

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (αναδιατύπωση)»**

[COM(2017) 280 final — 2017/0128 (COD)]

(2018/C 081/25)

Εισηγητής: ο κ. **Vitas MAČIULIS**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 15.6.2017 Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 20.6.2017
Νομική βάση:	Άρθρο 91 της ΣΛΕΕ
Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το ειδικευμένο τμήμα	2.10.2017
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	18.10.2017
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	529
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	183/1/1

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 31ης Μαΐου 2017 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων, η οποία αποσκοπεί στη βελτίωση των διατάξεων της συναφούς οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004. Η εφαρμογή στην πράξη των εν λόγω διατάξεων τα τελευταία χρόνια έχει καταδείξει ότι πολλές από αυτές δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις.

1.2. Συστήματα τηλεδιοδίων έχουν ήδη εισαχθεί σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο σε 20 κράτη μέλη. Ωστόσο, η ανεπαρκής διαλειτουργικότητα των συστημάτων σε διεθνές επίπεδο συνεπάγεται σημαντικές απώλειες εσόδων για τα κράτη μέλη, καθώς και πρόσθετο κόστος για τους άμεσους χρήστες του οδικού δικτύου. Η ΕΟΚΕ ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να επιδιώξουν ενεργό διασυνοριακή συνεργασία κατά την ανάπτυξη προηγμένου μηχανισμού οδικών διοδίων. Η έλλειψη συνεργασίας συνεπάγεται ότι τα κράτη μέλη δεν έχουν τρόπο να εντοπίζουν συγκεκριμένους παραβάτες εάν τα οχήματά τους είναι ταξινομημένα στο εξωτερικό.

1.3. Η ΕΟΚΕ είναι πλήρως πεπεισμένη ότι πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την καθιέρωση ενιαίου συστήματος τηλεδιοδίων σε ολόκληρη την ΕΕ, με βάση την προηγμένη τεχνολογία. Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ ενός απλού, ευέλικτου και χαμηλού κόστους συστήματος το οποίο μπορεί να επεκταθεί γρήγορα ώστε να καλύπτει ευρύτερο φάσμα χρηστών και οδικών δικτύων. Αυτό το σύστημα θα δημιουργήσει ευνοϊκή βάση για την εφαρμογή των μη διακριτικών πρακτικών διοδίων που θεσπίζουν οι διατάξεις της νομοθεσίας για την Ευρωβινιέτα.

1.4. Η «εποχούμενη μονάδα», η οποία αποτελεί το βασικό στοιχείο του συστήματος τηλεδιοδίων, δεν χρειάζεται να είναι ενιαία φυσική συσκευή. Θα μπορούσε να είναι μια σειρά συσκευών —μεταξύ άλλων έξυπνα τηλέφωνα και ταμπλέτες— που συνδέονται φυσικά ή εξ αποστάσεως, οι οποίες εκτελούν μαζί τις λειτουργίες εποχούμενης μονάδας. Η ΕΟΚΕ συνιστά να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη ειδικών εφαρμογών πληροφορικής για τους σκοπούς αυτούς, κάτι το οποίο θα μειώσει σημαντικά το κόστος για τους χρήστες του οδικού δικτύου.

1.5. Ορισμένα κράτη μέλη χρησιμοποιούν ήδη διαφορετικές τεχνολογίες είσπραξης οδικών τελών και θα ήταν πολύ δαπανηρό για αυτά να μεταβούν σε ένα ενιαίο σύστημα. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναζητήσει ευέλικτα χρηματοδοτικά, τεχνικά και νομικά μέσα ώστε να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να επιδιώξουν την ενσωμάτωση των διαφόρων υφιστάμενων λύσεων σε ένα διαλειτουργικό σύστημα. Η συμπερίληψη καταλόγου τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται σε συστήματα με εποχούμενη μονάδα στο παράρτημα της οδηγίας θα διευκόλυνε επίσης την ταχύτερη ανταπόκριση στην τεχνολογική ανάπτυξη και θα συνέβαλε στην επίτευξη ομοιομορφίας.

