

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv liidu elektroonilise teemaksu koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (uuesti sõnastatud)“**

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

(2018/C 081/25)

Raportöör: **Vitas MAČIULIS**

Konsulteerimistaotlus	Euroopa Parlament, 15.6.2017 Euroopa Liidu Nõukogu, 20.6.2017
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 91
Vastutav seksioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	2.10.2017
Vastuvõtmine täiskogus	18.10.2017
Täiskogu istungjärk nr	529
Hääletuse tulemus	183/1/1
(poolt/vastu/erapooletuid)	

## 1. Järeldused ja soovitused

1.1. Komitee toetab jõuliselt Euroopa Komisjoni 31. mai 2017. aasta ettepanekut elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime kohta, mille eesmärk on tõhustada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi sätteid. Nende sätete praktiline kasutamine viimastel aastatel on näidanud, et paljud neist ei vasta tänapäeva nõuetele.

1.2. Elektroonilised teemaksu kogumise süsteemid on riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil kasutusele võetud juba 20 liikmesriigis. Samas toob süsteemide vähenemine koostalitlusvõime rahvusvahelisel tasandil kaasa märkimisväärse tulude vähenemise liikmesriikide ning lisakulud otseste teekasutajate jaoks. Komitee julgustab liikmesriike jätkama aktiivset piiriülest koostööd täiustatud teemaksumehhanismide väljatöötamisel. Koostöö puudumine tähendab, et liikmesriikidel ei ole võimalik tuvastada konkreetseid õigusrikkujaid, kui nende sõidukid on registreeritud välismaal.

1.3. Komitee on kindlalt veendunud, et tuleks teha kõikvõimalikud jõupingutused, et võtta kogu ELis kasutusele kõrgetasemelisel tehnoloogial põhinev ühtne elektrooniline teemaksu kogumise süsteem. Komitee pooldab lihtsat, paindlikku ja odavat süsteemi, mida saab kiiresti laiendada, et hõlmata laiemat kasutajate hulka ja teedevõrku. Selline süsteem looks soodsa aluse mittediskrimineerivate teemaksutavade rakendamiseks Eurovignette'i õigusaktide sätete alusel.

1.4. Sõidukisse paigaldatavad seadmed (sõiduki seadmestik), mis on elektroonilise maksukogumissüsteemi põhikomponent, ei pea olema üks füüsiline seade. Selleks võivad olla mitu füüsilise või kaugühendusega seadet, sealhulgas nutitelefonid ja tahvelarvutid, mis koos täidavad sõiduki seadmestiku funktsioone. Komitee soovib julgustada sel eesmärgil spetsiaalsete IT-rakenduste arendamist, mis vähendaksid oluliselt teekasutajate kulusid.

1.5. Mõned liikmesriigid kasutavad juba erinevaid teemaksu kogumise tehnoloogiaid ja nende jaoks oleks ühtsele süsteemile üleminek väga kulukas. Seepärast soovib komitee komisjonil otsida paindlikke rahalisi, tehnilisi ja õiguslikke vahendeid, et julgustada liikmesriike integreerima erinevad olemasolevad lahendused ühte koostalitlusvõimelisse süsteemi. Sõiduki seadmestiku paigaldamist eeldavates süsteemides kasutatavate tehnoloogiate loetelu lisamine direktiivi lissse hõlbustaks samuti kiiremat reageerimist tehnoloogia arengule ja aitaks saavutada ühtsust.

1.6. Komitee toetab Euroopa Komisjoni algatust võtta kõigi ELi kasutajate jaoks kasutusele ühtne leping Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse (*European Electronic Toll Service (EETS)*) osutajaga. See aitab rakendada läbipaistvamaid ja kasutajasõbralikumaid tavasid.

1.7. See võimaldaks lihtsamalt ja tõhusamalt tuvastada ebaausate ja pahatahtlike teekasutajate maksmata teemaksud nende registreerimisriigist sõltumata. Komitee teeb ettepaneku, et komisjon kaaluks Euroopa mootorsõidukite ja juhilubade infosüsteemi (EUCARIS) kasutamist puudutavate lepingute laiendamist. Kõnealune süsteem kindlustab juba riikidele taristu ja tarkvara, mis võimaldab neil jagada teavet sõidukite ja juhilubade registreerimise kohta, aidates neil seeläbi võidelda autovarguste ja registreerimispettuste vastu.

