

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija)”**

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

(2018/C 081/25)

Ziņotājs: **Vitas MAČIULIS**

Apspriešanās	Eiropas Parlaments, 15.6.2017. Eiropas Savienības Padome, 20.6.2017.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sākumā	2.10.2017.
Pieņemts plenārsesijā	18.10.2017.
Plenārsesija Nr.	529
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	183/1/1

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK stingri atbalsta Eiropas Komisijas 2017. gada 31. maija priekšlikumu par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību. Priekšlikuma mērķis ir pilnveidot noteikumus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa direktīvā. Pēdējos gados šo noteikumu īstenošana praksē liecina, ka daudzi no tiem neatbilst mūsdienu prasībām.

1.2. Ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas valsts, reģiona vai vietējā līmenī ir ieviestas jau 20 dalībvalstīs. Tomēr starptautiskā līmenī sistēmu savstarpēja izmantojamība ir vāja, tāpēc dalībvalstīm rodas ievērojami ieņēmumu zaudējumi, bet tiešajiem satiksmes dalībniekiem – papildu izmaksas. EESK mudina dalībvalstis aktīvi sadarboties pārrobežu mērogā tad, kad tās izstrādā progresīvus nodevu iekasēšanas mehānismus. Savstarpējās sadarbības trūkuma dēļ dalībvalstis nevar identificēt konkrētus pārkāpējus, ja viņu transportlīdzekļi ir reģistrēti ārvalstīs.

1.3. EESK ir stingri pārliecināta, ka ir jādara viss iespējamais, lai visā ES ieviestu vienotu ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu, kuras pamatā būtu progresīva tehnoloģija. EESK atbalsta vienkāršu, elastīgu un lētu sistēmu, kuru var ātri paplašināt, lai piemērotu plašākam satiksmes dalībnieku lokam un ceļu tīkliem. Šāda sistēma radītu labvēlīgus priekšnosacījumus, kas ļautu īstenot nediskriminējošu ceļa nodevas iekasēšanas praksi atbilstīgi *Eurovignette* tiesību aktiem.

1.4. Transportlīdzekļos iebūvētajām ierīcēm (OBU), kas ir būtiskākais nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmas komponents, nav jābūt vienai fiziskai ierīcei. Tās varētu būt vairākas fiziski vai attālināti sasaistītas ierīces, tostarp viedtālruni un planšetdatori, kuri kopīgi pilda OBU funkciju. EESK iesaka rosināt šim mērķim paredzētu īpašu IT lietotņu izstrādi, lai tādējādi ievērojami samazinātu satiksmes dalībnieku izmaksas.

1.5. Dažas dalībvalstis jau šobrīd izmanto dažādas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas tehnoloģijas, un pāreja uz vienotu sistēmu tām izmaksātu ļoti dārgi. Tāpēc EESK aicina Eiropas Komisiju rast elastīgus finanšu, tehniskos un juridiskos instrumentus, lai mudinātu dalībvalstis censties integrēt šobrīd pieejamos dažādos risinājumus savstarpēji izmantojamā sistēmā. Turklāt, ja direktīvas pielikumā iekļautu to tehnoloģiju sarakstu, kuras var izmantot sistēmās ar OBU, varētu ātrāk reaģēt uz tehnoloģiju attīstību un nodrošināt vienveidību.

1.6. EESK atbalsta to, ka attiecībā uz visiem ES satiksmes dalībniekiem Eiropas Komisija ir ierosinājusi ieviest vienotu līgumu ar Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu sniedzējiem jeb *EETS* pakalpojumu sniedzējiem. Tas palīdzēs īstenot pārredzamāku un lietotājam draudzīgāku praksi.

1.7. Tas ļautu ērtāk un efektīvāk piedzīt maksu par ceļu lietošanu no negodīgiem un krāpnieciskiem satiksmes dalībniekiem neatkarīgi no viņu transportlīdzekļa reģistrācijas valsts. EESK iesaka Komisijai apsvērt, vai līgumi, kas regulē *EUCARIS* jeb Eiropas Transportlīdzekļu un vadītāja apliecību informācijas sistēmas izmantošanu, būtu jāpiemēro plašāk. Šī sistēma jau nodrošina valstīm infrastruktūru un programmatūru, kas tām dod iespēju apmainīties ar informāciju par transportlīdzekļu un vadītāja apliecību reģistrāciju un tādējādi palīdz cīnīties pret automašīnu zādzībām un krāpšanos to reģistrācijas gaitā.

