

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (uudelleenlaadittu)”

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

(2018/C 081/25)

Esittelijä: **Vitas MAČIULIS**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 15.6.2017 Euroopan unionin neuvosto, 20.6.2017
Oikeusperusta	EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artikla
Vastaava erityisjaosto:	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Hyväksyminen erityisjaostossa	2.10.2017
Hyväksyminen täysistunnossa	18.10.2017
Täysistunnon numero	529
Äänestystulos	183/1/1
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK kannattaa vahvasti Euroopan komission 31. toukokuuta 2017 antamaa ehdotusta sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta, jolla pyritään parantamaan 29. huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin säännöksiä. Näiden säännösten soveltaminen käytäntöön on viime vuosina osoittanut, että monet niistä eivät vastaa nykyajan vaatimuksia.

1.2 Sähköisiä tiemaksunkeruujärjestelmiä on jo otettu käyttöön valtakunnallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla 20 jäsenvaltiossa. Järjestelmien heikko yhteentoimivuus kansainvälisellä tasolla aiheuttaa kuitenkin huomattavia tulonmenetyksiä jäsenvaltioille sekä lisäkustannuksia maanteiden käyttäjille. ETSK kannustaa jäsenvaltioita pyrkimään aktiiviseen rajatylittävään yhteistyöhön kehittyneiden tiemaksujärjestelmien kehittämisessä. Yhteistyön puute tarkoittaa, että jäsenvaltioilla ei ole mitään keinoa todeta yksittäisten maksuvelvollisuuden rikkojien henkilöllisyyttä, jos heidän ajoneuvonsa on rekisteröity ulkomailla.

1.3 ETSK on vakuuttunut vahvasti siitä, että on ryhdyttävä kaikkiin mahdollisiin toimiin edistykselliseen teknologiaan perustuvan yhtenäisen sähköisen tiemaksujärjestelmän käyttöönottamiseksi koko EU:ssa. ETSK kannattaa yksinkertaista, joustavaa ja edullista järjestelmää, jota voidaan laajentaa nopeasti kattamaan monenlaisia käyttäjiä ja tieverkkoja. Tällainen järjestelmä loisi suotuisan perustan eurovinjetti-lainsäädännön mukaisten syrjimättömien tietullikäytänteiden täytäntöönpanolle.

1.4 Ajoneuvolaite, joka on sähköisen tiemaksujärjestelmän avainkomponentti, ei tarvitse olla erillinen fyysinen laite. Se voisi koostua useasta keskenään fyysisesti tai langattomasti yhteydessä olevasta laitteesta – joihin voi kuulua myös älypuhelin tai tabletti –, jotka yhdessä tarjoavat ajoneuvolaitteen toiminnot. ETSK suosittelee, että edistetään erityisten IT-sovellusten kehittämistä näihin tarkoituksiin, jotta tienkäyttäjille koituvia kustannuksia voitaisiin laskea merkittävästi.

1.5 Osassa jäsenvaltioista on jo käytössä erilaisia tiemaksujen keruujärjestelmiä, ja yhdenmukaiseen järjestelmään siirtyminen olisi näiden maiden kannalta hyvin kallista. ETSK suosittaakin, että Euroopan komissio kehittää joustavia taloudellisia, teknisiä ja oikeudellisia välineitä, joilla jäsenvaltioita voidaan kannustaa integroimaan erilaiset olemassa olevat ratkaisunsa yhdeksi yhteentoimivaksi järjestelmäksi. Ajoneuvolaitteita käyttävissä järjestelmissä sovellettuja tekniikoita käsittävän luettelon lisääminen direktiivin liitteeseen helpottaisi myös nopeaa reagoimista tekniseen kehitykseen ja auttaisi yhdenmukaisuuden saavuttamista.

1.6 ETSK kannattaa Euroopan komission aloitetta ottaa käyttöön yksi ainoa sopimus eurooppalaisen sähköisen tietullipalvelun (EETS) tarjoajan kanssa kaikille EU-käyttäjille. Tämä edistää entistä avoimempien ja käyttäjäystävällisempien käytäntöjen toteuttamista.

