



EUROOPAN KOMISSIO

Bryssel 30.8.2012
COM(2012) 474 final

KOMISSION TIEDONANTO

Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän täytäntöönpano

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

KOMISSIION TIEDONANTO

Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän täytäntöönpano

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. JOHDANTO

Direktiivin 2004/52/EY¹ tavoitteena on sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuus Euroopan unionissa. Direktiivissä säädetään jäsenvaltioiden kansallisia tiemaksujärjestelmiä täydentävän eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän (EETS) käyttöönotosta.

Kaksi tärkeintä sidosryhmää ovat

- tietullioperaattorit, jotka toimivat joko jäsenvaltion puolesta tai jäsenvaltion kanssa tehdyn käyttöoikeussopimuksen puitteissa, hallinnoivat infrastruktuuria ja perivät maksuja ajoneuvoilta, jotka liikkuvat tietullioperaattorien hallinnoimissa tieverkostoissa,
- eurooppalaisen tiemaksupalvelun tarjoajat, jäljempänä 'EETS-palveluntarjoajat', jotka toimittavat autoilijoille tai rahdinkuljettajille laitteet ja palvelut, joiden avulla voidaan käyttää kaikkia maksullisia infrastruktuureja EU:ssa ja varmistetaan maksujen suorittaminen tietullioperaattoreille vastineena heidän tieverkostonsa käyttämisestä.

Direktiivin 3 artiklan 4 kohdan mukaan niiden jäsenvaltioiden, joilla on sähköisiä tiemaksujärjestelmiä, on huolehdittava siitä, että toiminnanharjoittajat tarjoavat eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän mukaista palvelua raskaalle tavaraliikenteelle viimeistään kolmen vuoden kuluttua siitä, kun päätös eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän määrittelystä on tehty, ja kaikille muille ajoneuvotyypeille viimeistään viiden vuoden kuluttua kyseisestä päätöksestä.

Komission päätös 2009/750/EY, jossa määritellään eurooppalainen sähköinen tiemaksujärjestelmä, tuli voimaan 8 päivänä lokakuuta 2009², jolloin se annettiin tiedoksi jäsenvaltioille. Kyseisessä täytäntöönpanopäätöksessä vahvistetaan tämän palvelun olennaiset vaatimukset, joita sovelletaan koko EU:ssa, ja vahvistetaan pakolliset standardit, tekniset eritelmät ja toimintaa koskevat säännöt. Tärkeimpiä velvoitteita ovat seuraavat:

- 1) Jäsenvaltioiden on pidettävä kansallisia sähköisiä rekistereitä maksullisista tieverkoistaan, tietullioperaattoreistaan ja tiemaksupalveluntarjoajistaan, jotka katsotaan kelpoisiksi rekisteröintiin, ja saatettava ne sähköisessä muodossa yleisön saataville. Niiden on myös perustettava sovitteluelin, jonka tehtävänä on helpottaa sopimusneuvotteluja tietullioperaattorien ja EETS-palveluntarjoajien välillä.
- 2) Tietullioperaattorien on saatettava tiemaksujärjestelmänsä lainsäädännössä tarkoitettujen teknisten standardien mukaiseksi ja julkistettava sopimusehtonsa, ja lisäksi niiden on hyväksyttävä syrjimättömästi mikä tahansa rekisteröity EETS-palveluntarjoaja.
- 3) EETS-palveluntarjoajien on oltava rekisteröityjä jäsenvaltiossa, johon ne ovat sijoittautuneet. Niiden on katettava Euroopan kaikki sähköisen tiemaksun piiriin

¹ EUVL L 166, 30.4.2004, s. 124.

² EUVL L 268, 13.10.2009, s. 11.

kuuluvat tieinfrastruktuurit 24 kuukauden kuluessa rekisteröinnistä. EETS-palveluntarjoajat kilpailevat keskenään, sillä tienkäyttäjät voivat vapaasti valita haluamansa palveluntarjoajan.

Päätöksen 2009/750/EY 21 artiklassa edellytetään, että komissio laatii raportin EETS:n toteutuksen edistymisestä. Tässä tiedonannossa pohditaan aluksi EETS-järjestelmää laajemmin osana Euroopan liikennepolitiikkaa ja sen jälkeen tarkastellaan täytäntöönpanossa saavutettua edistystä ja esitetään komission arvio tulevista toimista, joilla EETS saadaan toimivaksi.