1.6. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να καθιερώσει ενιαία σύμβαση με τον πάροχο της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων (EYT) για όλους τους χρήστες της ΕΕ. Με τον τρόπο αυτό ευνοείται η εφαρμογή πιο διαφανών και φιλικών προς τον χρήστη πρακτικών.

1.7. Ο μηχανισμός αυτός θα αποτελέσει ευκολότερο και αποτελεσματικότερο τρόπο ανάκτησης μη καταβληθέντων τελών χρήσης του οδικού δικτύου από ανέντιμους και δόλιους χρήστες, ανεξαρτήτως της χώρας ταξινόμησής των οχημάτων τους. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο επέκτασης των συνθηκών που διέπουν τη χρήση του συστήματος EUCARIS (του Ευρωπαϊκού συστήματος Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης). Το εν λόγω σύστημα παρέχει ήδη στις χώρες υποδομές και λογισμικό που τους επιτρέπουν να μοιράζονται τις πληροφορίες τους για οχήματα και άδειες οδήγησης, συμβάλλοντας έτσι στην καταπολέμηση της κλοπής αυτοκινήτων και της απάτης σε θέματα ταξινόμησης.

1.8. Οι κοινωνικές πτυχές της πρότασης της Επιτροπής έχουν επίσης ζωτική σημασία. Οι ΜΜΕ και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις κυριαρχούν στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ. Το ζήτημα των τηλεδιοδίων για ιδιωτικής χρήσης οχήματα είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο. Οι σχετικές λύσεις πρέπει συνεπώς να είναι προσεκτικά ισορροπημένες.

## 2. Ιστορικό και επισκόπηση των υφιστάμενων συστημάτων διοδίων

2.1. Το 2012 επιβλήθηκαν τέλη χρήσης του οδικού δικτύου για βαρέα φορτηγά οχήματα σε 20 κράτη μέλη και για ιδιωτικά αυτοκίνητα σε 12. Το δίκτυο διοδίων είχε μήκος 72 000 χιλιόμετρα περίπου και κατά 60 % ήταν εξοπλισμένο με συστήματα ηλεκτρονικής είσπραξης διοδίων που είχαν καθιερωθεί σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και μετά και στα οποία είχαν εγγραφεί περισσότεροι από 20 εκατομμύρια χρήστες του οδικού δικτύου. Η συχνότερα επιλεγόμενη λύση για την ηλεκτρονική είσπραξη διοδίων είναι τα συστήματα εξειδικευμένης επικοινωνίας μικρής εμβέλειας (DSRC). Τα τελευταία 10 χρόνια έχουν επίσης εφαρμοστεί νέες τεχνολογίες, μεταξύ των οποίων και οι δορυφορικές. Ως αποτέλεσμα αυτού, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνυπάρχουν διάφορες διαφορετικές και, στις περισσότερες περιπτώσεις, μη διαλειτουργικές τεχνολογίες.

2.2. Η οδηγία 2004/52/ΕΚ εγκρίθηκε με σκοπό τη διόρθωση αυτού του κατακερματισμού της αγοράς με τη δημιουργία της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων (EYT). Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, η EYT θα έπρεπε να είναι διαθέσιμη για τα βαρέα φορτηγά οχήματα το αργότερο από τον Οκτώβριο του 2012 και να έχει αρχίσει να προσφέρεται για όλους τους άλλους τύπους οχημάτων έως τον Οκτώβριο του 2014.

2.3. Για να διασφαλιστεί ότι τα διάφορα συστήματα διοδίων είναι τεχνολογικά συμβατά και συνεπώς μπορούν να συνδεθούν με την εν λόγω ενιαία υπηρεσία διοδίων, η οδηγία καθόριζε τρεις τεχνολογίες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την είσπραξη διοδίων τελών με ηλεκτρονικά μέσα: μέσω μικροκυμάτων DSRC, δορυφορικά (GNSS) και με κινητές επικοινωνίες (GSM).

2.4. Επί του παρόντος, οι διατάξεις της οδηγίας 2004/52/ΕΚ δεν έχουν ακόμη εφαρμοστεί πλήρως στην ευρωπαϊκή αγορά διοδίων. Τα συστήματα διοδίων εξακολουθούν να μην είναι ομοιογενή· κάθε κράτος μέλος και φορέας χρέωσης διοδίων έχει το δικό του νομοθετικό πλαίσιο, δικούς τους στόχους για τη θέσπιση του συστήματος, δικό του τοπικό πλαίσιο και δικές του συνθήκες κυκλοφορίας.

