

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl elektroninės kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keisti informacija apie kelių mokesčių mokėjimo pažeidimus Sąjungoje (nauja redakcija)“**

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

(2018/C 081/25)

Pranešėjas **Vitas MAČIULIS**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2017 6 15 Europos Sąjungos Taryba, 2017 6 20
Teisinis pagrindas	SESV 91 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2017 10 2
Priimta plenarinėje sesijoje	2017 10 18
Plenarinė sesija Nr.	529
Balsavimo rezultatai	183/1/1
(už / prieš / susilaikė)	

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK tvirtai remia 2017 m. gegužės 31 d. Europos Komisijos pasiūlymą dėl elektroninės kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuriuo siekiama pagerinti 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje įtvirtintas nuostatas. Praktinis šių nuostatų taikymas pastaraisiais metais parodė, kad dauguma jų neatitinka šiuolaikinių reikalavimų.

1.2. Elektroninės kelių rinkliavos sistemos nacionaliniu, regioniniu ar vietos lygmeniu jau veikia 20 valstybių narių. Tačiau dėl prasto sistemų sąveikumo tarptautiniu lygmeniu valstybės narės praranda daug pajamų, be to, dėl šios priežasties tiesioginiai kelių naudotojai taip pat patiria papildomų išlaidų. EESRK ragina valstybes nares aktyviai siekti tarpvalstybinio bendradarbiavimo kuriant pažangius kelių rinkliavos mechanizmus. Menkas bendradarbiavimas reiškia, kad valstybės narės neturi jokių galimybių nustatyti konkrečius pažeidėjus, jei pastarųjų transporto priemonės yra registruotos užsienyje.

1.3. EESRK yra tvirtai įsitikinęs, kad reikėtų dėti visas pastangas siekiant įdiegti bendrą elektroninės kelių rinkliavos sistemą visoje ES, kuri būtų pagrįsta pažangia technologija. EESRK pasisako už paprastą, lanksčią ir mažų kainų sistemą, kurią būtų galima greitai išplėsti, kad ji būtų taikoma platesniam naudotojų ir kelių tinklų ratui. Tokia sistema sudarytų palankias sąlygas įgyvendinti nediskriminacinę rinkliavą pagal Eurovinjetės teisės aktų nuostatas.

1.4. Transporto priemonėse montuojama įranga (TPMĮ), kuri yra pagrindinis elektroninės rinkliavos sistemos elementas, nebūtinai reiškia vieną fizinį prietaisą. Tai gali būti keletas fiziškai sujungtų arba per atstumą susietų prietaisų, įskaitant išmaniuosius telefonus ir planšetinius kompiuterius, kurie kartu veikia kaip TPMĮ. EESRK rekomenduoja šioje srityje skatinti specialių IT taikomųjų programų kūrimą, kurios padėtų gerokai sumažinti kelių naudotojų patiriamas išlaidas.

1.5. Kai kurios valstybės narės jau naudoja skirtingas kelių rinkliavos rinkimo technologijas, o perėjimas prie bendros sistemos joms atsietų labai brangiai. Todėl EESRK rekomenduoja Europos Komisijai ieškoti lanksčių finansinių, techninių ir teisiųjų priemonių, kuriomis skatintų valstybių narių pastangas integruoti įvairius esamus sprendimo būdus į vieną sąveikią sistemą. Direktyvos priede pateikus TPMĮ sistemose naudojamų technologijų sąrašą, taip pat būtų galima greičiau reaguoti į technologinę plėtrą ir tai padėtų užtikrinti vienodumo lygį.

1.6. EESRK remia Europos Komisijos iniciatyvą pradėti taikyti atskirą sutartį su Europos elektroninės rinkliavos paslaugos (EERP) teikėju, kuri galiotų visiems ES naudotojams. Tai padės laikytis skaidresnės ir vartotojams palankesnės praktikos.