1.7 Näin mahdollistettaisiin entistä helpompi ja tehokkaampi tapa periä maksamattomia tienkäyttömaksuja epärehellisiltä ja vilpillisiltä tienkäyttäjiltä ajoneuvon rekisteröintimaasta riippumatta. ETSK suosittaa, että komissio harkitsee Eucaris-järjestelmän (eurooppalainen ajoneuvo- ja ajokorttitietojärjestelmä) käyttöä koskevien sopimusten laajentamista. Kyseinen järjestelmä tarjoaa maille infrastruktuurin ja ohjelmistoja, jotka antavat niille mahdollisuuden jakaa ajoneuvo- ja ajokorttitietoja ja näin auttaa osaltaan autovarkauksien ja rekisteröintipetosten torjunnassa.

1.8 Euroopan komission ehdotuksen sosiaaliset näkökohdat ovat myös ratkaisevan tärkeitä. Maanteiden tavaraliikenne-sektori on koko EU:ssa enimmäkseen pk- ja mikroyritysten käsissä. Yksityisautoihin kohdistuvien sähköisten tiemaksujen kerääminen on hyvin arkaluonteinen kysymys. Asiaan liittyviä ratkaisuja tulisi siksi punnita tarkkaan.

2. Tausta ja katsaus olemassa olevista tiemaksujärjestelmistä

2.1 Vuonna 2012 tiemaksuja perittiin raskailta ajoneuvoilta 20 jäsenvaltiossa ja yksityisajoneuvoilta 12 jäsenvaltiossa. Maksullisten tieosuuksien verkosto käsitti noin 72 000 kilometriä, joista 60 prosenttia oli varustettu sähköisillä tiemaksunkeruujärjestelmillä, joita on otettu valtakunnallisella tai paikallisella tasolla käyttöön 1990-luvun alkupuolelta alkaen ja joihin on liittynyt yli 20 miljoonaa tienkäyttäjää. Erikoistuneet lyhyen kantaman tiedonsiirtojärjestelmät (DSRC) ovat sähköisessä tiemaksunkeruussa useimmiten käytetty ratkaisu. Kymmenen viime vuoden aikana on otettu käyttöön myös uusia, esimerkiksi satelliittipohjaisia tekniikoita. Tämän seurauksena Euroopan unionissa on rinnakkain erilaisia ja useimmissa tapauksissa yhteentoimimattomia tekniikoita.

2.2 Direktiivi 2004/52/EY hyväksyttiin tämän markkinoiden pilkkoutumisen korjaamiseksi luomalla eurooppalainen sähköinen tietullipalvelu (EETS). Kyseisen direktiivin mukaan EETS:n olisi pitänyt olla saatavilla raskaille ajoneuvoille viimeistään lokakuusta 2012 alkaen ja kaikille muille ajoneuvotyypeille lokakuuhun 2014 mennessä.

2.3 Sen varmistamiseksi, että erilaiset maksujärjestelmät ovat keskenään teknisesti yhteensopivia ja että ne voidaan siis yhdistää yhtenäiseen tietullipalveluun, direktiivissä määriteltiin kolme tekniikkaa, joita voidaan käyttää tiemaksujen sähköisessä keräämisessä: mikroaaltotekniikka (DSRC), satelliittipaikannus (GNSS) ja matkaviestintä (GSM).

2.4 Tällä hetkellä direktiivin 2004/52/EY säännöksiä ei ole pantu vielä täysimääräisesti täytäntöön eurooppalaisilla tiemaksumarkeinoilla. Tiemaksujärjestelmät ovat edelleen epäyhtenäisiä – jokaisella jäsenvaltiolla ja tiemaksuoperaattorilla on oma lainsäädännöllinen kontekstinsa, tavoitteet järjestelmän perustamiseksi, paikallinen konteksti ja liikenneolosuhteet.

2.5 ETSK on lukuisissa aikaisemmissa lausunnoissa esittämissään suosituksissa korostanut yhteisten normien ja rajatylittävän yhteentoimivuuden merkitystä keinona varmistaa toimiva rajatylittävä liikenne ja tehokkaan EETS:n kehittäminen ⁽¹⁾.