2. EUROOPPALAISEN LIIKENNEPOLITIIKAN PUITTEET

Talouskasvu ja vauraus edellyttävät tehokkaasti toimivia sisämarkkinoita, joiden avulla tavaroiden ja henkilöiden liikkuvuus on sujuvaa, nopeaa ja turvallista kaikkialla unionissa. Se puolestaan vaatii kehittyneen, hyvin hoidetun ja tehokkaasti hallinnoidun infrastruktuurin.

Tieinfrastruktuurien rahoituksen ja hallinnoinnin helpottamiseksi eurooppalaisessa liikennepolitiikassa on jatkuvasti edistetty ”käyttäjä maksaa” ja ”saastuttaja maksaa”-periaatteiden soveltamista. Tien käytöstä perittävät tiemaksut määräytyvät kuljetun matkan, ajoneuvotyyppin (esimerkiksi ajoneuvon ympäristövaikutusten ja teiden kulutusvaikutusten) ja/tai ajankohdan mukaan (esimerkiksi mihin aikaan päivästä ajetaan), ja tiemaksujen avulla näitä periaatteita voidaan noudattaa oikeudenmukaisesti ja tehokkaasti. Tiemaksut ovat tasapuolinen tapa maksaa liikkuvuudesta, ja ne antavat tienkäyttäjille oikeanlaisia hintasignaaleja. Toisin sanoen niillä voidaan kerätä tuloja, joita tarvitaan tieinfrastruktuurin ylläpitoon ja kehittämiseen ja liikenteen kysynnän hallintaan (esim. ruuhka-aikojen ja liikenteen vähentäminen tai vaikuttaminen liikennemuotojen valintaan), tai kannustaa puhtaampien ajoneuvojen käyttöön.

Tiemaksuja käytetään yhä enenevässä määrin. Kahdessakymmenessä kahdessa jäsenvaltiossa peritään tietyissä tieverkon osissa tienkäyttömaksuja raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta ja kahdessatoista jäsenvaltiossa yksityisiltä kevyiltä ajoneuvoilta. EU:ssa on maksullisia teitä yhteensä noin 72 000 kilometriä, josta 60 prosenttia on varustettu sähköisillä tiemaksujärjestelmillä ja 40 prosentissa on käytössä vinjettijärjestelmä. Nykyisin yli 20 miljoonaa tienkäyttäjää, autoilijaa ja rahdinkuljettajaa kuuluu sähköisten tiemaksujärjestelmien tilaajiin.

Varmistettaessa Euroopan sähköisten tiemaksuteknologioiden täysimittainen yhteentoimivuus saadaan aikaan mittakaavaetuja ja vähennetään tienkäyttömaksujen perimiseen käytettävistä laitteista aiheutuvia kustannuksia. Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän käyttöönotto tekee tiemaksujen maksamisen helpommaksi rajatylittävälle käyttäjille ja satunnaisille käyttäjille³. Käyttäjät maksavat mieluummin teiden käytöstä, jos maksutavat ovat yhteentoimivia Euroopan tasolla.

Komissio linjasi vuonna 2011 antamassaan valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma” mahdolliset toimenpiteet, joilla nopeutetaan tiemaksujärjestelmien kehittämistä ja yhdenmukaistamista. Siinä painotettiin, että EETS voi osaltaan edistää tiemaksustrategioita, joilla kehitetään kestävää liikennejärjestelmää ja helpotetaan tiemaksujen hyväksymistä käyttäjien keskuudessa.

³ Nykyisten tiemaksujärjestelmien on sisällettävä satunnaisille käyttäjille tarkoitettuja kalliita ja hankalia ratkaisuja, jotka eivät yleensä ole yhdenvertaisia säännöllisille käyttäjille tarkoitettujen järjestelmien kanssa.

Samoin muutettaessa hiljattain niin sanottua eurovinjettidirektiiviä, joka koskee verojen ja maksujen kantamista raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta⁴, Euroopan parlamentti ja neuvosto pyysivät komissiota ”valvomaan, että [direktiivin osalta] edistytään sovitun määräajan kuluessa [...] todellisen eurooppalaisen sähköisen tietullijärjestelmän käyttöönotossa”, ja ”edistämään jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, joka saattaa osoittautua tarpeelliseksi, jotta voidaan varmistaa sähköisten tietullien keruujärjestelmien yhteentoimivuus Euroopan tasolla”.