1.8. Ļoti svarīgi ir arī Eiropas Komisijas priekšlikuma sociālie aspekti. Eiropas Savienībā kravu autopārvadājumu nozarē darbojas galvenokārt MVU un mikrouzņēmumi. Ceļu lietotāju nodevu elektroniskā iekasēšana privāto automobiļu gadījumā ir ļoti jutīgs jautājums. Tādēļ šajā sakarā risinājumi būtu ļoti rūpīgi jāapsver.

## 2. Pamatinformācija un pastāvošo nodevu iekasēšanas shēmu pārskats

2.1. 2012. gadā 20 dalībvalstīs tika noteikta ceļu lietošanas maksa smagkravas transportlīdzekļiem, savukārt 12 valstīs – privāto automobiļu lietotājiem. Maksas ceļu tīkls bija aptuveni 72 000 km garš, un 60 % no šiem ceļiem bija iekļauti ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmā, kuras jau kopš 20. gs. 90. gadu sākuma tika ieviestas valsts vai vietējā mērogā, un šo pakalpojumu bija abonējuši vairāk nekā 20 miljoni satiksmes dalībnieku. Visbiežāk ceļu lietotāju nodevu elektroniskai iekasēšanai izmanto speciālu šaurā diapazona datu pārraides (*DSRC*) tehnoloģiju. Pēdējo 10 gadu laikā ir ieviestas arī jaunas tehnoloģijas, tostarp uz satelītsakariem balstīti risinājumi. Tāpēc Eiropas Savienībā vienlaikus izmanto virkni dažādu un – lielākajā daļā gadījumu – savstarpēji nesavietojamu tehnoloģiju.

2.2. Lai novērstu tirgus sadrumstalotību, tika pieņemta Direktīva 2004/52/EK un izveidota Eiropas ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēma (*EETS*). Iepriekš minētā direktīva paredzēja, ka ne vēlāk kā no 2012. gada oktobra *EETS* sistēma tiek piedāvāta smagkravas transportlīdzekļiem, savukārt vēlākais no 2014. gada oktobra – visu citu veidu transportlīdzekļiem.

2.3. Lai dažādās ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas būtu tehniski saderīgas un tās varētu sasaistīt ar minēto vienoto ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas pakalpojumu, direktīvā tika precizētas trīs tehnoloģijas, ko drīkstēja izmantot ceļu lietotāju nodevu elektroniskai iekasēšanai, proti, mikroviļņu tehnoloģiju *DSRC*, satelītpozicionēšanu (*GNSS*) un mobilos sakarus (*GSM*).

2.4. Patlaban Direktīvas 2004/52/EK noteikumi vēl nav pilnīgi ieviesti Eiropas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas tirgū. Nodevu iekasēšanas sistēmas joprojām nav vienotas – katra dalībvalsts un maksas iekasētājs rīkojas atšķirīgā tiesību normatīvajā kontekstā, tiem ir atšķirīgi mērķi attiecībā uz sistēmas ieviešanu un tie darbojas atšķirīgā vietējā kontekstā un satiksmes apstākļos.

2.5. Savos ieteikumos, ko EESK ir paudusi vairākos iepriekšējos atzinumos<sup>(1)</sup>, tā ir uzsvērusi kopīgo standartu un pārrobežu sadarbības nozīmīgumu, jo tas ļauj nodrošināt efektīvus pārrobežu transporta pārvadājumus un efektīvas *EETS* sistēmas izveidi.

2.6. Eiropas Savienībā galvenokārt izmanto turpmāk minētās nodevu iekasēšanas sistēmas.

2.6.1. Ar nobraukto attālumu saistītas maksas iekasēšana: maksu aprēķina, ņemot vērā transportlīdzekļa nobraukto attālumu, pēc tam pielāgojot summu atbilstoši citiem transportlīdzekļa parametriem (kopējam svaram, asu skaitam, emisiju klasei utt.). Eiropas Savienībā šo sistēmu izmanto visbiežāk, un tajā tiek izmantoti dažādi tehniskie līdzekļi, lai transportlīdzekļa nodevu noteiktu proporcionāli, proti, ņemot vērā ceļu infrastruktūras faktisko lietojumu.