2.6 Pääasialliset maksujärjestelmät EU:ssa ovat seuraavat:

2.6.1 Matkaperusteiset maksujärjestelmät: maksu lasketaan ajoneuvon kulkeman matkan perusteella, jonka jälkeen se mukautetaan muiden ajoneuvoparametrien (kokonaispaino, akselimäärä, päästöluokka jne.) perusteella. Tämä on EU:ssa yleisin järjestelmä, jossa käytetään erilaisia teknisiä keinoja maksujen perimiseksi suhteuttaen ne tieinfrastruktuurin todellisen käytön pohjalta.

2.6.2 Aikaperusteiset tai vinjetiperusteiset maksujärjestelmät: Maksu lasketaan tietyn aikajakson perusteella ja mukautetaan samalla tavalla edellä mainittujen ajoneuvoparametrien pohjalta. Tällaisissa järjestelmissä tienkäyttäjät ostaa vinjetin, joka antaa tietyksi ajanjaksoksi (päiväksi, kuukaudeksi tai koko vuodeksi) oikeuden käyttää tiettyä tieverkkoa. Maksu ei ole riippuvainen tieinfrastruktuurin todellisesta käytöstä.

⁽¹⁾ EUVL C 32, 5.2.2004, s. 36.
EUVL C 277, 17.11.2009, s. 85.
EUVL C 291, 4.9.2015, s. 14.
EUVL C 173, 31.5.2017, s. 55.
EUVL C 288, 31.8.2017, s. 85.

2.6.3 Alueperusteiset maksujärjestelmät: Maksua sovelletaan ensisijaisesti kaupunkialueisiin ja erityiseen infrastruktuuriin, eli käyttäjältä velotetaan maksu tietyllä alueella ajamisesta. Tällaiset järjestelmät mahdollistavat liikenteen ja saastepäästöjen vähentämisen kaupungin erityisen herkillä alueilla tai muilla erittäin tiiviisti asutuilla kaupunkialueilla.

2.7 EU:ssa sovelletuissa matkaperusteisissa järjestelmissä on sähköisen tiemaksukeruun hoitamiseksi käytössä pääasiallisesti kaksi tekniikkaa: maailmanlaajuinen satelliittinavigointijärjestelmä (GNSS) ja erikoistunut lyhyen kantaman tiedonsiirtojärjestelmä (DSRC), jossa käytetään Euroopan standardointikomitean (CEN) hyväksymää 5,8 GHz:n mikroaaltotekniikkaa.

2.7.1 GNSS-teknologia hyödyntää satelliittiverkoston saatuja ajoneuvon paikannustietoja ja mittaa tiellä kuljetun matkan maksun määrittämiseksi. Ajoneuvolaite tunnistaa sijaintinsa ja kerää ja prosessoi tarvittavat tiedot ilman tienvarsilla olevien kiinteiden laitteiden apua. Järjestelmä on kätevin mutta samalla myös kallein.

2.7.2 Erikoistuneet lyhyen kantaman tiedonsiirtojärjestelmät (DSRC) perustuvat kaksisuuntaiseen radioviestintään tienvarsilaitteiden ja ajoneuvoon asennettujen laitteiden välillä. Tämän viestinnän avulla tienvarsi-infrastruktuuri tunnistaa tienkäyttäjät (ja heidän ajoneuvonsa) ja rekisteröi maksuvelvollisuuden.

2.8 Rekisterinumeron automaattista tunnistamista (ANPR) käytetään alueperusteisissa maksujärjestelmissä. Tässä teknologiassa käytetään videokameroita ajoneuvojen rekisterikilpien lukemiseen. Se ei vaadi ajoneuvolaitteita, ja tienvarsi-infrastruktuuri on edullisempaa.