1.8. Euroopa Komisjoni ettepaneku sotsiaalsed aspektid on samuti väga tähtsad. Kogu ELi maanteetranspordisektoris tegutsevad valdavalt VKEd ja mikroettevõtjad. Elektroonilise teemaksu kohaldamine sõiduautodele on väga tundlik teema. Seepärast peaksid sellekohased lahendused olema väga hoolikalt tasakaalus.

## 2. Taust ja ülevaade olemasolevatest maksukogumissüsteemidest

2.1. 2012. aastal maksustati teemaksuga raskesõidukeid 20 liikmesriigis ning sõiduautosid 12 liikmesriigis. Maksustatavate maanteede võrk oli ligikaudu 72 000 kilomeetrit, millest 60 % oli varustatud elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemidega, mida on riiklikul või kohalikul tasandil kasutusele võetud 1990. aastate algusest ja millega on liitunud üle 20 miljoni teekasutaja. Eriotstarbeliste lähitoimeseadmete (*Dedicated Short-Range Communications (DSRC)*) süsteem on kõige sagedamini kasutatav elektrooniline maksukogumissüsteem. Viimase kümne aasta jooksul on kasutusele võetud ka uusi tehnoloogiaid, sealhulgas satelliidipõhised tehnoloogiaid. Selle tulemusena eksisteerib Euroopa Liidus samaaegselt mitu erinevat ja enamasti koostalitlusvõimeta tehnoloogiat.

2.2. Selle turu killustatuse vähendamiseks võeti vastu direktiiv 2004/52/EÜ, millega loodi Euroopa elektrooniline maksukogumisteenus (EETS). Kõnealuse direktiivi kohaselt pidanuks EETS olema raskesõidukitele kättesaadav hiljemalt oktoobrist 2012 ja seda tulnuks osutada kõigile muudele sõidukitüüpidele oktoobriks 2014.

2.3. Tagamaks, et erinevad maksukogumissüsteemid oleksid tehnoloogiliselt kokkusobivad ja neid oleks seega võimalik ühendada selle ühtse maksukogumisteenusega, määratleti direktiivis kolm tehnoloogiat, mida võib kasutada teemaksude elektroonilisel kogumisel: kõrgsageduslaineline tehnoloogia, satelliitpositsioneerimine (GNSS) ja mobiilside (GSM).

2.4. Praegu ei ole direktiivi 2004/52/EÜ sätteid Euroopa teemaksu turul veel täielikult rakendatud. Maksukogumissüsteemid ei ole ikka veel ühtsed – igal liikmesriigil ja teemaksu kehtestajal on oma õiguslik kontekst, süsteemi kehtestamise eesmärgid, kohalik kontekst ja liiklusolud.

2.5. Komitee on mitmes varasemas arvamuses esitatud soovitustes rõhutanud ühiste standardite ja piiriülese koostalitlusvõime olulisust kui viisi tagada tõhus piiriülene transport ning arendada välja tulemuslik EETS<sup>(1)</sup>.

2.6. Peamised maksukogumissüsteemid ELis on järgmised.

2.6.1. Vahemaal põhinevad maksukogumissüsteemid: tasu arvutatakse sõiduki läbitud vahemaa alusel ja seejärel kohandatakse seda sõidukit iseloomustavate muude parameetritega (kogumass, telgede arv, heitgaasiklass jne). See on ELis kõige levinum süsteem, mille puhul kasutatakse erinevaid tehnilisi vahendeid sõiduki proportsionaalseks maksustamiseks, võttes aluseks maanteetaristu tegeliku kasutamise.

2.6.2. Ajapõhised ehk teemaksukleebisel põhinevad maksukogumissüsteemid: tasu arvutatakse teatud ajaperioodi alusel ja kohandatakse samuti eespool nimetatud sõiduki parameetritega. Sellistes süsteemides ostab teekasutaja teemaksukleebise, mis lubab kasutada teatavat teedevõrku kindla ajaperioodi jooksul (üks päev, üks kuu või kogu aasta). Makstav tasu ei sõltu maanteetaristu tegelikust kasutamisest.

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

2.6.3. Juurdepääsupõhised maksukogumissüsteemid: tasu kohaldatakse peamiselt linnapiirkondades ja eritaristu puhul, mis tähendab, et kasutajalt nõutakse tasu sõidu eest asjaomases tsoonis. Sellised süsteemid võimaldavad vähendada liiklust ja reostust linna eriti tundlikes osades või teistes tiheda asustusega linnapiirkondades.