Erityisesti ”jos jäsenvaltio kerää tietullit tai käyttäjämaksut yksinomaan sellaisen järjestelmän avulla, joka edellyttää ajoneuvoon asennettavaa laitetta, sen on varmistettava, että [...] direktiivin 2004/52/EY vaatimusten mukaiset asiankuuluvat ajoneuvoon asennettavat laitteet ovat kaikkien käyttäjien saatavilla kohtuullisin hallinnollisin ja taloudellisin järjestelyin”.⁵

3. EDISTYMINEN TÄHÄN MENNESSÄ

EETS:n käyttöönoton edistyminen on ollut pettymys. Vaikka päätös 2009/750/EY, jossa vahvistetaan tarvittavat tekniset eritelvät ja vaatimukset sekä EETS:n tarjontaan liittyvät sopimussäännöt, hyväksyttiin, ja huolimatta Euroopan komission ponnisteluista⁶ ja tietulliteknologian kypsyystä, EETS ei ole vielääkään toteutunut tienkäyttäjien arjessa. Kaikki jäsenvaltiot ja sidosryhmät eivät ole olleet valmiita täyteen sitoutumiseen, jota tarvitaan tällaisen palvelun edellyttämien sääntelyllisten ja toimintapuitteiden aikaansaamiseksi. Useimmat vuoteen 2009 mennessä kansallisia tai paikallisia sähköisiä tiemaksujärjestelmiä käyttöön ottaneet jäsenvaltiot jättivät huomiotta tämän palvelun tulevan eurooppalaisen ulottuvuuden, mikä olisi ollut tarpeen direktiivissä vahvistetun aikataulun noudattamiseksi. EETS:n täytäntöönpanon ja aikataulussa toteuttamisen epäonnistuminen ei johdu teknisistä syistä. Yleiseurooppalaisten sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuus ei ole teknisesti monimutkaisempaa toteuttaa kuin matkapuhelinten yleiseurooppalaiset verkkovierailut tai luottokorttien maailmanlaajuinen yhteentoimivuus.

Jotkin osapuolet ovat esittäneet näille viivästyksille useita mahdollisia selityksiä, mutta useimmat niistä eivät ole enää perusteltuja tai ne liittyvät jo ratkaistuihin ongelmiin. Esimerkiksi seuraavia selityksiä on esitetty:

- On sanottu, että yhtenä ongelmana olisi se, että Euroopan unionin lainsäädännössä määritellään ainoastaan EETS:n puitteet. Tämä väite ei kuitenkaan pidä täysin paikkaansa, koska lainsäädännössä vahvistetaan selkeästi tarpeelliset säännöt ja velvoitteet. Komission politiikan mukaan palvelumarkkinat pidetään kilpailulle avoimina, mikäli mahdollista, ja tämän politiikan mukaisesti komission päätöksessä palvelun tuottaminen jätetään markkinapäätösten ja lähinnä EETS-palveluntarjoajien varaan.
- Lisäksi on väitetty, ettei EETS ole kaupallisesti kiinnostava. Nopeita päätelmiä ei kuitenkaan vielä kannata tehdä, ja on selvää, että palvelulle on kysyntää. Esimerkkeinä seuraavat seikat:
 - Nykyisin 25 prosenttia maanteiden tavaraliikenteestä on rajatylittävää, ja määrän odotetaan nousevan 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. EETS:stä tulee siis kaiken aikaa kiinnostavampi palveluntarjoajille. Lisäksi kuljetusalan järjestöt sekä eurooppalaisella että kansallisella tasolla ovat toistuvasti

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä, EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42–50.

⁵ Johdanto-osan 31 kappale ja 7 j artikla, jotka lisättiin direktiivillä 2011/76/EU.

⁶ Esimerkiksi asiantuntijaryhmien ja CESARE-hankkeiden laajat selvitykset.

vaatineet Euroopan laajuista yhteentoimivaa sähköistä tiemaksujärjestelmää, mikä on selvä kannanotto EETS:n puolesta.