1.7. Tai leistų lengviau ir veiksmingiau išieškoti nesumokėtus kelių naudojimo mokesčius iš nesąžiningų ir sukčiaujančių kelių naudotojų, neatsižvelgiant į jų registracijos šalį. EESRK rekomenduoja Komisijai apsvarstyti galimybę išplėsti sutarčių, reguliuojančių sistemos EUCARIS (Europos transporto priemonės ir vairuotojo pažymėjimo informacinė sistema) naudojimą, taikymo sritį. Ši sistema jau užtikrina infrastruktūrą ir programinę įrangą šalims, todėl jos gali dalytis informacija apie automobilių ir vairuotojo pažymėjimų registraciją ir lengviau kovoti su automobilių vagystėmis ir registracijos klastojimu.

1.8. Socialiniai Europos Komisijos pasiūlymo aspektai yra ypač svarbūs. MVĮ ir labai mažos įmonės užima didelę krovinių vežimo keliais rinkos dalį visoje ES. Individualiems automobiliams skirta elektroninė rinkliavos sistema yra labai opus klausimas. Todėl sprendimai šiuo atveju turėtų būti labai kruopščiai suderinti.

## 2. Pagrindinės aplinkybės ir esamų rinkliavos sistemų apžvalga

2.1. 2012 m. kelių naudojimo rinkliavos buvo nustatytos sunkiasvorėms krovinių transporto priemonėms 20 valstybių narių, o 12 valstybių narių nustatytos rinkliavos privatiems automobiliams. Kelių, kuriuose renkamos rinkliavos, tinklo ilgis buvo apie 72 000 kilometrų, iš kurių 60 % buvo įrengtos elektroninės rinkliavos rinkimo (ERR) sistemos, kurios nuo praėjusio amžiaus paskutiniojo dešimtmečio ir vėliau buvo įrenginėjamos nacionaliniu ar vietos lygmeniu ir prie kurių prisiregistravo daugiau nei 20 mln. kelių naudotojų. Skirtojo trumpojo nuotolio ryšio (angl. *dedicated short-range communications*, DSRC) sistemos yra dažniausiai prie elektroninės rinkliavos rinkimo pritaikomas sprendimo būdas. Naujos technologijos, įskaitant palydovinio ryšio veikimu pagrįstas sistemas, per pastaruosius 10 metų taip pat buvo patobulintos. Todėl Europos Sąjungoje vienu metu veikia įvairios skirtingos ir dažniausiai nesuderinamos technologijos.

2.2. Direktyva 2004/52/EB buvo priimta siekiant panaikinti šią rinkos fragmentaciją sukuriant Europos elektroninės rinkliavos paslaugą (EERP). Pagal minėtą direktyvą EERP turėjo būti prieinama sunkiasvorėms krovinių transporto priemonėms ne vėliau kaip nuo 2012 m. spalio mėn. ir iki 2014 m. spalio mėn. ji turėjo būti nustatyta visų kitų rūšių transporto priemonėms.

2.3. Siekiant užtikrinti, kad įvairios rinkliavos sistemos būtų technologiškai suderinamos ir kad jas būtų galima susieti su šia bendra rinkliavos paslauga, direktyvoje nurodytos trys technologijos, kurios gali būti naudojamos siekiant rinkti rinkliavas elektroninėmis priemonėmis: mikrobangų DSRC, palydovinio padėties nustatymo (GNSS) ir mobiliojo ryšio (GSM) technologijos.

2.4. Šiuo metu Direktyvos 2004/52/EB nuostatos dar nėra visiškai įgyvendintos Europos rinkliavų rinkoje. Rinkliavų sistemos dar nėra vienodos – kiekviena valstybė narė ir rinkliavos rinkėjas veikia pagal jam taikomus teisės aktus, laikydamasis sukurtai sistemai nustatytų tikslų ir atsižvelgdamas į vietos aplinkybes bei eismo sąlygas.

2.5. EESRK savo rekomendacijose, kurias jis yra pateikęs daugelyje ankstesnių nuomonių <sup>(1)</sup>, yra ne kartą pabrėžęs bendrų standartų ir tarpvalstybinio sąveikumo kaip būdo užtikrinti veiksmingus tarpvalstybinius pervežimus ir sukurti veiksmingą EERP svarbą.