2.9 Seuraavassa taulukossa on esitetty katsaus eri EU-maissa käytössä olevista tiemaksujärjestelmistä:

2.9.1 Matkaperusteiset raskaiden ajoneuvojen tiemaksujärjestelmät:

Tiemaksujärjestelmät	Käytetty tekniikka	Maa
vapaa liikennevirta	GNSS yhdessä ANPR:n ja/tai DRSC:n kanssa	Unkari, Slovakia, Belgia
vapaa liikennevirta	GNSS yhdessä infrapunajärjestelmän ja/tai DRSC:n kanssa	Saksa
vapaa liikennevirta	DSRC	Itävalta, Tšekin tasavalta, Puola, Portugali, Yhdistynyt kuningaskunta (Dartford Crossing)
vapaa liikennevirta	ANPR	Yhdistynyt kuningaskunta (Dartford Crossing)
vapaa liikennevirta	ANPR ja DSRC-ajoneuvolaite	Portugali (A22, ..., A25)
tiemaksuasemien verkosto	DSRC	Kroatia, Ranska, Kreikka, Irlanti, Italia, Puola, Portugali, Espanja, Yhdistynyt kuningaskunta

2.9.2 Matkaperusteiset kevyiden ajoneuvojen tiemaksujärjestelmät:

Tiemaksujärjestelmät	Käytetty tekniikka	Maa
vapaa liikennevirta	DSCR/ANPR	Portugali

Tiemaksujärjestelmät	Käytetty tekniikka	Maa
tiemaksuasemilla varustetut yksittäiset tieosuudet	DSCR/ANPR	Itävalta (A9, A10 Tauern, A11 Karawanken, A13, Brenner ja S16 Arlberg)
tiemaksuasemien verkosto	DSCR	Kroatia, Tanska, Ranska, Kreikka, Irlanti, Italia, Puola, Portugali, Espanja

2.9.3 Aikaperusteiset raskaiden ajoneuvojen tiemaksujärjestelmät:

Tiemaksujärjestelmät	Käytetty tekniikka	Maa
vinjetti	sähköinen eurovinjetti	Tanska, Luxemburg, Alankomaat, Ruotsi
vinjetti	sähköinen vinjetti	Yhdistynyt kuningaskunta, Latvia
vinjetti	tarra	Bulgaria, Liettua, Romania

2.9.4 Aikaperusteiset kevyiden ajoneuvojen tiemaksujärjestelmät:

Tiemaksujärjestelmät	Käytetty tekniikka	Maa
vinjetti	tarra	Itävalta, Bulgaria, Tšekin tasavalta, Unkari (sähköinen vinjetti), Romania (paperivinjetti), Slovenia, Slovakia
tiemaksu fyysisellä esteellä tai vapaa liikennevirta	DSRC, ANPR – vaihtelee järjestelmän mukaan	Yhdistynyt kuningaskunta

2.9.5 Alueperusteiset kaikkien ajoneuvojen tiemaksujärjestelmät ⁽²⁾:

Tiemaksujärjestelmät	Käytetty tekniikka	Maa
aluemaksu (pääsymaksu)	ANPR	Ruotsi (Tukholma)
aluemaksu (vinjetti)	ANPR	Yhdistynyt kuningaskunta (Lontoon ruuhkamaksu), Milano (C-aluemaksu)

3. Keskeisten ongelmien kuvaus

3.1 Elokuussa 2012 julkaisemassaan tiedonannossa ”Eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän täytäntöönpano” (COM(2012) 474 final) Euroopan komissio totesi selvästi, että ”EETS:n täytäntöönpanon ja aikataulussa toteuttamisen epäonnistuminen ei johdu teknisistä syistä”, vaan että ”toteutusta haittaa edelleen sidosryhmien välisen yhteistyön puute” sekä jäsenvaltioiden toimien rajallisuus. Huhtikuussa 2013 julkaisemassaan mietinnössä kevyiden yksityisajoneuvojen tiemaksu- ja vinjettijärjestelmää Euroopassa koskevasta strategiasta (A7-0142/2013) Euroopan parlamentti otti saman kannan ja oli ”yhtä mieltä komission kanssa siitä, että yhteentoimivia järjestelmiä koskeva tekniikka on jo olemassa”.

⁽²⁾ Tutkimus State of the art of electronic tolling, MOVE/D3/2014-259.