- Noin kymmenen organisaatiota on selkeästi ilmaissut aikeensa hakea rekisteröintiä EETS-palveluntarjoajina, ja ne ovat hiljattain perustaneet alan eurooppalaisen foorumin⁷ (AETIS). Vaikka tällä hetkellä yksikään EETS-palveluntarjoaja ei ole virallisesti rekisteröity, saatujen tietojen mukaan ainakin yksi mahdollinen EETS-palveluntarjoaja on ottanut yhteyttä kansallisiin viranomaisiin rekisteröintitarkoituksessa, mutta hakemusta ei otettu käsiteltäväksi, koska sääntely- ja hallintokehys ei ollut vielä valmis.
 - tiemaksujärjestelmien jatkuva kehitys ja laajentaminen EU:ssa luovat EETS-palveluntarjoajille uusia markkinamahdollisuuksia. Neljä jäsenvaltiota⁸ aikoo seuraavien kolmen vuoden aikana toteuttaa uuden valtakunnallisen tiemaksujärjestelmän, ja useissa jäsenvaltioissa laajennetaan parhaillaan nykyisiä tiemaksujärjestelyjä. Valkoisessa kirjassa Euroopan yhtenäisestä liikennealueesta esitetään tältä osin useita toimia, joilla edistetään edelleen teiden käyttöön perustuvia maksujärjestelmiä.⁹
- Myös nykyisten kansallisten järjestelmien pitkä käyttöikä saattaa hankaloittaa EETS:n käyttöönottoa, koska niiden mukauttaminen EETS-järjestelmään ennen niiden vanhentumista aiheuttaa lisäkustannuksia. Tämä väite ei kuitenkaan näytä enää pitävän paikkaansa. Useimmat nykyiset järjestelmät on otettu käyttöön 1990-luvun puolivälissä, ja ne ovat teknologialtaan jo lähes vanhentuneita. Lisäksi hyväksyttäessä direktiivi 2004/52/EY annettiin selkeä viesti siitä, että investoinnit on tarpeen tehdä yhteentoimivaan järjestelmään siirtyminen huomioon ottaen, mutta joustovaraa jätettiin jonkin verran, jotta sidosryhmät voivat jakaa tarpeellisten investointien aiheuttaman kustannusrasitteen. Investoinnit voidaan rahoittaa kokonaan tai osittain esimerkiksi mukauttamalla tiemaksujen hintatasoa. Toisin sanoen kaikki tiemaksun kohteena olevat tienkäyttäjät – eivätkä pelkästään EETS:n käyttäjät – voisivat osallistua näiden investointien rahoitukseen, koska EETS:ään liittyviä kustannuksia voidaan direktiivin 1999/62/EY (eurovinjettidirektiivi) nojalla pitää sallittuina veloittettavina infrastruktuurikustannuksina.

Viivästyksistä huolimatta **on edistytty seuraavilta osin:**

- Jäsenvaltiot ovat perustaneet kansalliset sähköiset rekisterinsä, jotka sisältävät niiden alueella sijaitsevat, direktiivin 2004/52/EY soveltamisalaan kuuluvat tieinfrastruktuurit. Tietullioperaattorit ovat julkaisseet EETS-tietullikohteiden määrittäykset, joissa esitetään yleiset ehdot, joiden mukaisesti EETS-palveluja tarjotaan niiden infrastruktuurissa. Ne muodostavat siten tietullioperaattoreiden ja EETS-palveluntarjoajien sopimussuhteiden perustan.

⁷ AETIS: Association of Electronic Toll and Interoperable Services, perustettu 22.12.2011.

⁸ Ranska, Belgia, Tanska ja Unkari.

⁹ Tavoite 10: Aletaan soveltaa täysimääräisesti ”käyttäjä maksaa” ja ”saastuttaja maksaa” -periaatteita [...] tulojen hankkimiseksi ja rahoituksen varmistamiseksi tulevaisuuden liikenneinvestointeihin.

Sivu 15: Ulkoisista vaikutuksista (kuten melusta ja ympäristön pilaantumisesta) aiheutuvat kustannukset voitaisiin sisällyttää tienkäyttömaksuihin: 1. Ehdotus niin kutsutun eurovinjettidirektiivin muuttamiseksi, 2. Uusien toimien avulla tarkastellaan kaupallisiin ajoneuvoihin koko kaupunkien välisessä verkossa pakollisesti sovellettavan yhdenmukaistetun ulkoisten kustannusten sisällyttämisjärjestelmän asteittaista käyttöönottoa.

Toimi 32: EU:n puitteet kaupunkien tiemaksujärjestelmille.

Toimi 39: Älykäs hinnoittelu ja verotus / Arvioidaan nykyisiä autojen tiemaksujärjestelmiä / Edetään ulkoisten kustannusten sisällyttämisessä.