2.6. Pagrindinės apmokestinimo sistemos ES yra:

2.6.1. atstumu pagrįstos apmokestinimo sistemos: mokestis apskaičiuojamas pagal transporto priemonės nuvažiuotą atstumą, kuris paskui tikslinamas pagal kitus transporto priemonei būdingus parametrus (bendrą svorį, ašių skaičių, išmetamo teršalų kiekio klasę ir pan.). Tai yra labiausiai ES paplitusi sistemos rūšis, kurią taikant naudojamos įvairios techninės proporcingo transporto priemonės apmokestinimo priemonės, pagrįstos faktiniu kelių infrastruktūros panaudojimu eksploatuojant transporto priemonę;

2.6.2. laiku arba vinjetėmis pagrįstos apmokestinimo sistemos: mokestis apskaičiuojamas remiantis atitinkamu laiku tarpu, kuris dar kartą tikslinamas pagal tas pačias pirmiau nurodytas transporto priemonės charakteristikas. Tokios sistemos yra susijusios su vinječių įsigijimu. Vinjetės leidžia konkretų laiką tarpą (vieną dieną, vieną mėnesį arba ištisus metus) naudoti tam tikru kelių tinklu. Mokėtino mokesčio dydis nepriklauso nuo faktinio kelių infrastruktūros panaudojimo;

<sup>(1)</sup> OL C 32, 2004 2 5, p. 36.  
OL C 277, 2009 11 17, p. 85.  
OL C 291, 2015 9 4, p. 14.  
OL C 173, 2017 5 31, p. 55.  
OL C 288, 2017 8 31, p. 85.

2.6.3. prieiga pagrįstos apmokestinimo sistemos: mokestis iš esmės taikomas miesto teritorijose ir konkrečiai infrastruktūrai; pagal šią sistemą naudotojui taikoma rinkliava už važiavimą atitinkamoje zonoje. Tokios sistemos sudaro sąlygas sumažinti eismą ir taršą ypač jautriose miesto dalyse arba kitose tankiai užstatytose miesto teritorijose.

2.7. Kalbant apie atstumu pagrįstas sistemas, pažymėtina, kad ES elektroninės rinkliavos operacijoms vykdyti naudojamos dvi pagrindinės technologijos: vietos nustatymas pagal pasaulinę palydovinės navigacijos sistemą (GNSS) ir skirtoji trumpojo nuotolio ryšio (DSRC) sistema, kuri yra Europos standartizacijos komiteto (CEN) patvirtinta 5,8 GHz dažnio mikrobangų technologija.

2.7.1. GNSS technologijoje naudojami iš palydovų tinklo gauti transporto priemonės vietos nustatymo duomenys ir, siekiant nustatyti mokesčio dydį, išmatuojamas keliu nuvažiuotas atstumas. Naudojant transporto priemonėse montuojamą įrangą (TPMĮ), nustatoma transporto priemonės buvimo vieta ir surenkama bei apdorojama būtina informacija nesinaudojant pakelės įrenginiais. Tai yra patogiausia, tačiau kartu ir brangiausia sistema.

2.7.2. Skirtoji trumpojo nuotolio ryšio (DSRC) technologija yra pagrįsta dvikrypčiu radijo ryšiu tarp stacionarios kelio įrangos (RSE) ir transporto priemonėje sumontuoto mobiliojo prietaiso (TPMĮ). Naudojant tokias ryšio priemones, nustatomi kelių infrastruktūros naudotojai (ir jų transporto priemonės), siekiant juos apmokestinti.

2.8. Automatinio automobilio registracijos numerio identifikavimo (angl. *Automatic Number Plate Recognition*, ANPR) sistema naudojama prieiga pagrįstose apmokestinimo sistemose. Ši technologija yra pagrįsta transporto priemonių registracijos numerius nuskaitančių vaizdo kamerų naudojimu. Šioje sistemoje nereikalinga TPMĮ ir ją naudojant reikia mažiau brangios kelių įrangos.