2.7. ELis on vahemaal põhinevate elektrooniliste maksutehingute puhul kasutusel kaks peamist tehnoloogiat: ülemaailmsel satelliitnavigatsioonisüsteemil (*Global Navigation Satellite System* (GNSS)) põhinev asukoha määramine ja eriotstarbelised lähitoimeseadmed, mis on 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogia ning mille on heaks kiitnud Euroopa Standardikomitee (CEN).

2.7.1. Satelliitsidel põhinev tehnoloogia kasutab satelliitsidevõrgult saadud sõiduki asukoha andmeid ja möödad tasu kindlaksmääramiseks maanteel läbitud teekonda. Sõiduki seadmetik tuvastab selle asukoha ning kogub ja töötleb vajalikku teavet ilma sõidukiväliste üksuste abita. See on kõige mugavam, kuid ka kõige kallim süsteem.

2.7.2. Eriotstarbelised lähitoimeseadmed põhinevad kahesuunalisel raadiosidel püsivate sõidukiväliste seadmete (*roadside equipment* (RSE)) ja sõidukisse paigaldatud mobiilse seadmetiku vahel. Sellise raadioside abil tuvastab sõidukiväline taristu teekasutaja (ja tema sõiduki) maksekohustuse käivitamiseks.

2.8. Numbrimärkide automaatse tuvastamise (*Automatic Number Plate Recognition* (ANPR)) süsteemi kasutatakse juurdepääsupõhistes maksukogumissüsteemides. See tehnoloogia kasutab videokaameraid sõidukite registreerimismärkide lugemiseks. See ei vaja sõiduki seadmetikku ning kasutab vähem kulukaid sõidukiväliseid seadmeid.

2.9. Alljärgnevates tabelites on esitatud ülevaade erinevates ELi riikides kasutatavatest maksukogumissüsteemidest.

2.9.1. Vahemaal põhinev maksukogumissüsteem raskesõidukitele:

Maksukogumissüsteemid	Kasutatud tehnoloogia	Riik
Vaba liiklusvoog	GNSS + ANPR ja/või DRSC	Ungari, Slovakkia, Belgia
Vaba liiklusvoog	GNSS + infrapunaseadmed ja/või DSRC	Saksamaa
Vaba liiklusvoog	DSRC	Austria, Tšehhi Vabariik, Poola, Portugal, Ühendkuningriik (Dartford Crossing)
Vaba liiklusvoog	ANPR	Ühendkuningriik (Dartford Crossing)
Vaba liiklusvoog	ANPR ja DSRC sõiduki seadmetik	Portugal (A22, ..., A25)
Maksupunktidega võrgustik	DSRC	Horvaatia, Prantsusmaa, Kreeka, Iirimaa, Itaalia, Poola, Portugal, Hispaania, Ühendkuningriik

2.9.2. Vahemaal põhinev maksukogumissüsteem kergesõidukitele:

Maksukogumissüsteemid	Kasutatud tehnoloogia	Riik
Vaba liiklusvoog	DSCR/ANPR	Portugal

Maksudogumissüsteemid	Kasutatud tehnoloogia	Riik
Üksikud maksupunktidega teelõigud	DSCR/ANPR	Austria (A9, A10 Tauern, A11 Karawanken, A13, Brenner ja S16 Arlberg)
Maksudpunktidega võrgustik	DSCR	Horvaatia, Taani, Prantsusmaa, Kreeka, Iirimaa, Itaalia, Poola, Portugal, Hispaania

2.9.3. Ajapõhine maksudogumissüsteem raskesõidukitele:

Maksudogumissüsteemid	Kasutatud tehnoloogia	Riik
Teemaksudkleebis	e-Eurovignette	Taani, Luksemburg, Madalmaad, Rootsi
Teemaksudkleebis	Elektrooniline teemaksudkleebis	Ühendkuningriik, Läti
Teemaksudkleebis	Kleebis	Bulgaaria, Leedu, Rumeenia

2.9.4. Ajapõhine maksudogumissüsteem kergsõidukitele:

Maksudogumissüsteemid	Kasutatud tehnoloogia	Riik
Teemaksudkleebis	Kleebis	Austria, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Ungari (elektrooniline teemaksudkleebis), Rumeenia (paberpilet), Sloveenia, Slovakkia
Füüsilise tõkkega maksustamine või vaba liiklusvoog	DSRC, ANPR – süsteemiti erinev	Ühendkuningriik