2.6.2. No laika atkarīgas maksas iekasēšana jeb uzlīmes (vinjetes) sistēma: maksu aprēķina, ņemot vērā noteiktu laika periodu, un arī šo summu pielāgo atbilstoši iepriekš minētajiem transportlīdzekļa parametriem. Minētā sistēma paredz uzlīmes (vinjetes) iegādi, kas dod tiesības noteiktu laika posmu (vienu dienu, vienu mēnesi vai visu gadu) izmantot konkrētu ceļu tīklu. Nodevas apmērs nav atkarīgs no ceļu infrastruktūras faktiskā lietojuma.

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

2.6.3. Maksas par piekļuvi iekasēšana: būtībā maksu piemēro pilsētas teritorijā un par īpašas infrastruktūras izmantošanu, proti, satiksmes dalībniekam pieprasa maksu par iebraukšanu attiecīgajā zonā. Šāda sistēma ļauj samazināt satiksmi un piesārņojumu īpaši jutīgās pilsētu daļās un citās blīvi apdzīvotās pilsētu teritorijās.

2.7. Izmantojot ar nobraukto attālumu saistītas maksas iekasēšanas sistēmu, elektroniskai nodevu iekasēšanai Eiropas Savienībā izmanto galvenokārt divas tehnoloģijas: globālās navigācijas satelītu sistēmas (GNSS) pozicionēšanas tehnoloģiju un šaurā diapazona datu pārraides (DSRC) jeb 5,8 GHz mikroviļņu tehnoloģiju, ko izstrādājusi Eiropas Standartizācijas komiteja (CEN):

2.7.1. GNSS tehnoloģija izmanto transportlīdzekļa atrašanās vietas datus, ko saņem no satelītu tīkla, un izmēra nobraukto attālumu, lai noteiktu maksu. Transportlīdzeklī iebūvētā ierīce (OBU) nosaka transportlīdzekļa atrašanās vietu un apkopo, kā arī apstrādā nepieciešamo informāciju, neizmantojot ierīces, kas uzstādītas uz ceļa. Šī ir visērtākā, bet arī visdārgākā sistēma.

2.7.2. Šaurā diapazona datu pārraides (DSRC) tehnoloģija ir bāzēta uz divvirzienu radiosakariem starp stacionāru aprīkojumu ceļa malā un transportlīdzeklī ierīkotu mobilo ierīci (OBU). Šādi sakari ļauj uz ceļa uzstādītai ierīcei identificēt satiksmes dalībnieku (un tā transportlīdzekli) un attiecīgi pieprasīt maksājumu.

2.8. Automātisko numura zīmes atpazīšanu (ANPR) izmanto sistēmas, kuru pamatā ir maksas iekasēšana par iebraukšanu. Šī tehnoloģija izmanto videokameru, lai nolasītu transportlīdzekļa reģistrācijas numura zīmi. Šajā gadījumā nav nepieciešama OBU, turklāt tiek izmantots lētāks un uz ceļa uzstādāms aprīkojums.

2.9. Tabulās sniegts pārskats par dažādajām ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmām dažādās ES valstīs.

2.9.1. Ar nobraukto attālumu saistītas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēma	Izmantotā tehnoloģija	Valsts
Brīva plūsma	Globālā navigācijas satelītu sistēma (GNSS) ar automātisko numura zīmes atpazīšanu (ANPR) un/vai šaurā diapazona datu pārraidi (DSRC)	Beļģija, Slovākija, Ungārija
Brīva plūsma	Globālā navigācijas satelītu sistēma (GNSS) ar infrasarkanu un/vai šaurā diapazona datu pārraidi (DSRC)	Vācija
Brīva plūsma	Šaurā diapazona datu pārraide (DSRC)	Apvienotā Karaliste ( <i>Dartford Crossing</i> ), Austrija, Čehijas Republika, Polija, Portugāle
Brīva plūsma	Automātiskā numura zīmes atpazīšana (ANPR)	Apvienotā Karaliste ( <i>Dartford Crossing</i> )
Brīva plūsma	Automātiskā numura zīmes atpazīšana (ANPR) un šaurā diapazona datu pārraide (DSRC) transportlīdzekļos iebūvētās ierīcēs (OBU)	Portugāle (A22, ..., A25)
Tīkls, kas ietver nodevu iekasēšanas laukumus	Šaurā diapazona datu pārraide (DSRC)	Apvienotā Karaliste, Francija, Grieķija, Horvātija, Itālija, Īrija, Polija, Portugāle, Spānija