2.9. Toliau pateikiama įvairių skirtingose ES šalyse naudojamų rinkliavos sistemų apžvalga.

2.9.1. Atstumu pagrįstos rinkliavos sistemos, taikomos sunkiosioms transporto priemonėms:

Rinkliavos sistemos	Naudojama technologija	Šalis
Savitarnos	GNSS kartu su ANPR ir (arba) DSRC	Vengrija, Slovakija, Belgija
Savitarnos	GNSS naudojant infraraudonusius spindulius ir (arba) DSRC	Vokietija
Savitarnos	DSRC	Austrija, Čekija, Lenkija, Portugalija, Jungtinė Karalystė (Dartfordo sankryža)
Savitarnos	ANPR	Jungtinė Karalystė (Dartfordo sankryža)
Savitarnos	ANPR ir DSRC TPMĮ	Portugalija (A22 – A25)
Rinkliavos aikštelių tinklas	DSRC	Kroatija, Prancūzija, Graikija, Airija, Italija, Lenkija, Portugalija, Ispanija, Jungtinė Karalystė

2.9.2. Atstumu pagrįstos rinkliavos sistemos, taikomos lengvosios transporto priemonėms:

Rinkliavos sistemos	Naudojama technologija	Šalis
Savitarnos	DSCR/ANPR	Portugalija

Rinkliavos sistemos	Naudojama technologija	Šalis
Atskiros sekcijos su rinkliavos aikštelėmis	DSCR/ANPR	Austrija (A9, A10 Tauernas, A11 Karavankai, A13, Brenneris ir S16 Arlbergas)
Rinkliavos aikštelių tinklas	DSCR	Kroatija, Danija, Prancūzija, Graikija, Airija, Italija, Lenkija, Portugalija, Ispanija

2.9.3. Laiku pagrįstos rinkliavos sistemos, taikomos sunkiosioms transporto priemonėms:

Rinkliavos sistemos	Naudojama technologija	Šalis
Vinjetės	e. Eurovinjetė	Danija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Švedija
Vinjetės	Elektroninė vinjetė	Jungtinė Karalystė, Latvija
Vinjetės	Lipdukas	Bulgarija, Lietuva, Rumunija

2.9.4. Laiku pagrįstos rinkliavos sistemos, taikomos lengvosioms transporto priemonėms:

Rinkliavos sistemos	Naudojama technologija	Šalis
Vinjetės	Lipdukas	Austrija, Bulgarija, Čekija, Vengrija (e. vinjetė), Rumunija (popierinė vinjetė), Slovėnija, Slovakija
Rinkliava renkama naudojant fizinę kliūtį arba savitarnos terminalą	DSRC, ANPR – priklauso nuo sistemos	Jungtinė Karalystė

2.9.5. Prieiga pagrįstos rinkliavos sistemos, taikomos visoms transporto priemonėms<sup>(2)</sup>

Rinkliavos sistemos	Naudojama technologija	Šalis
Prieigos mokestis (kordono mokestis)	ANPR	Švedija (Stokholmas)
Prieigos mokestis (vinjetė)	ANPR	Jungtinė Karalystė (Londono spūsčių mokestis), Milanas (C zonos mokestis)

### 3. Pagrindinių problemų aprašymas

3.1. Savo 2012 m. rugpjūčio mėn. komunikate dėl Europos elektroninės kelių rinkliavos paslaugos diegimo (COM (2012) 474 *final*) Europos Komisija aiškiai nurodė, kad „[i]diegti EERP ir laikytis nustatytų terminų nepavyko ne dėl techninių priežasčių“, bet dėl to, kad „įvairios suinteresuotosios šalys [bendradarbiavo] nepakankamai“, o valstybės narės dėjo per mažai pastangų. Savo 2013 m. balandžio mėn. pranešime dėl elektroninės rinkliavos paslaugos ir Europoje lengvosioms privačioms transporto priemonėms taikomų vinječių sistemos (A7-0142/2013) Europos Parlamentas laikėsi tokios pačios pozicijos ir „pitarė Komisijai, kad jau sukurta sąveikių sistemų technologija“.

<sup>(2)</sup> Tyrimas „Pažangiausias elektroninės rinkliavos sistemos“, MOVE/D3/2014-259.

