksimumstundas un samazināt kustību vai ietekmēt transporta izvēli) vai mudināt izmantot "tīrākus" transportlīdzekļus.

Nodevas izmanto arvien vairāk. Divdesmit divas dalībvalstis daļā to tīkla iekasē ceļu izmantošanas maksu no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, divpadsmit dalībvalstis — no privātiem vieglajiem transportlīdzekļiem. Maksas ceļu ES kopējais garums ir aptuveni 72 000 kilometru, no kuriem 60 % ir aprīkoti ar elektroniskajām ceļu nodevas iekasēšanas sistēmām, bet 40 % sedz vinješu sistēmas. Patlaban vairāk nekā 20 miljoni ceļu lietotāju — autovadītāji vai autopārvadātāji — ir ceļu nodevu iekasēšanas elektronisko sistēmu lietotāji.

Nodrošinot pilnīgu Eiropas sadarbību ceļu nodevas elektroniskās iekasēšanas tehnoloģijās, būs apjomradīti ietaupījumi un samazināsies nodevu iekasēšanas iekārtu izmaksas. Eiropas ceļu nodevu elektroniskā iekasēšanas sistēma atvieglos ceļu lietošanas maksu maksāšanu pārrobežu lietotājiem, ieskaitot neregulāros lietotājus³. Lietotāji labprātāk maksās par ceļu izmantošanu, ja maksāšanas līdzekļi būs sadarbībai Eiropas līmenī.

2011. gada baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu" Komisija ir izklāstījusi pasākumus, kas varētu paātrināt ceļu izmantošanas maksu attīstību un saskaņošanu. Tā uzsvēra, ka Eiropas ceļu nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas

³ Šodienas autoceļu maksas iekasēšanas shēmas ir ieviesušas dārgus un sarežģītus risinājumus attiecībā uz neregulāriem lietotājiem, pret kuriem parasti neizturas tāpat kā pret regulāriem lietotājiem.

uzlabošanai var būt izšķirīga nozīme, lai veicinātu ceļu nodevu stratēģiju, kas sekmē ilgtspējīgu transporta sistēmu un lietotājiem atvieglo ceļu maksas pieņemšanu.

Līdzīgi, izdarot jaunākos grozījumus *Eurovignette* direktīvā par maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem⁴, Eiropas Parlaments un Padome lūdza Komisiju "uzraudzīt [Direktīvas ietvaros] panākto progresu, cenšoties noteiktajos termiņos izveidot reālu Eiropas autoceļu nodevu iekasēšanas elektronisko sistēmu" un veicināt "sadarbību starp dalībvalstīm, kas var izrādīties vajadzīga, lai nodrošinātu maksu iekasēšanas elektronisko sistēmu savietojamību Eiropas mērogā".

Jo īpaši, "ja ceļu nodevas vai lietošanas maksas dalībvalsts iekasē tikai ar sistēmu, kurā jāizmanto transportlīdzeklī iebūvēta ierīce, tā nodrošina, ka visi lietotāji visas Direktīvas 2004/52/EK prasībām atbilstīgās transportlīdzeklī iebūvējamās ierīces var iegādāties, izmantojot saprātīgu administratīvu un ekonomisku kārtību"⁵.

3. GŪTIE PANĀKUMI

EETS izvēršanā gūtie panākumi liek vilties. Lai gan tika pieņemts Lēmums 2009/750/EK, kurā noteiktas nepieciešamās tehniskās specifikācijas un prasības, kā arī līgumiskie nosacījumi saistībā ar *EETS* nodrošinājumu, par spīti Eiropas Komisijas centieniem⁶ un nodevas iekasēšanas tehnoloģiju attīstības līmenim Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskā iekasēšanas sistēma vēl nav realizēta visu satiksmes dalībnieku ikdienas dzīvē. Ne visas dalībvalstis un ieinteresētās personas savā līmenī ir pietiekami apņēmīgi pilnveidojušas pakalpojuma regulatīvos un operacionālos aspektus. Līdz 2009. gadam vairums dalībvalstu, kuras jau bija ieviesušas valsts vai vietējās elektroniskās iekasēšanas sistēmas, to bija darījušas, neveltot pienācīgu uzmanību nākotnē sagaidāmajai šā pakalpojuma Eiropas dimensijai un mērķim ievērot direktīvā noteikto grafiku. Nespēja īstenot *EETS* un to paveikt paredzētajā grafikā nav radusies tehnisku iemeslu dēļ. Īstenot Eiropas ceļu nodevu iekasēšanas elektronisko sistēmu sadarbību nav tehniski sarežģītāk kā īstenot mobilo telefonu viesabonēšanu Eiropas mērogā vai kredītkaršu savietojamību pasaules mērogā.