- Useat maantieliikenteen sähköisestä maksungeruusta vastaavat kansalliset viranomaiset ovat perustaneet epävirallisen, niin kutsutun Tukhoman ryhmän¹⁰, jossa ne tekevät aktiivista yhteistyötä EETS:n käyttöönottamiseksi ja parhaiden käytäntöjen vaihtamiseksi. Tämä ryhmä tekee yhteistyötä myös AETIS-foorumin kanssa⁷.
- Eurooppalaiset standardointielimet ovat edistyneet merkittävästi sähköisen maksungeruun ja EETS:n standardoinnin aloilla, samoin satelliittivälitteisten tiemaksujärjestelmien osalta. Tähän mennessä on hyväksytty kiinteiden ja mobiililaitteiden testimenettelyt¹¹ ja tärkeä standardi¹², joka koskee palveluntarjoajien ja tietullioperaattoreiden välistä tiedonvaihtoa, myös valvontaan liittyvää, satelliittivälitteisissä tiemaksujärjestelmissä.
- Komissio julkaisi vuonna 2010 direktiivien 2004/52/EY ja 2009/750/EY täytäntöönpanoa koskevan oppaan ”Guide for the application of Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council and of Commission Decision 2009/750/EC”¹³ käsikirjaksi alan toimijoille, jotka osallistuvat suoraan tai välillisesti EETS:n toteuttamiseen.
- Kaikkia sidosryhmiä kuultuaan komissio valmistelee parhaillaan ohjeita päätöksen 2009/750/EY liitteessä I tarkoitettujen käsitteiden tulkintaan. Piakkoin ilmestyvissä ohjeissa annetaan opastusta siihen, miten sovitteluelimet varmistavat, että tietullioperaattoreiden verkoston käyttöä koskevat sopimusehdot ovat oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä. Ohjeissa esitetään myös mahdollisia malleja maksujen ja korvausten jakamiseksi alan toimijoiden kesken. Lisäksi niissä käsitellään EETS:n täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä, kuten yhteentoimivuuden arvioinnista ja käyttöönsoveltuvuuden testauksesta aiheutuvia kustannuksia.
- Päätöksen 2009/750/EY 18 artiklan mukainen EETS-laitteiden eritelmien mukaisuuden tai käyttöönsoveltuvuuden hyväksyvien elinten koordinaatioryhmä on perustettu. Ryhmä laatii ohjeita hyväksyttäväksi tietullipalveluja käsittelevässä komiteassa, joka vahvistaa käyttöönsoveltuvuustestien yleiset menettelyt. Neljätoista sertifiointielintä kuudesta jäsenvaltiosta on kiinnostunut mahdollisuudesta tulla virallisesti ilmoitetuksi komissiolle.
- Alan toimijat ovat yhä paremmin selvillä oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan.¹⁴ Ne ovat yleisesti ottaen samaa mieltä siitä, että EETS:n käyttöönottoon on saatu uutta pontta ja että monia EETS:n toteutuksen kannalta olennaisia tärkeitä osia on jo saatu aikaan. Valmistajat ottavat yhä useammin yhteyttä komission yksiköihin saadakseen lisätietoja tai -selvityksiä. Mahdollisten EETS-palveluntarjoajien ja tietullioperaattoreiden sopimusneuvottelut on aloitettu.
- Jotta teknisestä ja sopimusperusteisesta yhteentoimivuudesta saataisiin kokemusta, jotkin tietullioperaattorit ovat perustaneet yhteisyrityksiä, jotka tarjoavat asiakkaille ajoneuvoihin asennettavia laitteita, joita on mahdollista käyttää kaikissa näiden yritysten vastuulla olevissa verkostoissa (”EasyGo+”, tekeillä oleva

¹⁰ Tukholman ryhmän jäsenet ovat Itävallan, Saksan, Tanskan, Suomen, Ranskan, Unkarin, Irlannin, Alankomaiden, Puolan, Ruotsin, Slovenian, Yhdistyneen kuningaskunnan sekä Sveitsin ja Norjan ministeriötä tai kansallisia viranomaisia.

¹¹ Standardit CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 ja TS 25110.

¹² Standardi CEN/ISO EN 12855.

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

¹⁴ Alan toimijoita kuultiin vuonna 2011 järjestetyssä kyselytutkimuksessa ja konferenssissa.

sopimusperusteisen yhteentoimivuuden palvelu, jossa yhdistetään Tanskassa, Ruotsissa, Norjassa ja Itävallassa käytettäviä erikoistuneen lyhyen kantaman tiedonsiirron (DRSC) teknologioita, sekä ”TOLL2GO”, jo käytössä oleva teknisen yhteentoimivuuden palvelu, jolla varmistetaan DRSC:n ja satelliittien yhteentoimivuus Itävallan ja Saksan välillä. Jotkin muut tietullioperaattorit ovat menneet vieläkin pidemmälle: sopimukseen päästiin sekä teknisestä että sopimusperusteisesta yhteentoimivuudesta TIS-PL:n ja VIA-T:n välillä. Sen avulla alueelliset palveluntarjoajat voivat tarjota sähköisiä tietullipalveluja, jotka kattavat Espanjassa ja Ranskassa sijaitsevat tietullikohteet.