3.2 Valtaosassa maksujärjestelmiä edellytyksenä on, että tienkäyttäjät asentavat ajoneuvoihinsa ajoneuvolaitteen. Osa järjestelmistä on yhteentoimivia eri maissa, mutta suurin osa niistä ei ole. Tästä aiheutuu tienkäyttäjille ylimääräisiä kustannuksia ja rasitteita, kun ajoneuvoihin on asennettava useita ajoneuvolaitteita, jotta voidaan liikkua sujuvasti eri maissa. Kustannusten määrä on nykyisin arviolta 334 miljoonaa euroa vuodessa, ja niiden odotetaan laskevan vuoteen 2025 mennessä vähän alle 300 miljoonaa euroon.

3.3 Yhteentoimivuutta yli rajojen on saatu kehitettyä jonkin verran, mutta Kroatiassa, Tšekissä, Saksassa, Kreikassa, Unkarissa, Irlannissa, Italiassa, Puolassa, Slovakiassa, Sloveniassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa tiemaksujen maksamiseen voi käyttää ainoastaan kansallisia ajoneuvolaitteita. Yhtenä EETS-lainsäädännön tavoitteena oli mahdollistaa ajoneuvolaitteiden yhdistäminen ajoneuvon muihin laitteisiin, erityisesti digitaalisiin ajopiirtureihin. Yhdistäminen ajopiirtureihin ei ole edennyt lupaavasti.

3.4 Valtioiden rajat ylittävän yhteentoimivuuden puute lisää myös viranomaisten kustannuksia. Niitä aiheutuu sellaisten ylimääräisten ajoneuvolaitteiden hankinnasta ja huollosta, joita ei voi käyttää oman maan ulkopuolella. Ajoneuvolaitteiden hankinnan kertakustannus on 120 miljoonaa euroa ja huoltokustannukset 14,5 miljoonaa euroa vuodessa pelkästään yhdessä kansallisessa järjestelmässä, kun ajoneuvojen paikannukseen käytetään satelliittipaikannusta ⁽³⁾.

3.5 EETS ei ole vielä täysimääräisesti käytössä ja yhteentoimivuuden suhteen ei ole suuremmin edistytty. EETS-palveluntarjoajilla on muun muassa seuraavanlaisia merkittäviä markkinoillepääsyn esteitä: syrjivä kohtelu viranomaisten taholta, pitkäkestoiset ja muuttuvat hyväksymismenettelyt sekä paikallisten järjestelmien tekniset erityispiirteet, jotka eivät vastaa vakiintuneita standardeja. Useempaa kuin yhtä EU-maata koskevasta yhteistyöstä on tehty vain harvoja, rajallisia sopimuksia. Tärkeimmät syyt ovat seuraavat:

3.5.1 Toiminnassa olevalla tiemaksuoperaattorilla on erällä kansallisilla markkinoilla etuoikeutettu asema. Tästä seuraa esteitä yhdenmukaistettujen ja syrjimättömien tiemaksukäytänteiden täytäntöönpanolle EU:ssa.

3.5.2 Itse EETS-lainsäädäntö asettaa esteitä: etenkin se, että EETS-palveluntarjoajille asetetaan velvoite, että niiden tulee pystyä tarjoamaan palvelujaan kaikkialla EU:ssa 24 kuukauden kuluessa.

3.5.3 EETS-lainsäädännön sallimia kolmea erilaista tekniikkaa sovelletaan hyvin eri tavoin kansallisissa tiemaksujärjestelmissä, minkä vuoksi on vaikeaa ja kallista saavuttaa rajatylittävä yhteentoimivuus.

3.6 EETS-lainsäädännöstä puuttuvat sellaiset tehokkaat säännökset, joilla voitaisiin vaikuttaa tiemaksuvelvollisuuden noudattamisen toteutumiseen toisessa EU-maassa rekisteröityjen ajoneuvojen tapauksessa. Tietyissä paikoissa kansainvälinen liikenne muodostaa merkittävän osuuden maksujärjestelmän kokonaistuloista, joten ulkomaisten tienkäyttäjien mahdollisen tietullien kiertämisen estäminen on merkittävä haaste. Jäsenvaltio, joka havaitsee tiemaksuvelvollisuuden rikkomisen automaattisilla valvontalaitteilla, ei voi havaita rikkojan henkilöllisyyttä rekisterinumeron perusteella, jos ajoneuvo on rekisteröity ulkomailla. EU:ssa ei ole oikeusperustaa ajoneuvojen rekisteröintitietojen vaihtamiselle jäsenvaltioiden välillä tiemaksujen perimistä varten. Tästä seuraa valtakunnallisille, alueellisille ja paikallisille tiemaksujärjestelmille vuosittain noin 300 miljoonan euron tulonmenetykset ⁽⁴⁾.