Dažas ieinteresētās personas ir ierosinājušas vairākus iespējamus minētās kavēšanās skaidrojumus, tomēr lielākā daļa no tiem vairs nav pamatoti vai attiecas uz problēmām, kurām jau ir risinājumi:

- Tiek pausts, ka viena no problēmām varētu būt tāda, ka Eiropas tiesību akti nosaka tikai *EETS* satvaru. Šis arguments nav gluži patiess, jo tiesību akti skaidri izveido vajadzīgo noteikumu un pienākumu kompleksu. Saskaņā ar Komisijas politiku, ka pakalpojumu tirgiem cik vien iespējams jābūt atvērtiem konkurencei, tās lēmums pakalpojuma sniegšanu atstāj tirgus ziņā; tā rodas *EETS* pakalpojumu sniedzēji.
- Ir arī bilsts, ka *EETS* nav interesanta no komerciālā viedokļa. Tomēr būtu pārāgri izdarīt secinājumus, un nav šaubu, ka pieprasījums pastāv.
 - Pašlaik 25 % no kravas autopārvadājumiem šķērso robežas, un ir paredzams, ka līdz 2030. gadam šis skaitlis pieaugs līdz 30 %. Pakalpojumu sniedzēju

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK par dažu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu smagajiem kravas transportlīdzekļiem, OV L 187, 20.7.1999., 42.–50. lpp.

⁵ 31. apsvērums un 7.j pants, kas ieviesti ar Direktīvu 2011/76/ES.

⁶ Piemēram, ekspertu grupu veiktā apjomīgā izpēte un *CESARE* projekti.

interese par *EETS* tādējādi vēl pieaugs. Turklāt pārvadātāju profesionālās apvienības valstu un Eiropas līmenī ir vairākkārt paudušas prasību pēc sadarbībspējīgas Eiropas elektroniskās iekasēšanas sistēmas, un tas nepārprotami ir aicinājums pēc *EETS*.

- Aptuveni desmit organizācijas ir skaidri paudušas vēlmi reģistrēties par *EETS* pakalpojumu sniedzējiem un nesen izveidojušas Eiropas profesionālo apvienību⁷ (*AETIS*). Lai gan līdz šai dienai neviens *EETS* pakalpojumu sniedzējs nav oficiāli reģistrēts, saskaņā ar saņemto informāciju vismaz viens perspektīvs *EETS* pakalpojumu sniedzējs ir vērsies savas valsts iestādēs, vēlēdamies reģistrēties, bet ticis noraidīts, jo tiesiskais regulējums un administratīvā sistēma nav bijuši gatavi.
 - Pašlaik notiekošā ceļu maksas shēmu attīstība vai paplašināšana Eiropas Savienībā *EETS* pakalpojumu sniedzējiem radīs jaunas tirgus iespējas. Četras dalībvalstis⁸ plāno jaunas valsts mēroga iekasēšanas shēmas ieviest nākamajos trīs gados, un vairākās dalībvalstīs notiek esošo iekasēšanas režīmu paplašināšana. Šajā sakarā Baltajā grāmatā par Eiropas vienoto transporta telpu ir izklāstīta virkne pasākumu, kas palīdzēs veicināt ceļu izmantošanas maksas ieviešanu⁹.
- *EETS* ieviešanu kavētu arī pašreizējo dalībvalstīs esošo sistēmu ilgais dzīves cikls, jo tajās pielāgošanās *EETS* pirms to novecošanas nozīmē papildu izmaksas. Tomēr šis apgalvojums, šķiet, vairs nav spēkā. Vairums tagadējo sistēmu darbojas kopš 90. gadu vidus un sāk tehnoloģiski novecot. Turklāt likumdevējs, pieņemdams Direktīvu 2004/52/EK, puda skaidru viedokli, ka būtu veicami ieguldījumi pārejai uz pilnībā sadarbībspējīgu sistēmu, pat ja būtu jāatstāj zināma rīcības brīvība saistībā ar sloga sadalījumu starp ieinteresētajām personām attiecībā uz izdevumiem, kas nepieciešami ieguldījumu finansēšanai. Piemēram, ieguldījumu izmaksas vai daļu izmaksu var finansēt, ieviešot jaunas ceļu nodevu likmes. Citiem vārdiem sakot, visi satiksmes dalībnieki, kam tiek uzlikta nodeva, ne tikai *EETS* lietotāji, varētu finansiāli piedalīties šajos ieguldījumos, jo izmaksas, kas saistītas ar *EETS*, var uzskatīt arī par pieļaujamām infrastruktūras lietošanas izmaksām saskaņā ar Direktīvu 1999/62/EK (*Eurovignette* direktīva).