Seuraavanlaisia ongelmia on kuitenkin edelleen olemassa:

- EETS:n toteutusta haittaa edelleen sidosryhmien välisen yhteistyön puute. Useimmat sidosryhmät eivät ole juurikaan kiinnostuneita sitoutumaan sellaisten ongelmien ratkaisemiseen, joihin liittyy yhteisiä intressejä. Jäsenvaltioiden pyrkimykset ovat toistaiseksi rajoittuneet kansallisen tason yhteentoimivuuteen, joka on nyt toteutettu useimmissa sähköisiä maksukeruujärjestelmiä käyttävissä maissa. Selkeä muutos yleiseurooppalaisen yhteentoimivuuden suuntaan on tarpeen, jotta EETS saadaan toteutettua suunnitellussa aikataulussa ja oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin palveluntarjonnan ehdoin.
- Useimpien jäsenvaltioiden täytyy vielä viimeistellä kansalliset puitteensa, jotta mahdolliset EETS-palveluntarjoajat tietävät, miten rekisteröinti käytännössä tehdään ja minne voi valittaa, jos tietullioperaattorit estävät palvelujen tarjonnan. Tähän mennessä ainoastaan kaksi sähköisiä tiemaksujärjestelmiä käyttävää jäsenvaltiota on perustanut sovitteluelimen, jonne valitukset voidaan osoittaa¹⁵. Kaikissa muissa jäsenvaltioissa käydään vielä neuvotteluja oikeudellisen ja sääntelykehyksen viimeistelemiseksi ennen lokakuuta 2012.
- Jotkin tietullioperaattorit ovat ehdottaneet sopimuslauseketta, jonka nojalla sopimus päättyy automaattisesti, jos EETS-palveluntarjoaja ei ole 24 kuukauden kuluessa saavuttanut täyttä kattavuutta Euroopassa¹⁶. Tällainen lauseke merkitsisi huomattavaa liiketoimintariskiä ja pitäisi loitolla mahdolliset EETS-palveluntarjoajat. Tämä ei ollut lainsäätäjän tarkoitus, vaan ajatuksena oli estää se, että EETS-palveluntarjoajat keskittyvät ainoastaan kannattavimpiin markkinoihin ja viivytävät kohtuuttomasti palvelujen laajentamista kattamaan muutkin markkinat. EETS-palveluntarjoajan aseman menettäminen riippuu viranomaisista, ja siitä olisi päätettävä ainoastaan, jos kyseisellä palveluntarjoajalla ei ole todellisesta aikomusta kattaa koko Eurooppaa.
- Tietyt tietullioperaattorit edellyttävät EETS-palveluntarjoajilta yhteentoimivuuden arviointia ja käyttöönsoveltuvuuden testausta, ja niistä aiheutuvat kustannukset voivat muodostaa esteen markkinoille pääsulle. Toisaalta kuten edellä on selostettu, alan toimijoiden pitäisi käyttää eurovinjettiä koskevan lainsäädännön tarjoamia mahdollisuuksia vähentääkseen tietullioperaattoreiden ja EETS-palveluntarjoajien taloudellisia riskejä.

¹⁵ Kansallisen sovitteluelimen tärkeimpänä tehtävänä on tarkastaa pyynnöstä, että tasapuoliset ja syrjimättömät sopimusehdot on myönnetty kaikille EETS-palveluntarjoajille ja kaikissa EETS-tullikohteissa jäsenvaltion alueella, toisin sanoen että tietullioperaattorin sopimusehdot eri EETS-palveluntarjoajille ovat syrjimättömiä ja ilmentävät tasapuolisesti sopimuspuolten kustannuksia ja riskejä.

¹⁶ Päätöksen 2009/750/EY 4 artiklan (EETS-palveluntarjoajien oikeudet ja velvollisuudet) 1 kohdassa säädetään, että EETS-palveluntarjoajien on tehtävä EETS-palvelusopimukset kaikkien yhteisön EETS-tietullikohteiden osalta 24 kuukauden kuluessa siitä, kun palveluntarjoaja on rekisteröity.