2.5. Η ΕΟΚΕ έχει υπογραμμίσει τη σημασία των κοινών προτύπων και της διασυνοριακής διαλειτουργικότητας ως μέσου εξασφάλισης αποτελεσματικών διασυνοριακών μεταφορών και της ανάπτυξης αποτελεσματικής EYT στις συστάσεις που κατέθεσε σε σειρά παλαιότερων γνωμοδοτήσεων<sup>(1)</sup>.

2.6. Τα κύρια συστήματα χρέωσης στην ΕΕ είναι τα εξής:

2.6.1. Συστήματα χρέωσης βάσει απόστασης: η χρέωση υπολογίζεται με βάση την απόσταση που διανύει το όχημα και κατόπιν προσαρμόζεται σε συνάρτηση με άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος (συνολικό βάρος, αριθμός αξόνων, κατηγορία εκπομπών ρύπων κ.λπ.). Πρόκειται για το συνηθέστερο σύστημα στην ΕΕ και χρησιμοποιεί διάφορα τεχνικά μέσα για την αναλογική χρέωση του οχήματος με βάση την πραγματική χρήση των οδικών υποδομών.

2.6.2. Συστήματα χρέωσης βάσει χρόνου ή βάσει σήματος τελών: η χρέωση υπολογίζεται βάσει δεδομένου χρονικού διαστήματος και προσαρμόζεται και πάλι σύμφωνα με τα ίδια χαρακτηριστικά του οχήματος που αναφέρθηκαν παραπάνω. Τα συστήματα αυτά απαιτούν την αγορά σήματος τελών, με το οποίο επιτρέπεται η χρήση συγκεκριμένου οδικού δικτύου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα (μία ημέρα, ένα μήνα ή ένα ολόκληρο έτος). Το τέλος που καταβάλλεται είναι ανεξάρτητο της πραγματικής χρήσης της οδικής υποδομής.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 32 της 5.2.2004, σ. 36.  
ΕΕ C 277 της 17.11.2009, σ. 85.  
ΕΕ C 291 της 4.9.2015, σ. 14.  
ΕΕ C 173 της 31.5.2017, σ. 55.  
ΕΕ C 288 της 31.8.2017, σ. 85.

2.6.3. Συστήματα χρέωσης βάσει πρόσβασης: η χρέωση εφαρμόζεται κυρίως σε αστικές περιοχές και σε συγκεκριμένη υποδομή, όπου ο χρήστης χρεώνεται διόδια για την οδήγηση στη σχετική ζώνη. Με τα συστήματα αυτά καθίσταται δυνατή η μείωση της κυκλοφορίας και της ρύπανσης σε ιδιαίτερα ευαίσθητα τμήματα της πόλης ή σε άλλες πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές.

2.7. Για τις συναλλαγές τηλεδιοδίων σε συστήματα βάσει απόστασης χρησιμοποιούνται δύο κύριες τεχνολογίες στην ΕΕ: ο εντοπισμός μέσω του παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) και η τεχνολογία DSRC, μια τεχνολογία, δηλαδή, μικροκυμάτων 5,8 GHz που έχει υιοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (CEN):

2.7.1. Η τεχνολογία GNSS χρησιμοποιεί τα δεδομένα θέσης του οχήματος που λαμβάνονται από δίκτυο δορυφόρων και μετρά την απόσταση που καλύπτεται στον δρόμο για τον προσδιορισμό της χρέωσης. Η εποχούμενη μονάδα προσδιορίζει τη θέση του, συλλέγει και επεξεργάζεται τις απαραίτητες πληροφορίες χωρίς τη βοήθεια παρόδιων μονάδων. Είναι το καταλληλότερο σύστημα, αλλά και το πιο ακριβό.