Neraugoties uz kavēšanos, **ir notikušas vairākas izmaiņas:**

- Dalībvalstis ir izveidojušas savus elektroniskos reģistrus, kuros iekļautas maksas ceļu infrastruktūras, uz kurām to teritorijā attiecas Direktīva 2004/52/EK. Nodevu iekasētāji ir publicējuši savus *EETS* apgabala paziņojumus, kas nosaka vispārīgos

⁷ *AETIS* — *Association of Electronic Toll and Interoperable Services* (Elektroniskās ceļu nodevas un sadarbībspējīgo pakalpojumu apvienība), dibināta 2011. gada 22. decembrī.

⁸ FR, BE, HU un DK.

⁹ 10. mērķis. Jāpanāk, lai pilnībā tiktu piemēroti principi "maksā lietotājs" un "maksā piesārņotājs"..., lai radītu ieņēmumus un nodrošinātu finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transporta nozarē.

15. lappuse: Ārējos faktorus (troksni, piesārņojumu u. c.) var internalizēt ar *RUC*. 1. Priekšlikums grozīt *Eurovignette*. 2. Turpmāk tiks izskatīta vairāku obligātu saskaņotu internalizācijas sistēmu kravas automobiļiem pakāpeniska ieviešana visā starppilsētu tīklā..

Darbība Nr. 32. ES regulējums attiecībā uz pilsētas ielu lietošanas maksu.

Darbība Nr. 39. Viedā cenu un nodokļu noteikšana / Novērtēt pastāvošās autoceļu maksas iekasēšanas shēmas.. / Turpināt ārējo izmaksu internalizāciju..

nosacījumus *EETS* ieviešanai to infrastruktūrām un veido pamatu līgumattiecībām starp nodevu iekasētājiem un *EETS* pakalpojumu sniedzējiem.