2.9.5. Juurdepääsupõhine maksudogumissüsteem kõikidele sõidukitele <sup>(2)</sup>:

Maksudogumissüsteemid	Kasutatud tehnoloogia	Riik
Juurdepääsumaks (tsooni-maks)	ANPR	Rootsi (Stockholm)
Juurdepääsumaks (teemaksudkleebis)	ANPR	Ühendkuningriik (Londoni ummikumaks), Milano (C-piirkonna maks)

### 3. Põhiprobleemide kirjeldus

3.1. 2012. aasta augusti teistes Euroopa elektroonilise maksudogumisteenus rakendamise kohta (COM(2012) 474 final) sedastas Euroopa Komisjon selgelt, et „[s]uutmatus rakendada Euroopa elektroonilist maksudogumisteenus ettenähtud aja jooksul ei ole tingitud tehnilistest probleemidest“ vaid, et seda takistavad „koostöö puudumine eri sidusrühmade vahel“ ning liikmesriikide vähesed jõupingutused. 2013. aasta aprilli raportis elektroonilise maksudogumisteenus strateegia ja erakasutus väikeautode teemaksudkleebise süsteemi kohta (A7-0142/2013) võttis Euroopa Parlament sama seisukoha ja „nõustub komisjoniga, et tehnoloogia koostalitlevate süsteemide jaoks on juba olemas“.

<sup>(2)</sup> Uuring „State of the Art of Electronic Tolling“ (Elektroonilise teemaksu hetkeseis), MOVE/D3/2014-259.

3.2. Valdav osa süsteeme nõuab teekasutajatelt sõidukitesse eriseadmete („sõiduki seadmestik“) paigaldamist. Ehkki mõned neist on piiriülelset koostalitlusvõimelised, siis suurem osa seda ei ole. See toob kasutajatele kaasa kulu ja koormuse, sest nad peavad varustama oma sõidukid mitme seadmestikuga, et oleks võimalik sujuvalt läbida eri riike. Praegu on prognoositavad kulud 334 miljonit eurot aastas ja prognoositavalt vähenevad need 2025. aastaks pisut alla 300 miljoni euroni aastas.

3.3. On saavutatud teatav piiriülene koostalitlusvõime, kuid Horvaatias, Iirimaal, Itaalias, Kreekas, Poolas, Saksamaal, Slovakkias, Sloveenias, Tšehhi Vabariigis, Ungaris ja Ühendkuningriigis saab maksude tasumiseks endiselt kasutada vaid riiklikke seadmestikke. Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust käsitlevate õigusaktide üks eesmärk oli võimaldada sõiduki seadmestikke ühendada teiste sõidukisiseste seadmetega, iseäranis digitaalsete sõidumeerikutega. Sõidumeerikutega ühendamine ei ole osutunud paljulubavaks.

3.4. Puudulik piiriülene koostalitlusvõime tähendab kulusid ka ametiasutustele, mis peavad hankima üleliigseid seadmestikke (mis töötavad riigisiselt, aga mida ei saa kasutada välismaal) ja neid hooldama. Kõigest ühes riiklikus süsteemis, milles sõidukite asukohad määratakse satelliitside abil, on seadmestike hankimise ühekordne kulu 120 miljonit eurot ja hoolduskulu 14,5 miljonit eurot aastas <sup>(3)</sup>.

3.5. Täies mahus Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust ei ole endiselt ning koostalitlusvõime vallas on tehtud väga vähe edusamme. Teenuseosutajad puutuvad kokku oluliste sisenemistõketega, näiteks diskrimineeriv kohtlemine ametiasutuste poolt, pikad ja muutuvad heakskiitmismenetlused ning kohalike süsteemide tehnilised iseärasused, mis ei ühildu kehtestatud standarditega. Sõlmitud on vaid mõni piiratud ulatusega rohkem kui üht ELi liikmesriiki hõlmav leping. Selle peamised põhjused on järgmised.

3.5.1. Olemasolev teemaksusüsteemi käitaja on mõne riigi turul eelisseisundis. See takistab ühtlustatud ja mittediskrimineerivate maksukogumistavade rakendamist ELis.