2.7.2. Η τεχνολογία DSRC βασίζεται στην αμφίδρομη ραδιοεπικοινωνία μεταξύ σταθερού παρόδιου εξοπλισμού και μιας κινητής συσκευής (εποχούμενη μονάδα) εγκατεστημένης στο όχημα. Μέσω αυτής της επικοινωνίας, οι χρήστες του οδικού δικτύου (και τα οχήματά τους) αναγνωρίζονται από την παρόδιο υποδομή προκειμένου να ενεργοποιηθεί η καταβολή.

2.8. Στα συστήματα χρέωσης βάσει πρόσβασης χρησιμοποιείται το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης της πινακίδας κυκλοφορίας (ANPR). Η τεχνολογία αυτή χρησιμοποιεί βιντεοκάμερες για την ανάγνωση των πινακίδων κυκλοφορίας των οχημάτων. Δεν απαιτεί εποχούμενες μονάδες και χρησιμοποιεί λιγότερο δαπανηρό παρόδιο εξοπλισμό.

2.9. Στους παρακάτω πίνακες γίνεται επισκόπηση των διαφόρων συστημάτων διοδίων που χρησιμοποιούνται σε διάφορες χώρες της ΕΕ.

2.9.1. Συστήματα διοδίων βάσει απόστασης για βαρέα επαγγελματικά οχήματα:

Συστήματα διοδίων	Χρησιμοποιούμενη τεχνολογία	Χώρα
Ελεύθερη κυκλοφορία	GNSS με ANPR ή/και DSRC	Ουγγαρία, Σλοβακία, Βέλγιο
Ελεύθερη κυκλοφορία	GNSS με υπέρυθρες ή/και DSRC	Γερμανία
Ελεύθερη κυκλοφορία	DSRC	Αυστρία, Τσεχική Δημοκρατία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ηνωμένο Βασίλειο (Dartford Crossing)
Ελεύθερη κυκλοφορία	ANPR	Ηνωμένο Βασίλειο (Dartford Crossing)
Ελεύθερη κυκλοφορία	ANPR και εποχούμενη μονάδα DSRC	Πορτογαλία (A22, ..., A25)
Δίκτυο με σταθμούς διοδίων	DSRC	Κροατία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο

2.9.2. Συστήματα διοδίων βάσει απόστασης για ελαφρά οχήματα:

Συστήματα διοδίων	Χρησιμοποιούμενη τεχνολογία	Χώρα
Ελεύθερη κυκλοφορία	DSCR/ANPR	Πορτογαλία

Συστήματα διοδίων	Χρησιμοποιούμενη τεχνολογία	Χώρα
Επιμέρους τμήματα με σταθμούς διοδίων	DSCR/ANPR	Αυστρία (A9, A10 Tauern, A11 Karawanken, A13, Brenner και S16 Arlberg)
Δίκτυο με σταθμούς διοδίων	DSCR	Κροατία, Δανία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ισπανία

2.9.3. Συστήματα διοδίων βάσει χρόνου για βαρέα επαγγελματικά οχήματα:

Συστήματα διοδίων	Χρησιμοποιούμενη τεχνολογία	Χώρα
Σήμα τελών	Ηλεκτρονικό ευρωπαϊκό σήμα τελών	Δανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Σουηδία
Σήμα τελών	Ηλεκτρονικό σήμα τελών	Ηνωμένο Βασίλειο, Λετονία
Σήμα τελών	Αυτοκόλλητο σήμα	Βουλγαρία, Λιθουανία, Ρουμανία

2.9.4. Συστήματα διοδίων βάσει χρόνου για ελαφρά οχήματα:

Συστήματα διοδίων	Χρησιμοποιούμενη τεχνολογία	Χώρα
Σήμα τελών	Αυτοκόλλητο σήμα	Αυστρία, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Ουγγαρία (ηλεκτρονικό ευρωπαϊκό σήμα τελών), Ρουμανία (έντυπο σήμα τελών), Σλοβενία, Σλοβακία
Διόδια με φυσικό εμπόδιο ή ελεύθερη κυκλοφορία	DSRC, ANPR — διαφέρει ανάλογα με το σύστημα	Ηνωμένο Βασίλειο

2.9.5. Συστήματα διοδίων βάσει πρόσβασης για όλα τα οχήματα <sup>(2)</sup>:

Συστήματα διοδίων	Χρησιμοποιούμενη τεχνολογία	Χώρα
Χρέωση πρόσβασης (χρέωση διέλευσης σε ορισμένη ζώνη)	ANPR	Σουηδία (Στοκχόλμη)
Χρέωση πρόσβασης (βινιέτα)	ANPR	Ηνωμένο Βασίλειο (τέλος κυκλοφοριακής συμφόρησης Λονδίνου), Μιλάνο (χρέωση περιοχής Γ)

### 3. Περιγραφή των κύριων προβλημάτων

3.1. Στην ανακοίνωση της του Αυγούστου 2012 με θέμα την υλοποίηση της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων [COM(2012) 474 final], η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δήλωνε με σαφήνεια ότι «η αποτυχία εφαρμογής της ΕΥΤ και μάλιστα εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος δεν οφείλεται σε τεχνικούς λόγους», αντίθετα «τροχοπέδη στην υλοποίηση της ΕΥΤ εξακολουθεί να αποτελεί η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των διάφορων ομάδων ενδιαφερόμενων» και οι περιορισμένες προσπάθειες των κρατών μελών. Στην έκθεσή του του Απριλίου 2013 σχετικά με μια στρατηγική για ευρωπαϊκή υπηρεσία τηλεδιοδίων και σύστημα τελών με αυτοκόλλητο για τα ελαφρά οχήματα ΙΧ στην Ευρώπη (A7-0142/2013), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο λαμβάνει την ίδια θέση και «συμφωνεί με την Επιτροπή ότι υφίσταται ήδη η τεχνολογία για τα διαλειτουργικά συστήματα».

<sup>(2)</sup> Μελέτη με θέμα «State of the art of electronic tolling» (Ανασκόπηση των τηλεδιοδίων) MOVE/D3/2014-259.

3.2. Η πλειονότητα των συστημάτων διοδίων απαιτεί από τους χρήστες την εγκατάσταση εποχούμενων μονάδων στα οχήματά τους. Ορισμένα συστήματα λειτουργούν ανεξαρτήτως συνόρων, τα περισσότερα όμως όχι. Αυτό προκαλεί έξοδα και επιβαρύνσεις στους χρήστες του οδικού δικτύου, οι οποίοι πρέπει να εφοδιάζουν τα οχήματά τους με πολλές εποχούμενες μονάδες, ώστε να μπορούν να οδηγούν ανεμπόδιστα σε διαφορετικές χώρες. Το κόστος υπολογίζεται σήμερα σε 334 εκατομμύρια ευρώ ετησίως και αναμένεται να υποχωρήσει κάτω από τα 300 εκατομμύρια ευρώ ετησίως έως το 2025.

3.3. Έχει επιτευχθεί διασυνοριακή διαλειτουργικότητα σε ορισμένο βαθμό, αλλά στην Κροατία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, την Ελλάδα, την Ουγγαρία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, την Πολωνία, τη Σλοβακία, τη Σλοβενία και το Ηνωμένο Βασίλειο, είναι σαφές ότι είναι δυνατή η χρήση μόνον εγχώριων εποχούμενων μονάδων για την πληρωμή των διοδίων. Ένας από τους στόχους της νομοθεσίας για την EYT ήταν να καταστεί δυνατή η ενσωμάτωση των εποχούμενων μονάδων με άλλες συσκευές εντός των οχημάτων, ιδίως ψηφιακούς ταχογράφους. Η ενσωμάτωση με τους ταχογράφους δεν αποδείχθηκε ελπιδοφόρα.

3.4. Η έλλειψη διασυνοριακής διαλειτουργικότητας συνεπάγεται επίσης κόστος για τις αρχές, οι οποίες πρέπει να προμηθεύονται και να συντηρούν ποικίλες εποχούμενες μονάδες που λειτουργούν μεν σε εγχώρια, αλλά όχι στο εξωτερικό. Σε ένα και μόνον εθνικό σύστημα, στο οποίο οι θέσεις των οχημάτων εντοπίζονται μέσω δορυφόρου, το εφάπαξ κόστος της προμήθειας εποχούμενων μονάδων ανέρχεται σε 120 εκατομμύρια ευρώ και το κόστος συντήρησης περίπου σε 14,5 εκατομμύρια ευρώ ετησίως<sup>(3)</sup>.