2.9.2. Ar nobraukto attālumu saistītas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas mazas noslodzes transportlīdzekļiem

Ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēma	Izmantotā tehnoloģija	Valsts
Brīva plūsma	Šaurā diapazona datu pārraide (DSRC) / automātiskā numura zīmes atpazīšana (ANPR)	Portugāle

Ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēma	Izmantotā tehnoloģija	Valsts
Atsevišķi ceļa posmi ar nodevu iekasēšanas laukumiem	Šaurā diapazona datu pārraide (DSRC) / automātiskā numura zīmes atpazīšana (ANPR)	Austrija (A9, A10 Tauerna, A11 Karavanke, A13 Brennera pāreja un S16 Arlberga)
Tīkls, kas ietver nodevu iekasēšanas laukumus	Šaurā diapazona datu pārraide (DSRC)	Dānija, Francija, Grieķija, Horvātija, Itālija, Īrija, Polija, Portugāle, Spānija

2.9.3. No laika atkarīgas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas lielas noslodzes transportlīdzekļiem

Ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēma	Izmantotā tehnoloģija	Valsts
Uzlīme (vinjete)	Elektroniska eirouzlīme (Eurovignette)	Dānija, Luksemburga, Nīderlande, Zviedrija
Uzlīme (vinjete)	Elektroniska uzlīme (vinjete)	Apvienotā Karaliste, Latvija
Uzlīme (vinjete)	Uzlīme	Bulgārija, Lietuva, Rumānija

2.9.4. No laika atkarīgas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas mazas noslodzes transportlīdzekļiem

Ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēma	Izmantotā tehnoloģija	Valsts
Uzlīme (vinjete)	Uzlīme	Austrija, Bulgārija, Čehijas Republika, Rumānija (papīra uzlīme), Slovākija, Slovēnija, Ungārija (e-uzlīme)
Fiziska barjera vai brīva plūsma	Šaurā diapazona datu pārraide (DSRC) vai automātiskā numura zīmes atpazīšana (ANPR) – atkarībā no shēmas	Apvienotā Karaliste

2.9.5. Ceļu lietotāju nodeva, ko uzliek visiem transportlīdzekļiem par iebraukšanu konkrētā zonā <sup>(2)</sup>:

Ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēma	Izmantotā tehnoloģija	Valsts
Maksa par iebraukšanu (maksas pie barjeras)	Automātiskā numura zīmes atpazīšana (ANPR)	Zviedrija (Stokholma)
Maksa par iebraukšanu (vinjete)	Automātiskā numura zīmes atpazīšana (ANPR)	Apvienotā Karaliste (maksas par iebraukšanu Londonas centrā), Milāna (maksas par iebraukšanu C zonā)

### 3. Galveno problēmu apraksts

3.1. 2012. gada augusta paziņojumā par Eiropas ceļu nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojuma īstenošanu (COM (2012) 474 final) Eiropas Komisija nepārprotami norādīja, ka “[n]espēja īstenot EETS un to paveikt paredzētajā grafikā nav radusies tehnisku iemeslu dēļ”, taču EETS īstenošanu drīzāk “kavē nepietiekama sadarbība starp dažādām ieinteresēto personu grupām”, kā arī nepietiekami dalībvalstu centieni. 2013. gada aprīļa ziņojumā par stratēģiju attiecībā uz Eiropas ceļu nodevu elektroniskās iekasēšanas pakalpojumu un vieglo personīgo transportlīdzekļu vinješu sistēmu (A7-0142/2013) Eiropas Parlaments pauda tādu pašu viedokli un bija “vienisprātis ar Komisiju, ka jau ir pieejama tehnoloģija sadarbībspējīgām sistēmām”.

<sup>(2)</sup> Pētījums *State of the art of electronic tolling*, MOVE/D3/2014-259.

3.2. Lielākā daļa ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmu paredz, ka satiksmes dalībniekiem savos transportlīdzekļos ir jāuzstāda OBU. Dažas no tām nodrošina pārrobežu savstarpēju izmantojamību, taču vairākums to nepiedāvā. Tas rada izmaksas un slogu satiksmes dalībniekiem, kuriem transportlīdzekļi ir jāaprīko ar dažādām OBU, lai varētu brīvi pārvietoties dažādās valstīs. Tiek lēsts, ka patlaban šīs izmaksas ir 334 miljoni EUR gadā, un ir gaidāms, ka līdz 2025. gadam tās samazināsies līdz nepilniem 300 miljoniem EUR gadā.