3.5.2. EETSi õigusaktid seavad ise takistusi: eelkõige kohustus, et EETSi osutajad peavad suutma osutada oma teenuseid kogu ELis 24 kuu jooksul.

3.5.3. Riiklikes maksukogumissüsteemides kohaldatakse EETSi õigusaktidega lubatud kolme tehnoloogiat märkimisväärtset erinevustega, mis muudab piiriülese koostalitlusvõime saavutamise keeruliseks ja kulukaks.

3.6. EETSi õigusaktid ei sisalda tõhusaid sätteid, millega tagada teemaksude maksmine teises liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul. Mõnes kohas moodustab rahvusvaheline liiklus märkimisväärse osa maksukogumissüsteemi kogutulust, mistõttu on välismaiste teekasutajate teemaksust kõrvalehoidumise piiramine oluline väljakutse. Liikmesriik, mis tuvastab automaatkontrolliseadmete abil teemaksu maksmata jätmisega seonduva rikkumise, ei saa rikkujat tuvastada registreerimisnumbri alusel, kui sõiduk on registreeritud välismaal. ELi tasandil puudub õiguslik alus sõiduki registreerimisandmete vahetamiseks liikmesriikide vahel teemaksude kogumise eesmärgil. Sellest tulenev riiklike, piirkondlike ja kohalike maksukogumiskavade raames saamata jääv tulu on ligikaudu 300 miljonit eurot aastas <sup>(4)</sup>.

3.7. Väga oluline on edendada teabevahetust teemaksudest kõrvalehoidumise kohta ELi tasandil ja anda erinevatele maksukogumisasutustele suuremad volitused rikkujate tuvastamiseks ja jõustamismenetluste käivitamiseks. Jõustamise osas on liikmesriikidel kohustus tõendada, et teekasutajaid koheldakse võrdselt, ning tagada karistuste nõuetekohane kohaldamine.

3.8. Kõigile EETSi osutajatele esitatud kohustuslikku nõuet hõlmata kõik sõidukitüübid ja teemaksupiirkonnad Euroopas peetakse liigseks. Oleks tõhusam, kui EETSi osutajatel oleks vabadus vastata oma klientide nõudmistele, selle asemel et suruda neile peale terviklikku, ent kulukat teenust.

<sup>(3)</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv liidu elektroonilise teemaksu koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (uuesti sõnastatud), COM(2017) 280 final.

<sup>(4)</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv liidu elektroonilise teemaksu koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta (uuesti sõnastatud), COM(2017) 280 final.

3.9. Muudatused, mis komisjon koostalitlusvõime direktiivis ja Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust käsitlevas otsuses on välja pakkunud, võimaldavad teekasutajatel säästa 370 miljonit eurot (nüüdispuhasväärtusena (NPV), 2016–2025). See sääst toob peamiselt kasu transpordisektorile, mis koosneb valdavalt VKEdest. Teevõrgu haldajad saavad kasu säästust, mis saadakse tänu sõidukite mittevajalike seadmestike hankimata jätmisele (NPV 48 miljonit eurot) ning täiendavale teemaksutulule tulenevalt maksu piiriülese jõustamise parematest eeskirjadest (150 miljonit eurot aastas). Elektroonilise maksukogumisteenuse osutajate jaoks väheneb regulatiivne koormus, mis on seotud riiklikele turgudele sisenemisega (NPV 10 miljonit eurot eeldatavalt 12 EETSi osutajast koosneva rühma kohta). Lisaks on oodata nende turu laienemist, mis toob lisatulu 700 miljonit eurot aastas<sup>(5)</sup>.

#### 4. Direktiivi 2004/52/EÜ uuesti sõnastamist käsitleva komisjoni ettepaneku põhielemendid

4.1. Nõuetekohast piiriülest jõustamist teostatakse järgmiselt.

4.1.1. Tuleb kasutusele võtta lihtne automaatne mehhanism liikmesriikidevaheliseks teabevahetuseks. Piiriülese jõustamise probleemi lahendamiseks teemaksu tasumisest kõrvalehoidumisel rakendatakse uusi mehhanisme ja õiguslikke kokkuleppeid. See teave võimaldaks liikmesriikidel jälgida juhtumeid, kus mitteresidentidest sõidukijuhid on jätnud teemaksu tasumata.