3.2. Daugumoje rinkliavos sistemų reikalaujama, kad kelių naudotojai savo transporto priemonėse sumontuotų TPMĮ. Nors kai kurios sistemos gali sąveikauti tarpvalstybiniu lygmeniu, dauguma jų yra nesąveikios. Dėl to kelių naudotojai patiria papildomų išlaidų ir sunkumų: kad galėtų netrukdomi važiuoti įvairiose šalyse, jie savo transporto priemonėse turi sumontuoti įvairių rūšių TPMĮ. Dabartiniiais skaičiavimais, metinės išlaidos yra 334 mln. EUR, o iki 2025 m. jos turėtų sumažėti iki šiek tiek mažiau nei 300 mln. EUR per metus.

3.3. Tam tikrą tarpvalstybinį sąveikumą užtikrinti pavyko, tačiau Kroatijoje, Čekijoje, Vokietijoje, Graikijoje, Vengrijoje, Airijoje, Italijoje, Lenkijoje, Slovakijoje, Slovėnijoje ir Jungtinėje Karalystėje susimokėti rinkliavą galima tik naudojantis nacionaline TPMĮ. Vienas iš teisės aktų, kuriais reglamentuojama EERP, tikslų buvo sudaryti sąlygas susieti TPMĮ su kitais transporto priemonėse esančiais prietaisais, visų pirma skaitmeniniais tachografais. Paaiškėjo, kad susiejimas su tachografais nėra perspektyvus sprendimo būdas.

3.4. Dėl tarpvalstybinio sąveikumo stokos išlaidų patiria ir valdžios institucijos: jos turi pirkti ir prižiūrėti perteklinę TPMĮ, kuri veikia nacionaliniu lygmeniu, bet netinka naudoti užsienyje. Tik vienos nacionalinės sistemos, kurioje transporto priemonių padėtis nustatoma naudojantis palydovine padėties nustatymo sistema, vienkartinės TPMĮ pirkimo išlaidos yra 120 mln. EUR, o priežiūros išlaidos – 14,5 mln. EUR per metus<sup>(3)</sup>.

3.5. Vis dar nėra visos apimties EERP, o sąveikumo užtikrinimo srityje pažanga labai nedidelė. Paslaugų teikėjai susiduria su rimtomis patekimo į rinką kliūtimis, pvz., diskriminaciniu institucijų elgesiu, ilgomis ir besikeičiančiomis priėmimo procedūromis ir nustatytų standartų neatitinkančių vietos sistemų techniniais ypatumais. Pasirašyta tik keletas ribotų susitarimų, kuriuose dalyvauja daugiau nei viena ES šalis. Pagrindinės priežastys yra šios:

3.5.1. Esamos rinkliavos rinkimo sistemos operatorius tam tikrose nacionalinėse rinkose užima privilegijuotą padėtį. Dėl to atsiranda kliūčių įgyvendinti suderintą ir nediskriminacinę rinkliavos sistemą ES;

3.5.2. EERP teisės aktuose nustatytos kliūtys: visų pirma reikalaujama, kad EERP teikėjai turėtų pradėti teikti ES masto paslaugas per 24 mėnesius;

3.5.3. nacionalinėse rinkliavos sistemose labai skirtingais būdais taikomos trijų tipų technologijos, kurias leidžiama naudoti pagal EERP teisės aktus, ir dėl šios priežasties tarpvalstybinio sąveikumo užtikrinimas tampa sudėtingas ir brangus.

3.6. EERP teisės aktuose trūksta veiksmingų nuostatų, susijusių su kitoje ES šalyje įregistruotoms transporto priemonėms galiojančių rinkliavų surinkimo užtikrinimu. Kai kuriose vietovėse tarptautinis eismas sudaro didelę visų iš rinkliavos sistemos gaunamų pajamų dalį, todėl svarbu riboti užsienyje registruotų kelių naudotojų pastangas išvengti rinkliavų. Valstybė narė, automatiniais kontrolės prietaisais nustačiusi rinkliavos mokėjimo pažeidimą, negali identifikuoti pažeidėjo pagal transporto priemonės registracijos numerį, jei transporto priemonė yra registruota užsienyje. ES lygmeniu nėra priimta jokių teisės aktų, kuriais remiantis valstybės narės, vykdydamos kelių rinkliavų mokėjimo kontrolę, keistųsi transporto priemonių registracijos duomenimis. Dėl šios priežasties nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu iš rinkliavų nesurenkama apie 300 mln. EUR per metus<sup>(4)</sup>.