- Vairākas valstu iestādes, kas atbild par ceļu nodevu elektronisko iekasēšanu, ir izveidojušas neformālu grupu, tā saucamo "Stokholmas grupu"¹⁰, kur tās aktīvi sadarbojas nolūkā ieviest Eiropas ceļu nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu un apmainīties ar paraugpraksi. Šī grupa sadarbojas arī ar *AETIS*⁷.
- Eiropas standartu organizācijas ir labi pastrādājušas elektroniskās iekasēšanas sistēmu un *EETS* standartizācijas jomā, arī saistībā ar ceļu nodevu sistēmām, kas izmanto satelītus. Ir pieņemtas mobilo un fiksēto iekārtu testu procedūras¹¹ un svarīgs standarts¹², kas attiecas uz informācijas apmaiņu starp pakalpojumu sniedzējiem un nodevu iekasētājiem iekasēšanas sistēmās, kuras izmanto satelītu, ieskaitot izpildes procedūras.
- 2010. gadā Komisija ir publicējusi "Norādījumus par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/52/EK un Komisijas Lēmuma 2009/750/EK piemērošanu"¹³ kā rokasgrāmatu profesionālām ieinteresētajām personām, kas tieši vai netieši saistītas ar Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskā iekasēšanas sistēmas īstenošanu.
- Komisija, apspriedusies ar visām iesaistītajām ieinteresētajām personām, patlaban izstrādā norādījumus par to, kā interpretēt Lēmuma 2009/750/EK I pielikuma jēdzienus. Šie norādījumi, kas tuvākajā laikā tiks izdoti, būs ceļvedis jautājumā par to, kā saskaņošanas iestādēm būtu jānodrošina, lai līgumiskie nosacījumi piekļūšanai nodevu iekasētāju tīklam paliktu taisnīgi, samērīgi un nediskriminējoši. Tajos arī precizēti iespējamie modeļi maksas un atlīdzības sadalei starp profesionālām ieinteresētajām personām. Visbeidzot, tajos risināti ar *EETS* īstenošanu saistīti jautājumi, piemēram, sadarbības novērtēšanas izmaksas un "piemērotības lietošanai" testu izmaksas.
- Saskaņā ar Lēmuma 2009/750/EK 18. pantu ir izveidota Iestāžu koordinācijas grupa, kurā ietilpst struktūras, kam uzticēts apliecināt, ka *EETS* aprīkojums "atbilst specifikācijām" vai ir "piemērots lietošanai". Šī grupa izstrādās norādījumu dokumentus, lai tos iesniegtu apstiprināšanai Ceļu nodevu komitejā, kas noteiks vienotas procedūras "piemērotības lietošanai" testu izpildei. Četrpadsmit sertifikācijas iestādes no sešām dalībvalstīm ir ieinteresētas, lai par tām oficiāli paziņotu Komisijai.
- Profesionālās ieinteresētās personas arvien labāk zina savas attiecīgās tiesības un pienākumus¹⁴. Tās parasti ir vienisprātis, ka ir gūts impulss, lai ieviestu *EETS*, un daudzi elementi, kas ir būtiski *EETS*, jau ir izveidoti. Ražotāji arvien vairāk sazinās ar Komisijas dienestiem, lai iegūtu papildu informāciju vai skaidrojumus. Ir sāktas līgumslēgšanas sarunas starp potenciālajiem *EETS* pakalpojumu sniedzējiem un nodevas iekasētājiem.

¹⁰ Stokholmas grupas locekļi ir ministrijas vai valsts iestādes no AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI, UK, kā arī CH un NO.

¹¹ Standarti CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 un TS 25110.

¹² Standarts CEN/ISO EN 12855.

¹³ http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf.

¹⁴ Ar profesionālām ieinteresētajām personām apspriedās 2011. gadā aptaujā un konferencē.

- Lai gūtu pieredzi tehniskajā un līgumiskajā sadarbībā, daži nodevu iekasētāji ir izveidojuši kopuzņēmumus, kas piedāvā klientiem automobilī uzstādāmus aparātus, kurus var izmantot visos to pārziņā esošajos tīklos ("EasyGo+" — līgumisks sadarbības pakalpojums, kas patlaban tiek ieviests un kurā apvienotas dažādas DSRC tehnoloģijas, ko izmanto Dānijā, Zviedrijā, Norvēģijā un Austrijā, un "TOLL2GO" tehniskās sadarbības pakalpojums, kas jau darbojas, nodrošinot DSRC/satelītu sadarbību Austrijā un Vācijā). Citi nodevu iekasētāji iespējuši vēl vairāk: ir panākta vienošanās par tehnisko un līgumisko savstarpējo izmantojamību starp TIS-PL un VIA-T, kas ļauj reģionālo pakalpojumu sniedzējiem piedāvāt elektroniskās iekasēšanas pakalpojumus, kuri aptver nodevu iekasēšanas apgabalus Spānijā un Francijā.