- Useita voimassa olevia käyttöoikeussopimuksia voidaan joutua muuttamaan. Tietullioperaattorit saattavat esimerkiksi joutua muuttamaan hintoja rahoittaakseen infrastruktuurin mukautuksen edellyttämät investoinnit. Tiemaksujärjestelmässä maksujen perimistä koskevat käyttöoikeussopimukset tehdään tietullioperaattorin ja jäsenvaltion tai suoraan viranomaisten valvonnassa toimivan tahon välillä. Näin ollen kyseisellä jäsenvaltiolla on ensisijainen vastuu siitä, että EETS:n toteuttaminen on mahdollista sen alueella, sillä se voi tarpeen vaatiessa muuttaa voimassa olevia käyttöoikeussopimuksia.

4. SEURAAVAT VAIHEET

Jotta helpotetaan EETS:n käyttöönottoa jäsenvaltioissa ja toimialalla suunnitellussa aikataulussa ja edistetään yhteistyötä Euroopan parlamentin ja neuvoston toivomusten mukaisesti, tarvitaan seuraavia toimia:

1) Päätöksen yhdenmukaisen täytäntöönpanon nopeuttaminen

- Komissio ja jäsenvaltiot tehostavat direktiivillä 2004/52/EY perustetun tietullipalveluja käsittelevän komitean työtä. Jäsenvaltioiden on viipymättä täytettävä päätöksessä 2009/750/EY säädetyt velvoitteensa etenkin kansallisen sovitteluelimen nimeämisen osalta (10 artikla). Komissio käynnistää tarvittaessa rikkomusmenettelyjä.
- Komissio seuraa EETS:n toteutusta jäsenvaltioissa myös päätöksen 2009/750/EY liitteessä I tarkoitettujen käsitteiden tulkinnasta annettujen ohjeiden valossa. Jäsenvaltioiden ja kansallisten sovitteluelinten olisi sovellettava kyseisiä ohjeita ollessaan yhteydessä tietullioperaattoreihin ja mahdollisiin EETS-palveluntarjoajiin. Jälkimmäisten olisi käytettävä niitä myös sopimusneuvotteluissaan. Lisäksi komissio perustaa kansallisten sovitteluelinten eurooppalaisen verkoston, joka auttaa turvaamaan EU:n laajuiset tasapuoliset toimintaedellytykset EETS-alan toimijoille.
- Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että sellaiset sopimuslausekkeet, joiden nojalla sopimus päättyy automaattisesti, jos EETS-palveluntarjoaja ei ole 24 kuukauden kuluessa saavuttanut täyttä kattavuutta Euroopassa, eivät ole sallittuja. Tällaiset lausekkeet ovat ristiriidassa päätöksessä 2009/750/EY halutun hyödyllisen vaikutuksen kanssa. Jos kyseinen käytäntö säilytetään, komissio aloittaa EU-lainsäädännön rikkomisesta johtuvan menettelyn.
- Komissio käynnistää aloitteen, jossa käytetään nykyisen EETS-lainsäädännön mahdollistamaa rakennetta, tarkoituksena laatia yhdenmukaiset menettelyt käyttöönsoveltuvuustestaukseen tietoturvanäkökohdat mukaan lukien, jotta vähennetään tietullioperaattorien välisiä menettelyeroja, millä puolestaan alennetaan EETS-palveluntarjoajille koituvia kustannuksia.
- Komissio perustaa sidosryhmien kanssa internetiin kattavan tietojenjakamisfoorumin, josta saa keskitetysti ajantasaista EETS-tietoa. Se edistää myös parhaiden käytäntöjen vaihtoa ja ajantasaisen EETS-tiedon levittämistä alan toimijoiden keskuudessa.

2) Vaiheittainen lähestymistapa

Ensimmäisenä askeleena kohti Euroopan laajuista yhteentoimivuutta niiden jäsenvaltioiden, joilla on paljon liikennettä Euroopan laajuisessa verkossa, on parannettava sähköisten tiemaksujärjestelmiensä rajatylittävää yhteentoimivuutta. Näitä varhaisen vaiheen alueellisia käyttöönottohankkeita edistetään siten, että ne

voidaan mahdollisimman pian laajentaa kattamaan myöhemmässä vaiheessa kaikki sähköisen tiemaksun piiriin kuuluvat tieinfrastruktuurit EU:ssa. Lisäksi tällaisista hankkeista saadaan kokemusta käytännön EETS-ongelmien ratkaisemisesta.