4.1.2. Süsteem hõlmaks kõiki sõidukitüüpe ja kõiki elektroonilisi maksukogumissüsteeme, sealhulgas videol põhinev maksukogumine.

4.2. Peamised ettepanekud kasutatavate tehnoloogiate ja kergsõidukite käsitlemise kohta on järgmised:

4.2.1. tehnoloogiate loetelu on üle viidud direktiivi lisasse. See võimaldab tehnoloogia arengule kiiremini ja tõhusamalt reageerida;

4.2.2. kõnealune tehnoloogiate loetelu jääb muutumatuks ja seda saab edaspidi muuta üksnes pärast põhjalikku katsetamist, standardimistööd jne;

4.2.3. komisjon teeb ettepaneku eraldada raskesõidukitele ja kergsõidukitele pakutav elektrooniline maksukogumisteenus, et ühte saaks osutada teisest sõltumatult;

4.2.4. tehakse erand, mis võimaldab kergsõidukeid teenindavatel elektroonilise maksukogumisteenuse osutajatel pakkuda klientidele lähitomiseadmetega sõiduki seadmestikku.

4.3. Euroopa elektroonilise maksukogumisteenuse mõisted ühtlustatakse ja esitatakse mõningad täpsustused.

4.3.1. Selgitatakse, et Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust peavad osutama EETSi osutajad, mitte teemaksu kehtestajad. EETSi osutajatele tagatakse võrdne juurdepääs turule samadel alustel riiklike maksukogumisteenuse osutajatega. See suurendab klientide vabadust valida maksukogumisteenuse osutajat. Liikmesriikidel puudub kohustus tagada EETSi kasutuselevõtt teatud aja jooksul.

4.3.2. Sõiduki seadmestik ei pea olema üks füüsiline seade ja see võib sisaldada mitut füüsilise või kaugühendusega seadet, sealhulgas mootorsõidukisse juba paigaldatud seadmeid, nagu navigatsioonisüsteemid, millel on kõik sõiduki seadmestiku funktsioonid. Kõnealust sõiduki seadmestikku peaks saama kasutada kõigi teemaksu kogumise süsteemide puhul ning kaasaskantavaid seadmeid, nagu nutitelefonid, võib kasutada koos fikseeritud sõiduki seadmestikuga.

#### 5. Võimalikud takistused komisjoni ettepaneku rakendamisel

5.1. Piiriülese koostalitlusvõime saavutamine võib tähendada märkimisväärseid halduslikke jõupingutusi ja hõlmata märkimisväärseid kulusid, kuna riiklikud maksukogumissüsteemid on eri tehnoloogiate kasutamise tõttu õiguslikult, tehniliselt ja rakenduslikult erinevad.

5.2. Komisjon peaks kaaluma võimalust luua rahastamismehhanism nende raskuste ületamiseks. Vajalike vahendite eraldamine julgustaks liikmesriike muutma oma riiklikud süsteemid ELi tasandil koostalitlusvõimeliseks.

5.3. On oluline, et Euroopa elektroonilist maksukogumisteenust oleks võimalik välja töötada paralleelselt riiklike teenustega, kuid on võimalik, et EETSi osutajad kogevad mõningast diskrimineerimist liikmesriikide kohalikest asutustelt.

<sup>(5)</sup> Komisjoni talituste töödokument „Executive summary of the Impact Assessment“ („Mõju hindamise kommenteeritud kokkuvõte“) (SWD(2017) 191 final).

5.4. Kõnealuse ettepaneku sotsiaalsed aspektid on samuti väga tähtsad. ELi maanteetranspordisektoris tegutsevad valdavalt VKEd ja mikroettevõtjad ning ettepaneku mõju neile on eeldatavasti positiivne. Üldsus ei pruugi hästi vastu võtta süsteemi kohaldamisala laiendamist selliselt, et suurema osa teedevõrgu puhul kohaldataks elektroonilist teemaksu sõiduautode suhtes, ning sellepärast peaksid sellekohased lahendused olema väga hoolikalt tasakaalus.

5.5. Kasutajate jaoks saaks kulusid vähendada, kiirendades elektrooniliste maksukogumissüsteemide tehnilisi ja infotehnoloogilisi lahendusi hõlmavat teadus- ja arendustegevust. Innovatsiooni edendamine selles valdkonnas on põhiküsimus, millele Euroopa Komisjon peaks keskenduma.

Brüssel, 18. oktoober 2017

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Georges DASSIS

---