Tomēr joprojām pastāv **vairākas problēmas**:

- *EETS* īstenošanu joprojām kavē nepietiekama sadarbība starp dažādām ieinteresēto personu grupām, no kurām lielākā daļa ir izrādījusi pārāk mazu apņemšanos risināt problēmas, kas skar kopīgas intereses. Dalībvalstu centieni līdz šim bijuši ierobežoti līdz atsevišķu valstu līmeņa sadarbībai, kas tagad ir īstenota vairumā valstu, kurās ir elektroniskās ceļu nodevu sistēmas. Straujas pārmaiņas visas Eiropas sadarbības ziņā ir vajadzīgas, lai *EETS* laikus īstenotu ar taisnīgiem, samērīgiem un nediskriminējošiem piekļuves nosacījumiem.
- Vairumam dalībvalstu joprojām ir jāaizpilda valsts satvars, lai potenciālie *EETS* pakalpojumu sniedzēji zinātu, kā praksē reģistrēties un kur sūdzēties nodevu iekasētāju obstrukcijas rīcības gadījumā. Līdz šim brīdim tikai divas no dalībvalstīm, kam ir ceļu nodevu iekasēšanas elektroniskā sistēma, ir nodibinājušas saskaņošanas struktūrvienību, kas var izskatīt šādas sūdzības¹⁵. Sarunas vēl turpinās visās pārējās dalībvalstīs, lai līdz 2012. gada oktobrim varētu pabeigt attiecīgo juridisko un regulatīvo satvaru.
- Daži nodevu iekasētāji iesaka līguma klauzulu, kas automātiski izbeidz līgumu, ja *EETS* pakalpojumu sniedzējs nav sasniedzis pilnu Eiropas aptvērumu 24 mēnešu laikā¹⁶. Šāda klauzula rada ievērojamu uzņēmējdarbības risku un atbaida potenciālos *EETS* pakalpojumu sniedzējus. Tāds nebija likumdevēja nodoms; mērķis bija nepieļaut, ka *EETS* pakalpojumu sniedzēji koncentrējas tikai uz visienesīgākajiem tirgiem un nepamatoti kavējas nodrošināt pārējo tirgu aptvērumu. *EETS* pakalpojumu sniedzēja statusa zaudēšana ir atkarīga no varas iestādēm, un lēmums par to būtu jāpieņem tikai tad, ja attiecīgajai organizācijai nav faktiska nodoma panākt pilnīgu aptvērumu visā Eiropā.
- Kopējās izmaksas, kas vajadzīgas sadarbības novērtēšanai un testiem "piemērotība lietošanai", ko atsevišķi nodevu iekasētāji prasa no *EETS* pakalpojumu sniedzēja, var būt par šķērslī uzņēmējdarbības sākšanai. Taču, kā paskaidrots iepriekš, profesionālām ieinteresētajām personām būtu jāizmanto iespējas, ko piedāvā

¹⁵ Valsts saskaņošanas struktūras galvenais uzdevums ir pēc pieprasījuma pārbaudīt, vai visiem *EETS* pakalpojumu sniedzējiem jebkurā *EETS* nodevu iekasēšanas apgabalā dalībvalsts teritorijā tiek piešķirti taisnīgi un nediskriminējoši līguma nosacījumi, t. i., vai līguma nosacījumi, ko nodevu iekasētāji pieprasa dažādiem *EETS* pakalpojumu sniedzējiem, nav diskriminējoši un vai tie patiesīgi atspoguļo līdzēju izmaksas un riskus.

¹⁶ Lēmuma 2009/750/EK par *EETS* pakalpojumu sniedzēju tiesībām un pienākumiem 4. panta 1. punktā ir paredzēts, ka *EETS* pakalpojumu sniedzējiem 24 mēnešu laikā pēc reģistrācijas ir jāaptver visi *EETS* apgabali Kopienā.

Eurovignette tiesību akti, lai samazinātu iespējamo finansiālo risku nodevu iekasētājiem un *EETS* pakalpojumu sniedzējiem.

- Vairāki pašreizējie koncesijas līgumi var būt jāpārjauno. Piemēram, nodevu iekasētājiem var būt vajadzīgs koriģēt nodevu likmes, lai varētu finansēt ieguldījumus, kas tiem vajadzīgi, lai pielāgotu savu infrastruktūru. Attiecībā uz ceļu nodevām koncesijas līgumi par nodevu uzlikšanu tiek slēgti starp nodevu iekasētāju un dalībvalsti vai aģentūru, kas darbojas varas iestāžu tiešā pārziņā. Tāpēc atbildība par *EETS* īstenošanas iespējošanu savā teritorijā galvenokārt ir attiecīgajai dalībvalstij, kas var grozīt esošos koncesijas līgumus, ja tas nepieciešams.