3.3. Ir panākta neliela pārrobežu savstarpēja izmantojamība, taču Apvienotajā Karalistē, Čehijas Republikā, Grieķijā, Horvātijā, Itālijā, Īrijā, Polijā, Slovākijā, Slovēnijā, Ungārijā un Vācijā ceļu lietotāju nodevu maksāšanai joprojām var izmantot tikai valsts OBU. Viens no EETS tiesību aktu mērķiem bija nodrošināt, ka OBU var papildināt ar citām transportlīdzekļa ierīcēm, piemēram, digitālo tahogrāfu. Papildināšana ar tahogrāfu nav izrādījusies daudzsoļoša.

3.4. Tas, ka nepastāv savstarpēja pārrobežu izmantojamība, arī rada izmaksas iestādēm, kurām jāiepērk un jāapkalpo liekas OBU, kas darbojas valsts mērogā, bet nav izmantojamas ārvalstīs. Tikai vienā valsts sistēmā vien, kur transportlīdzekļu atrašanās vietu nosaka, izmantojot satelītpozicionēšanu, OBU iepirkšanas vienreizējās izmaksas ir 120 miljoni EUR, bet apkalpošanas izmaksas – 14,5 miljoni EUR gadā<sup>(3)</sup>.

3.5. Joprojām nav ieviesta pilnvērtīga EETS sistēma, un attiecībā uz savstarpēju izmantojamību ir gūti vien nelieli panākumi. Pakalpojuma sniedzējiem ir būtiski šķēršļi iekļūšanai tirgū, piemēram, diskriminējoša attieksme no iestāžu puses, ilgas un mainīgas apstiprināšanas procedūras un vietējo sistēmu tehniskās specifikācijas, kas neatbilst iedibinātiem standartiem. Ir parakstīti tikai daži nolīgumi, kas aptver vairākas ES valstis. Tā galvenie iemesli ir minēti turpmāk.

3.5.1. Dažos valstu tirgos pašreizējais nodevu iekasēšanas sistēmas operators atrodas privileģētā tirgus situācijā. Tādēļ rodas šķēršļi, kas neļauj īstenot saskaņotu un nediskriminējošu nodevas iekasēšanas praksi Eiropas Savienībā.

3.5.2. EETS tiesību akti rada šķēršļus: proti, ir izvirzīta prasība, ka EETS pakalpojumu sniedzējiem 24 mēnešu laikā jāspēj savus pakalpojumus piedāvāt visā ES.

3.5.3. Valstu ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmās tiek ļoti dažādi izmantotas ar EETS tiesību aktiem atļautās trīs tehnoloģijas, tāpēc ir dārgi un grūti panākt pārrobežu savstarpējo izmantojamību.

3.6. Turklāt EETS tiesību aktos nav efektīvu noteikumu par ceļu lietotāju nodevu iekasēšanu no citā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem. Dažās vietās tieši starptautiska mēroga satiksme nodrošina nozīmīgu daļu ar ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmas starpniecību gūto ieņēmumu, tāpēc būtisks uzdevums ir ierobežot to, ka satiksmes dalībnieki no ārvalstīm izvairās no ceļu lietotāju nodevu maksāšanas. Ja transportlīdzeklis ir reģistrēts ārvalstīs, tad dalībvalsts, kas ar automātiskajām izpildes nodrošināšanas ierīcēm konstatē ceļu lietotāju nodevas nesamaksāšanu, nevar identificēt pārkāpēju, pamatojoties uz reģistrācijas numuru. ES līmenī nav juridiskā pamata transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņai starp dalībvalstīm ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas vajadzībām. Šā iemesla dēļ negūtīe ieņēmumi no valstu, reģionālajām un vietējām ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas sistēmām ik gadu veido aptuveni 300 miljonus EUR<sup>(4)</sup>.

3.7. ES līmenī ir jāveicina apmaiņa ar informāciju par izvairīšanos no ceļu lietotāju nodevu maksāšanas un ir jāpiešķir lielākas pilnvaras dažādajām ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas iestādēm, lai tās varētu identificēt noteikumu pārkāpējus un sākt izpildes procedūras. Runājot par izpildi, dalībvalstu pienākums ir nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret visiem satiksmes dalībniekiem, kā arī garantēt, ka sods tiek pienācīgi piemērots.