3.7. Būtina skatinti keitimąsi informacija apie rinkliavos vengimą ES lygmeniu ir suteikti daugiau įgaliojimų įvairioms rinkliavas renkančioms valdžios institucijoms, kad jos galėtų nustatyti pažeidėjus ir pradėti vykdymo užtikrinimo procedūras. Kalbant apie vykdymo užtikrinimą, pažymėtina, kad valstybės narės turi pareigą įrodyti, kad su kelių naudotojais elgiamasi vienodai, taip pat garantuoti, kad būtų tinkamai taikomos baudos.

3.8. Manoma, kad visiems EERP teikėjams taikomas privalomas reikalavimas į sistemos taikymo sritį įtraukti visas transporto rūšis ir kiekvieną rinkliavos teritoriją Europoje yra nereikalingas. Būtų veiksmingiau, jei EERP teikėjai galėtų nevaržomai reaguoti į savo klientų reikalavimus, o ne būtų priversti jiems teikti visą, tačiau brangų ir nereikalingą paslaugų rinkinį.

<sup>(3)</sup> Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl elektroninės kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių mokesčių mokėjimo pažeidimus Sąjungoje (nauja redakcija), COM(2017) 0280 *final*.

<sup>(4)</sup> Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl elektroninės kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių mokesčių mokėjimo pažeidimus Sąjungoje (nauja redakcija), COM(2017) 0280 *final*.

3.9. Komisijos pasiūlyti Sąveikumo direktyvos ir EERP sprendimo pakeitimai padės kelių naudotojams sutaupyti 370 mln. EUR (grynoji dabartinė vertė, 2016 – 2025 m.). Didelė dalis šių sutaupytų lėšų būtų naudingos vežimo sunkvežimiais sektoriui, kurį iš esmės sudaro MVI. Kelių tinklų valdytojai lėšų sutaupys, nes jiems nereikės pirkti perteklinės TPMI (48 mln. EUR grynosios dabartinės vertės), be to, dėl geresnio tarpvalstybinio taisyklių vykdymo užtikrinimo jie gaus papildomų pajamų iš rinkliavų (150 mln. EUR per metus). EERP teikėjams teks mažesnė reguliavimo našta, susijusi su patekimu į nacionalines rinkas (10 mln. EUR grynosios dabartinės vertės, jei rinkoje dalyvaus tikėtinas 12 EERP teikėjų skaičius). Be to, kasmetinė jų plėtra rinkoje leis gauti papildomai 700 mln. EUR metinių pajamų<sup>(5)</sup>.

#### 4. Pagrindinės Komisijos pasiūlymo dėl Direktyvos 2004/52/EB išdėstymo nauja redakcija nuostatos

4.1. Tinkamas tarpvalstybinis taisyklių užtikrinimas būtų įgyvendinamas, kaip nurodyta toliau.

4.1.1. Būtina įdiegti paprastą automatinį keitimosi informacija tarp valstybių narių mechanizmą. Nauji mechanizmai ir teisiniai susitarimai bus įgyvendinami siekiant įveikti problemą, susijusią su tarpvalstybinio rinkliavų mokėjimo užtikrinimu. Ši informacija leistų valstybėms narėms imtis tolesnių veiksmų tais atvejais, kai rinkliavos nesumokėjo gyvenamosios vietos toje valstybėje neturintys vairuotojai;

4.1.2. sistema būtų taikoma visų rūšių transporto priemonėms ir visų rūšių elektroninėms rinkliavos sistemoms, įskaitant vaizdo kameromis pagrįstas rinkliavos sistemas.