4. TURPMĀKIE PASĀKUMI

Lai sekmētu *EETS* laicīgu ieviešanu dalībvalstu un nozares pārstāvju vidū un veicinātu Eiropas Parlamenta un Padomes prasīto vajadzīgo sadarbību, ir nepieciešami šādi pasākumi:

(1) Paātrināt lēmuma vienotu īstenošanu

- Komisija un dalībvalstis pastiprinās darbu Ceļu nodevu komitejā, kas izveidota ar Direktīvu 2004/52/EK. Dalībvalstīm ir steidzami jāizpilda savas saistības, kas paredzētas Lēmumā 2009/750/EK, it īpaši attiecībā uz to valsts saskaņošanas struktūras iecelšanu (10. pants). Attiecīgos gadījumos Komisija ierosinās pienākumu neizpildes procedūras.
- Komisija uzraudzīs *EETS* īstenošanu, ko veic dalībvalstis, ņemot vērā arī tās norādījumus par to, kā interpretēt Lēmuma 2009/750/EK I pielikumā norādītos jēdzienus. Dalībvalstīm un valstu saskaņošanas iestādēm šie norādījumi būtu jāizmanto saskarsmē ar nodevu iekasētājiem un potenciālajiem *EETS* pakalpojumu sniedzējiem. Pēdējiem tie būtu jāizmanto arī līgumslēgšanas sarunās. Turklāt Komisija izveidos valstu saskaņošanas iestāžu Eiropas tīklu, kas palīdzēs ES mērogā nodrošināt vienādus konkurences apstākļus *EETS* profesionālām ieinteresētajām personām.
- Dalībvalstis gādās par to, lai nebūtu atļautas līguma klauzulas par līguma automātisku izbeigšanos gadījumā, ja *EETS* pakalpojumu sniedzējs 24 mēnešos nespēj nodrošināt pilnīgu Eiropas aptvērumu. Šādas klauzulas ir pretrunā Lēmuma 2009/750/EK pozitīvajai iecerei. Ja tāda prakse turpināsies, Komisija uzsāks pienākumu neizpildes procedūras.
- Komisija uzņemsies iniciatīvu, izmantojot struktūru, kas noteikta pašreizējos *EETS* tiesību aktos, izstrādāt vienotu protokolu virkni "piemērotības lietošanai" testiem, tostarp pārbaudēm par drošības aspektiem, lai šajos protokolos mazinātu atšķirību starp nodevu iekasētājiem, kas savukārt palīdzētu samazināt izmaksas, ko iekasē no *EETS* pakalpojumu sniedzējiem.
- Komisija kopā ar ieinteresētajām personām izveidos visaptverošu informācijas apmaiņas resursu platformu, kas nodrošinās jaunāko informāciju par *EETS*, izmantojot vienotu piekļuves vietu internetā. Šī platforma veicinās arī labākās prakses apmaiņu un jaunākās informācijas par *EETS* izplatīšanu profesionālo ieinteresēto personu vidū.

(2) Pakāpeniska pieeja

Pirmais solis ceļā uz pilnīgu Eiropas sadarbību būs tāds, ka dalībvalstis ar lielu satiksmes intensitāti Eiropas transporta tīkla projektos veicinās savu ceļu nodevu iekasēšanas elektronisko sistēmu pārrobežu sadarbību. Šie sākotnējās izvietojšanas projekti reģionālā līmenī tiks veicināti tā, lai tos var paplašināt, vēlākā posmā pēc iespējas drīzāk aptverot visu elektroniski iekasējamās maksas ceļu infrastruktūru ES, un lai tie var sniegt konkrētu pieredzi praktisku *EETS* jautājumu risināšanā.

Uzmanība būtu jāpievērš pietiekami plašai nodevu iekasētāju un dalībvalstu iesaistei, lai nodrošinātu, ka šie projekti ir izvērstami visā Savienībā. Zināšanas, kas iegūtas, īstenojot šos reģionālos projektus, pilnībā ievērojot viena līguma un vienas ierīces principu, būtu efektīvi jādara pieejamas visām ieinteresētajām personām.