3.5. Εξακολουθεί να μην υπάρχει πλήρως ανεπτυγμένη EYT και ελάχιστη πρόοδος έχει σημειωθεί ως προς τη διαλειτουργικότητα. Οι πάροχοι αντιμετωπίζουν σημαντικά εμπόδια κατά την είσοδο, όπως διακριτική μεταχείριση από τις αρχές, μακροχρόνιες και μεταβαλλόμενες διαδικασίες αποδοχής και τεχνικές ιδιαιτερότητες στα τοπικά συστήματα που δεν πληρούν τα καθορισμένα πρότυπα. Έχουν υπογραφεί λίγες μόνο περιορισμένες συμφωνίες που περιλαμβάνουν περισσότερες από μία χώρες της ΕΕ. Οι κυριότεροι λόγοι είναι οι εξής:

3.5.1. Ο υφιστάμενος φορέας εκμετάλλευσης διοδίων έχει προνομιούχο θέση σε ορισμένες εθνικές αγορές. Αυτό εμποδίζει την εφαρμογή εναρμονισμένων και μη διακριτικών πρακτικών διοδίων στην ΕΕ.

3.5.2. Η νομοθεσία για την EYT παρεμβάλλει εμπόδια: ειδικότερα, υπάρχει η απαίτηση οι πάροχοι EYT να είναι σε θέση να προσφέρουν υπηρεσίες σε ολόκληρη την ΕΕ εντός 24 μηνών.

3.5.3. Τα εθνικά συστήματα διοδίων εφαρμόζουν τις τρεις τεχνολογίες που επιτρέπονται από τη νομοθεσία για την EYT με σημαντικά διαφορετικούς τρόπους, γεγονός το οποίο καθιστά δύσκολη και δαπανηρή την επίτευξη διασυνοριακής διαλειτουργικότητας.

3.6. Η νομοθεσία για την EYT στερείται αποτελεσματικών διατάξεων σχετικών με την επιβολή διοδίων στα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε άλλη χώρα της ΕΕ. Σε ορισμένες τοποθεσίες, η διεθνής κυκλοφορία αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο των συνολικών εσόδων από το σύστημα διοδίων, συνεπώς ο περιορισμός της αποφυγής καταβολής οδικών τελών από τους ξένους χρήστες αποτελεί σημαντικό ζήτημα προς επίλυση. Η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους που διαπιστώνει αδίκημα διοδίων μέσω των αυτόματων συσκευών επιβολής δεν μπορεί να ταυτοποιήσει τον παραβάτη βάσει του αριθμού κυκλοφορίας όταν το όχημα είναι ταξινομημένο στο εξωτερικό. Δεν υπάρχει νομική βάση σε επίπεδο ΕΕ για την ανταλλαγή δεδομένων ταξινόμησης των οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών με σκοπό την επιβολή διοδίων. Η απώλεια εσόδων για τα εθνικά, περιφερειακά και τοπικά συστήματα χρέωσης διοδίων ανέρχεται περίπου σε 300 εκατομμύρια ευρώ ετησίως<sup>(4)</sup>.

3.7. Υπάρχει μεγάλη ανάγκη να προωθηθεί η ανταλλαγή πληροφοριών ως προς την αποφυγή καταβολής οδικών τελών σε επίπεδο ΕΕ και να δοθούν μεγαλύτερες εξουσίες στις διάφορες αρχές διοδίων για τον εντοπισμό παραβατών και την έναρξη διαδικασιών επιβολής. Όσον αφορά την επιβολή της νομοθεσίας, τα κράτη μέλη έχουν την ευθύνη να επιδεικνύουν ίση μεταχείριση των χρηστών του οδικού δικτύου και να μεριμνούν για τη δέουσα εφαρμογή των κυρώσεων.