3.7 On suuri tarve sille, että edistetään tietullien kiertoa koskevaa tiedonvaihtoa EU-tasolla ja annetaan eri tiemaksuviranomaisille lisävaltuuksia todeta maksuvelvoitteiden rikkojien henkilöllisyys ja käynnistää täytäntöönpanonnettelyjä. Täytäntöönpanon suhteen jäsenvaltioilla on velvollisuus osoittaa, että tienkäyttäjää kohdellaan tasapuolisesti, sekä taata, että seuraamuksia sovelletaan asianmukaisesti.

3.8 Vaatimusta siitä, että kaikkien EETS-palveluntarjoajien pitäisi kattaa kaikki ajoneuvotyypit ja kaikki tietullikohteet Euroopassa, pidetään kohtuuttomana. Tehokkaampaa olisi se, että EETS-palveluntarjoajat voisivat vapaasti vastata asiakkaidensa tarpeisiin sen sijaan, että ne veloitetaan tarjoamaan kaikenkattava mutta kallis palvelu.

⁽³⁾ Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (uudelleenlaadittu) – COM(2017) 280 final.

⁽⁴⁾ Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (uudelleenlaadittu) – COM(2017) 280 final.

3.9 Komission yhteentoimivuusdirektiivissä ja EETS-päätöksessä esitetyt muutokset tuovat tienkäyttäjille 370 miljoonan euron säästöt (nettonykyarvona vuosina 2016–2025). Valtaosa näistä säästöistä koituu ensisijaisesti pk-yrityksistä muodostuvan tiekuljetusalan eduksi. Tieverkon ylläpitäjät hyötyvät säästöistä, jotka syntyvät siitä, ettei tarvitse hankkia ylimääräisiä ajoneuvolaitteita (48 miljoonaa euroa nettonykyarvona), sekä tiemaksutulojen lisääntymisestä (150 miljoonalla eurolla vuodessa) rajatylittävän valvonnan parempien sääntöjen ansiosta. EETS-palveluntarjoajien pääsyyn kansallisille markkinoille liittyvä sääntelyrasite vähentyy (oletetusti 12 palveluntarjoajan osalta 10 miljoonaa euroa nettonykyarvona). Lisäksi niiden markkinoiden laajentuminen tuottaa 700 miljoonan euron lisätulot vuosittain ⁽⁵⁾.

4. Direktiivin 2004/52/EY uudelleenlaatumista koskevan komission ehdotuksen keskeiset seikat

4.1 Asianmukainen rajatylittävä valvonta toteutettaisiin seuraavin keinoin:

4.1.1 On otettava käyttöön yksinkertainen automatisoitu mekanismi jäsenvaltioiden väliselle tiedonvaihdolle. Tietullien kiertämisen rajatylittävän valvonnan ongelman ratkaisemiseksi sovelletaan uusia menettelyitä ja oikeudellisia sopimuksia. Tämän tiedon avulla jäsenvaltiot voisivat ryhtyä jatkotoimiin tapauksissa, joissa muissa maissa asuva kuljettaja on laiminlyönyt tiemaksun.

4.1.2 Järjestelmä kattaisi kaikki ajoneuvotyypit ja kaikki sähköisten tiemaksujärjestelmien tyypit, myös rekisterikilven kameratunnistuksen.

4.2 Käytettäviä tekniikoita ja kevyiden ajoneuvojen kohtelua koskevat keskeiset ehdotukset ovat seuraavat:

4.2.1 Luettelo tekniikoista on siirretty direktiivin liitteeseen. Tämä mahdollistaa sen, että tekniseen kehitykseen voidaan reagoida nopeammin ja tehokkaammin.

4.2.2 Luetteloa tekniikoista ei muuteta, ja sitä voidaan tulevaisuudessa muuttaa ainoastaan perusteellisen testauksen, standardisoinnin jne. jälkeen.