Komisija vēlas sniegt tehnisku palīdzību šādām reģionālām iniciatīvām un ir gatava izvērtēt iespējamo finansiālo atbalstu liela mēroga reģionāliem projektiem saistībā ar TEN-T programmu. Elektroniskās ceļu nodevu iekasēšanas sistēmas ir Eiropas transporta tīkla sastāvdaļa (Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 7. jūlija Lēmuma Nr. 661/2010/ES par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai¹⁷ 9. panta 3. punkts) un tādēļ ir tiesīgas pieprasīt ES finansiālo atbalstu. Komisija apsvērs sadaļas par *EETS* un šādiem reģionālajiem projektiem iekļaušanu nākamajā TEN-T darba programmā. Atkarā no darba programmas pieņemšanas uzaicinājums iesniegt priekšlikumus varētu tikt publicēts līdz šā gada beigām.

(3) Cieši uzraudzīt attīstību un pēc vajadzības sākt jaunas iniciatīvas

Dalībvalstīm, uzsākot jaunus projektus vai pagarinot koncesijas, būtu sistemātiski jāpārbauda un jānodrošina atbilstība *EETS* prasībām. Pieņemot atzinumu par jaunu nodevu iekasēšanas režīmu, par ko paziņo atbilstīgi Direktīvas 1999/62/EK (*Eurovignette*) 7.h pantam, Komisija izdos negatīvu atzinumu, ja tajā nebūs iekļauta ar *EETS* pilnībā sadarbējīga sistēma.

Ja strīdus starp nodevu iekasētājiem un *EETS* pakalpojumu sniedzējiem nevarēs atrisināt saskaņošanas struktūra, Komisija izskatīs strīdīgos punktus un to, vai vienošanās starp nodevu iekasētājiem un to esošajiem vietējiem/valsts pakalpojumu sniedzējiem nav diskriminējošas salīdzinājumā ar tām, kas liktas priekšā *EETS* pakalpojumu sniedzējiem.

Visbeidzot, var piezīmēt, ka Baltajā grāmatā par transportu ir norādīts, ka tad, ja par spīti visiem šiem centieniem tā novērtējums liecinās, ka līdz 2013. gada vidum nav panākts ievērojams progress un nav pieejami sadarbējīgi elektroniskās iekasēšanas pakalpojumi ievērojamā mērogā, Komisija paturēs tiesības iesniegt Eiropas Parlamentam un Padomei jaunu iniciatīvu.

Komisija atkārtoti apstiprina savu apņemšanos veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai atvieglotu Eiropas ceļu nodevu elektronisko iekasēšanas sistēmu pilnīgas tehniskās un operacionālās sadarbības izveidi. Kopā ar ieinteresētajām personām tā pastiprinās pūliņus,

¹⁷ OV L 204, 5.8.2010., 1. lpp.

lai panāktu īsta Eiropas mēroga ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas pieejamību visiem ieinteresētajiem satiksmes dalībniekiem¹⁸.

Eiropas rūpniecība patlaban ir pasaules mēroga celmlauzis ceļu nodevu un maksas iekasēšanas iekārtu jomā. Eiropas uzņēmumi nemitīgi izcīna ceļu nodevu iekasēšanas līgumu slēgšanas tiesības visā pasaulē¹⁹. *EETS* var sekmēt tādu jaunu produktu ieviešanu un izvēšanu pasaules mērogā kā sadarbspējīgas transportlīdzeklī iebūvētās ierīces, kas apvieno ciparu tahogrāfus un autoceļu nodevu iekasēšanu ar citiem intelektiskiem transporta sistēmu lietojumiem. Tas savukārt var radīt pilnīgi jaunus pakalpojumus un lietojumus ar potenciālu pasaules mēroga tirgu, un tie sekmētu izaugsmi un darba vietu radīšanu Eiropas ekonomikā.

¹⁸ *EETS* pakalpojuma tiesību akti garantē, ka pilnībā tiek ievērotas satiksmes dalībnieku pamattiesības, it īpaši tiesības uz personas datu aizsardzību.

¹⁹ Piemēram, nesen Austrālijā, Baltkrievijā, Kanādā, Izraēlā.