3.8. Η υποχρέωση όλων των παρόχων EYT να καλύπτουν όλους τους τύπους οχημάτων και κάθε περιοχή διοδίων στην Ευρώπη θεωρείται υπερβολική. Θα ήταν πιο αποτελεσματικό να είναι ελεύθεροι οι πάροχοι EYT να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των πελατών τους, αντί να είναι υποχρεωμένοι να τους επιβάλλουν πλήρη μεν, αλλά δαπανηρή εξυπηρέτηση.

<sup>(3)</sup> Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (αναδιατύπωση) COM(2017) 0280 final.

<sup>(4)</sup> Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην Ένωση (αναδιατύπωση) COM(2017) 0280 final.

3.9. Οι αλλαγές στην οδηγία για τη διαλειτουργικότητα και στην απόφαση για την EYT που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αποφέρουν εξοικονόμηση για τους χρήστες του οδικού δικτύου ύψους 370 εκατομμυρίων ευρώ (καθαρή παρούσα αξία, 2016-2025). Το μεγαλύτερο μέρος της εν λόγω εξοικονόμησης θα ωφελήσει τη βιομηχανία φορτηγών, την οποία αποτελούν κατά κύριο λόγο οι ΜΜΕ. Οι διαχειριστές οδικών δικτύων θα έχουν οικονομικό όφελος από τις εξοικονομήσεις λόγω μη παροχής περιττών εποχούμενων μονάδων (καθαρή παρούσα αξία 48 εκατομμυρίων ευρώ) και από τα επιπρόσθετα έσοδα διοδίων που θα προκύψουν από τη βελτίωση των κανόνων για τη διασυνοριακή επιβολή (150 εκατ. ευρώ ετησίως). Οι πάροχοι EYT θα επωφεληθούν από τη μείωση της ρυθμιστικής επιβάρυνσης που συνδέεται με την είσοδο στις εθνικές αγορές (10 εκατ. ευρώ καθαρή παρούσα αξία για μια αναμενόμενη ομάδα 12 παρόχων EYT). Επιπλέον, η αγορά τους θα επεκταθεί με πρόσθετα έσοδα ύψους 700 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως<sup>(5)</sup>.

#### 4. Βασικά στοιχεία της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναδιτύπωση της οδηγίας 2004/52/ΕΚ

4.1. Η κατάλληλη διασυνοριακή επιβολή θα εφαρμοστεί ως εξής:

4.1.1. Πρέπει να θεσπιστεί ένας απλός αυτόματος μηχανισμός ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών. Πρέπει να υλοποιηθούν νέοι μηχανισμοί και νομικές συμφωνίες για την αντιμετώπιση του προβλήματος της διασυνοριακής ασυνόμησης της αποφυγής καταβολής οδικών τελών. Οι πληροφορίες αυτές θα δίνουν τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να παρακολουθούν περιπτώσεις μη καταβολής διοδίων από οδηγούς οι οποίοι δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι της χώρας.

4.1.2. Το σύστημα θα περιλαμβάνει όλους τους τύπους οχημάτων και όλους τους τύπους συστημάτων τηλεδιοδίων, συμπεριλαμβανομένων των τηλεδιοδίων με βιντεοσκόπηση.

4.2. Οι κυριότερες προτάσεις όσον αφορά τις χρησιμοποιούμενες τεχνολογίες και τη μεταχείριση των ελαφρών οχημάτων έχουν ως εξής:

4.2.1. Ο κατάλογος των τεχνολογιών μεταφέρθηκε στο παράρτημα της οδηγίας. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατή η ταχύτερη και αποτελεσματικότερη προσαρμογή στην τεχνολογική πρόοδο.

4.2.2. Ο εν λόγω κατάλογος τεχνολογιών θα παραμείνει αμετάβλητος και μπορεί να τροποποιηθεί μόνο στο μέλλον μετά από διεξοδικούς ελέγχους, εργασίες τυποποίησης κ.λπ.

4.2.3. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει να διαχωριστεί η EYT για τα βαρέα και τα ελαφρά οχήματα, έτσι ώστε να μπορεί να παρέχεται η μία ανεξαρτήτως της άλλης.

4.2.4. Θα υπάρχει απαλλαγή που θα επιτρέπει στους παρόχους EYT για ελαφρά οχήματα να παρέχουν στους πελάτες εποχούμενες μονάδες τύπου DSRC.