Huomiota olisi kiinnitettävä siihen, että riittävän laaja joukko tietullioperaattoreita ja jäsenvaltioita osallistuu hankkeeseen, jotta voidaan varmistaa, että hankkeet ovat laajennettavissa koko unioniin. Kokemukset, joita saadaan toteutettaessa tällaisia alueellisia, puhtaasti yhteen sopimukseen tai yhteen ajoneuvolaitteeseen perustuvia hankkeita, olisi jaettava tehokkaasti kaikille sidosryhmille.

Komissio on halukas tukemaan teknisesti tällaisia alueellisia aloitteita ja on valmis tutkimaan, voitaisiinko laajamittaisia alueellisia hankkeita tukea myös taloudellisesti TEN-T-ohjelman puitteissa. Sähköiset tiemaksujärjestelmät ovat olennainen osa Euroopan laajuista verkkoa (unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 7 päivänä heinäkuuta 2010 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 661/2010/EU¹⁷ 9 artiklan 3 kohta), ja siksi niille voidaan myöntää EU:n rahoitustukea. Komissio harkitsee sisällyttävänsä EETS:ää ja tällaisia alueellisia hankkeita koskevan kohdan seuraavaan TEN-T-työohjelmaan. Ehdotuspyyntö voitaisiin työohjelman hyväksymisestä riippuen julkaista vuoden loppuun mennessä.

3) Kehityksen tiivis seuranta ja uusien aloitteiden ehdottaminen tarvittaessa

Jäsenvaltioiden aloittaessa uusia hankkeita tai uusiessa käyttöoikeussopimuksia niiden olisi järjestelmällisesti tarkastettava, että sopimuksissa varmasti noudatetaan EETS:n vaatimuksia. Kun komissio antaa lausuntonsa uusista tiemaksujärjestelyistä, joista ilmoitetaan eurovinjettidirektiivin 1999/62/EY 7 h artiklan mukaisesti, lausunto on kielteinen, jos tiemaksujärjestelyt eivät ole täysin yhteensopivia EETS:n järjestelmän kanssa.

Mikäli sovitteluelin ei pysty ratkaisemaan tietullioperaattorien ja EETS-palveluntarjoajien välisiä kiistoja, komissio tutkii kiistakysymyksiä ja sitä, ovatko tietullioperaattorien ja nykyisten paikallisten/kansallisten palveluntarjoajien väliset järjestelyt syrjiviä EETS-palveluntarjoajille ehdotettuihin järjestelyihin verrattuna.

Lopuksi on huomattava, että liikenteen valkoisessa kirjassa todetaan, että jos kaikista näistä ponnisteluista huolimatta arviointi osoittaa, että alalla ei ole vuoden 2013 puoliväliin mennessä edistytty merkittävästi eikä yhteentoimiva tiemaksujärjestelmä ole laajassa mittakaavassa käytössä, komissio varaa itselleen oikeuden esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle uuden aloitteen.

Komissio vahvistaa sitoumuksena toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet, joilla helpotetaan eurooppalaisten sähköisten tiemaksujärjestelmien täysimittaista teknistä ja toiminnallista yhteentoimivuutta. Komissio aikoo yhdessä sidosryhmien kanssa tehostaa pyrkimyksiään, jotta toimiva Euroopan laajuinen sähköinen tiemaksujärjestelmä tulee kaikkien asianomaisten tienkäyttäjien saataville¹⁸.

Eurooppalaisilla yrityksillä on tällä hetkellä maailmanlaajuinen johtoasema tiemaksulaitteiden valmistajina. Ne voittavat jatkuvasti tarjouskilpailuja kaikkialla maailmassa.¹⁹ EETS voi helpottaa uusien tuotteiden käyttöönottoa ja leviämistä maailmanlaajuisille markkinoille. Tällaisia tuotteita ovat esimerkiksi yhteentoimivat ajoneuvolaitteet, joissa on yhdistetty

¹⁷ EUVL L 204, 5.8.2010, s. 1.

¹⁸ EETS-lainsäädännössä varmistetaan, että tienkäyttäjien perusoikeuksia ja etenkin henkilötietojen suojaa kunnioitetaan täysimääräisesti.

¹⁹ Viime aikoina esimerkiksi Australiassa, Valko-Venäjällä, Kanadassa ja Israelissa.

digitaalinen ajopiirturi ja tiemaksulaite muihin älykkäitä liikennejärjestelmiä hyödyntäviin sovelluksiin. Tämä voi puolestaan johtaa täysin uusiin palveluihin ja sovelluksiin, joilla on mahdollisesti maailmanlaajuiset markkinat, mikä auttaa luomaan kasvua ja työpaikkoja Euroopan taloudessa.