4.2.3 Komissio ehdottaa, että raskaita tavarankuljetusajoneuvoja ja kevyitä ajoneuvoja koskevat EETS-järjestelmät erotetaan toisistaan, jotta niitä voidaan tarjota toisistaan riippumatta.

4.2.4 Komissio ehdottaa myös poikkeusta, jonka mukaan kevyiden ajoneuvojen EETS-palveluiden tarjoajat saavat tarjota asiakkailleen DSRC-ajoneuvolaitteita.

4.3 EETS:n määritelmät yhdenmukaistetaan ja samalla ehdotetaan joitain selvennyksiä:

4.3.1 Ehdotuksessa selvennetään, että EETS:n tarjoamisesta vastaavat EETS-palveluntarjoajat eivätkä tiemaksuoperaattorit. EETS-palveluntarjoajille taataan kansallisten tietullipalveluntarjoajien kanssa yhdenvertainen markkinoillepääsy. Tämä lisää asiakkaiden valinnanvapautta tietullipalveluntarjoajien suhteen. Jäsenvaltioita ei veloiteta varmistamaan EETS:n käyttöönottoa tiettyyn ajankohtaan mennessä.

4.3.2 Ajoneuvolaitteiden kohdalla kyse ei tarvitse olla yhdestä fyysisestä laitteesta, vaan se voi koostua useasta keskenään fyysisesti tai langattomasti yhteydessä olevasta laitteesta. Tämä tarkoittaa myös ajoneuvoon valmiiksi asennettuja laitteita kuten navigointilaitteita, jotka tarjoavat kaikki ajoneuvolaitteiden toiminnot. Saman ajoneuvolaitteen tulisi toimia kaikkien tiemaksujärjestelmien kanssa, ja kannettavia laitteita, kuten älypuhelimia, voidaan käyttää kiinteiden ajoneuvolaitteiden ohella.

5. Mahdollisia esteitä komission ehdotuksen täytäntöönpanolle

5.1 Rajatylittävän yhteentoimivuuden saavuttaminen saattaa vaatia huomattavia hallinnollisia toimia ja siihen liittyy merkittäviä kustannuksia eri tekniikoiden käytöstä johtuvien yksittäisten kansallisten tiemaksujärjestelmien merkittävien oikeudellisten, teknisten ja toiminnallisten erojen vuoksi.

5.2 Komission tulisi harkita mahdollisuutta luoda rahoitusmekanismi näiden vaikeuksien voittamiseksi. Tarvittavien varojen osoittaminen kannustaisi jäsenvaltioita muuttamaan kansalliset järjestelmänsä EU-tasolla yhteentoimiviksi.

5.3 On tärkeää, että EETS-palveluita voidaan kehittää rinnakkain kansallisten järjestelmien kanssa, mutta on mahdollista, että EETS-palveluntarjoajiin kohdistuu jossain muodossa syrjivää kohtelua jäsenvaltioiden paikallisten viranomaisten taholta.

⁽⁵⁾ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja: Executive summary of the Impact Assessment (SWD(2017) 191 final).

5.4 Myös ehdotuksen sosiaaliset näkökohdat ovat ratkaisevan tärkeitä. Maanteiden tavaraliikennesektorin on koko EU:ssa enimmäkseen pk- ja mikroyritysten käsissä, ja ehdotuksella odotetaan olevan niiden kannalta myönteisiä vaikutuksia. Järjestelmän soveltamisen laajentaminen siten, että suurempi osuus tieverkosta olisi yksityisautoiluun kohdistuvien sähköisten tiemaksujen alainen, ei välttämättä saa kannatusta suurelta yleisöltä, ja asiaan liittyviä ratkaisuja tulisi siksi punnita tarkkaan.

5.5 Käyttökustannuksia voitaisiin vähentää lisäämällä sähköisten tiemaksujärjestelmien teknisten ja tietoteknisten ratkaisujen tutkimusta ja kehittämistä. Innovoinnin edistäminen tällä alalla on keskeinen seikka, johon Euroopan komission tulisi kiinnittää huomiota.

Bryssel 18. lokakuuta 2017.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Georges DASSIS*