4.3. Οι ορισμοί της EYT θα ενοποιηθούν, προτείνονται δε ορισμένες διευκρινίσεις:

4.3.1. Η EYT πρέπει να παρέχεται από παρόχους EYT και όχι από τους φορείς χρέωσης διοδίων. Πρέπει να διασφαλίζεται για τους παρόχους EYT ίση πρόσβαση στην αγορά, ισότιμη με αυτή των εθνικών Παρόχων Υπηρεσιών Διοδίων. Αυτό θα ενισχύσει τις επιλογές παρόχων υπηρεσιών διοδίων για τους καταναλωτές. Τα κράτη μέλη δεν θα έχουν την υποχρέωση να μεριμνήσουν για την ανάπτυξη EYT εντός ορισμένου χρόνου.

4.3.2. Δεν είναι απαραίτητο οι εποχούμενες μονάδες να είναι ενιαία φυσική συσκευή: μπορεί να περιλαμβάνουν διάφορες συσκευές που συνδέονται φυσικά ή εξ αποστάσεως, συμπεριλαμβανομένου εξοπλισμού ήδη εγκατεστημένου στο μηχανοκίνητο όχημα όπως συστήματα πλοήγησης, που παρέχουν όλες τις λειτουργίες εποχούμενης μονάδας. Η ίδια εποχούμενη μονάδα θα πρέπει να ισχύει για όλα τα συστήματα τηλεδιοδίων, μπορούν δε να χρησιμοποιούνται φορητές συσκευές όπως έξυπνα τηλέφωνα μαζί με σταθερές εποχούμενες μονάδες.

#### 5. Πιθανά εμπόδια για την εφαρμογή της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

5.1. Η επίτευξη διασυνοριακής διαλειτουργικότητας ενδέχεται να επιφέρει σημαντικό διοικητικό φόρτο και κόστος λόγω των νομικών, τεχνικών και επιχειρησιακών διαφορών που υπάρχουν στα επιμέρους εθνικά συστήματα διοδίων, εξαιτίας της χρήσης διαφορετικών τεχνολογιών.

5.2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα δημιουργίας μηχανισμού χρηματοδότησης για την αντιμετώπιση των δυσκολιών αυτών. Η διάθεση των αναγκαίων κονδυλίων θα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να καταστήσουν τα εθνικά τους συστήματα διαλειτουργικά σε επίπεδο ΕΕ.

5.3. Είναι σημαντικό για τον σκοπό αυτό να μπορούν οι υπηρεσίες EYT να αναπτυχθούν παράλληλα με τις εθνικές, είναι όμως πιθανό οι πάροχοι EYT να αντιμετωπίσουν κάποια μορφή διακριτικής μεταχείρισης από τις τοπικές αρχές στα κράτη μέλη.

<sup>(5)</sup> Commission Staff Working Document: Executive summary of the Impact Assessment (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: Συνοπτική παρουσίαση της εκτίμησης επιπτώσεων) (SWD(2017) 191 final).

5.4. Οι κοινωνικές πτυχές αυτής της πρότασης έχουν επίσης ζωτική σημασία. Οι ΜΜΕ και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις κυριαρχούν στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ και τα αποτελέσματα για αυτές αναμένεται να είναι θετικά. Η επέκταση της εφαρμογής έτσι ώστε μεγαλύτερο ποσοστό του οδικού δικτύου να υπόκειται σε τηλεδιόδια για τα αυτοκίνητα ΙΧ ενδέχεται να μην γίνει ευπρόσδεκτη από το ευρύ κοινό και, κατά συνέπεια, οι λύσεις στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να σταθμίζονται πολύ προσεκτικά.

5.5. Το κόστος θα μπορούσε να μειωθεί για τους χρήστες με την ενίσχυση της έρευνας και της ανάπτυξης τεχνικών λύσεων και εφαρμογών πληροφορικής στα συστήματα τηλεδιοδίων. Η προώθηση της καινοτομίας στον τομέα αυτό αποτελεί βασικό σημείο στο οποίο πρέπει να επικεντρωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Βρυξέλλες, 18 Οκτωβρίου 2017.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

---