4.2. Pagrindiniai pasiūlymai, susiję su naudojamomis technologijomis ir lengvųjų transporto priemonių traktavimu, yra šie:

4.2.1. technologijų sąrašas perkeltas į direktyvos priedą. Taip bus galima greičiau ir veiksmingiau reaguoti į technologinę pažangą;

4.2.2. šis technologijų sąrašas liktų nepakeistas ir galėtų būti keičiamas tik ateityje atlikus išsamius bandymus, standartizacijos darbą ir pan.

4.2.3. Komisija siūlo atskirti sunkiosioms transporto priemonėms ir lengvosioms transporto priemonėms taikomą EERP, kad kiekvieną iš šių paslaugų būtų galima teikti atskirai;

4.2.4. būtų nustatyta išimtis, leidžianti lengvosioms transporto priemonėms teikiamos EERP teikėjams aprūpinti vartotojus DSRC TPMI.

4.3. EERP apibrėžtys bus suvienodintos, be to, siūlomi tam tikri paaiškinimai:

4.3.1. paaiškinama, kad EERP turi teikti EERP teikėjai, o ne rinkliavos rinkėjai. EERP teikėjams bus užtikrintos tokios pačios sąlygos patekti į rinką kaip ir nacionaliniams rinkliavos paslaugų teikėjams. Todėl vartotojai rinkliavos paslaugų teikėjus galės pasirinkti iš didesnio sąrašo. Valstybėms narėms nebus nustatyta prievolė užtikrinti EERP diegimą iki konkretaus termino;

4.3.2. transporto priemonėse montuojama įranga (TPMI) nebūtinai turi būti vienas fizinis prietaisas, ją gali sudaryti keletas fiziškai sujungtų arba per atstumą susietų įrenginių, įskaitant įrangą, kuri jau sumontuota motorinėje transporto priemonėje, pvz., navigacijos sistemos, kuriose veikia visos TPMI funkcijos. Ta pati TPMI turėtų būti taikoma visose kelių rinkliavos sistemose, o nešiojamieji prietaisai, pvz., išmanieji telefonai, gali būti naudojami kartu su stacionaria TPMI.

#### 5. Galimos Komisijos pasiūlymo įgyvendinimo kliūtys

5.1. Tarpvalstybiniam sąveikumui užtikrinti gali pririnkti nemažų administracinių pastangų ir didelių išlaidų dėl atskirų nacionalinių rinkliavų sistemų teisinių, techninių ir eksploatacinių skirtumų, kuriuos lėmė skirtingų technologijų taikymas.

5.2. Komisija turėtų apsvaistyti galimybę sukurti finansavimo mechanizmą, kad pašalintų šias kliūtis. Papildomų lėšų skyrimas paskatintų valstybes nares užtikrinti savo nacionalinių sistemų sąveikumą ES lygmeniu.

5.3. Svarbu, kad EERP paslaugas būtų galima vystyti kartu su nacionalinėmis paslaugomis, tačiau, galbūt, EERP teikėjai susidurs su tam tikros formos valstybių narių vietos valdžios institucijų diskriminaciniu elgesiu.

<sup>(5)</sup> Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Poveikio vertinimo santrauka“ (SWD(2017) 191 final).

5.4. Socialiniai šio pasiūlymo aspektai yra ypač svarbūs. MVĮ ir labai mažos įmonės užima didelę krovinių vežimo keliais rinkos dalį visoje ES ir tikėtina, kad joms bus daromas teigiamas poveikis. Plačioji visuomenė gali nepritari ti tam, kad didesniajai daliai kelių tinklo būtų taikoma privatiems automobiliams galiojanti elektroninė rinkliava, todėl šiuo atveju sprendimo būdus reikėtų labai atidžiai įvertinti.

5.5. Naudotojų patiriamas išlaidas būtų galima sumažinti atliekant mokslinius tyrimus ir ieškant elektroninės rinkliavos sistemoms taikomų technologinių ir IT sprendimų. Inovacijų skatinimas šioje srityje yra vienas svarbiausių aspektų, kuriam Europos Komisija turėtų skirti daug dėmesio.

2017 m. spalio 18 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Georges DASSIS*

---