3.8. Valda uzskats, ka obligātā prasība visiem EETS pakalpojumu sniedzējiem apkalpot visu veidu transportlīdzekļus un visus Eiropas ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas apgabalus ir pārmerīga. Lietderīgāk būtu, ja EETS pakalpojumu sniedzējiem būtu ļauts brīvi reaģēt uz klientu vajadzībām, nevis noteikts, ka tiem jāpiedāvā pilnīgs, bet dārgs pakalpojums.

<sup>(3)</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija), COM(2017) 280 final.

<sup>(4)</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību un informācijas par ceļu lietošanas maksu nesamaksāšanu pārrobežu apmaiņas veicināšanu Savienībā (pārstrādāta redakcija), COM(2017) 280 final.

3.9. Komisijas ierosinātās izmaiņas Savstarpējas izmantojamības direktīvā un EETS lēmumā radīs satiksmes dalībniekiem ietaupījumus 370 miljonu EUR apmērā (neto pašreizējā vērtība jeb NPV, 2016–2025). Lielākā daļa minēto ietaupījumu būs kravas pārvadājumu nozarē, kurā darbojas galvenokārt MVU. Autoceļu tīklu pārvaldītāji gūs gan ietaupījumus, kas radīsies, neiepērkot nevajadzīgas OBU (neto pašreizējā vērtība 48 miljonu EUR apmērā), gan ceļu lietotāju nodevu papildu ieņēmumus, kurus nodrošinās labāki pārrobežu iekasēšanas noteikumi (150 miljoni EUR gadā). Saistībā ar ienākšanu valstu tirgos samazināsies EETS pakalpojumu sniedzēju regulatīvais slogs (neto pašreizējā vērtība 10 miljonu EUR apmērā, paredzams, 12 EETS pakalpojumu sniedzējiem). Turklāt paplašināsies to tirgus, dodot papildu 700 miljonu EUR ieņēmumus gadā<sup>(5)</sup>.

#### 4. Galvenie aspekti Komisijas priekšlikumā attiecībā uz Direktīvas 2004/52/EK pārstrādāšanu

4.1. Atbilstošu pārrobežu izpildi varētu īstenot šādi:

4.1.1. jāizveido vienkāršs automātisks mehānisms informācijas apmaiņai dalībvalstu starpā. Tiks īstenoti jauni mehānismi un juridiski nolīgumi, lai risinātu problēmu, proti, nesamaksāto nodevu pārrobežu iekasēšanu. Šāda informācija ļautu dalībvalstīm veikt turpmākas darbības gadījumos, kad autovadītāji, kuri nav attiecīgās valsts rezidenti, nemaksā ceļu lietotāju nodevu;

4.1.2. sistēma jāpiemēro visa veida transportlīdzekļiem un visa veida ceļu lietotāju nodevu elektroniskai iekasēšanai, tostarp ar video palīdzību.

4.2. Attiecībā uz izmantotajām tehnoloģijām un attieksmi pret mazas noslodzes transportlīdzekļiem galvenie priekšlikumi ir šādi:

4.2.1. direktīvas pielikumā iekļauj tehnoloģiju sarakstu. Tādējādi varēs ātrāk un efektīvāk reaģēt uz tehnisko progresu;

4.2.2. tehnoloģiju saraksts paliktu nemainīgs, un nākotnē to drīkstētu mainīt, tikai veicot rūpīgas pārbaudes, standartizācijas pasākumus utt.;

4.2.3. Komisija ierosina nošķirt EETS sistēmu lielas noslodzes transportlīdzekļiem un mazas noslodzes transportlīdzekļiem, lai tās varētu darboties neatkarīgi viena no otras;

4.2.4. paredz atbrīvojumu, kas ļauj EETS pakalpojumu sniedzējiem, kuri apkalpo mazas noslodzes transportlīdzekļus, piedāvāt klientiem OBU ierīces, kuras piemērotas izmantošanai ar DSRC.

4.3. EETS definīcijas tiks vienādotas, un tiek piedāvāti konkrēti precizējumi:

4.3.1. tiek precizēts, ka EETS nodrošina EETS pakalpojumu sniedzēji, nevis ceļu lietotāju nodevu iekasētāji. EETS pakalpojumu sniedzējiem tiks nodrošināta tāda pati piekļuve tirgum kā valsts ceļu lietotāju nodevu iekasēšanas pakalpojuma sniedzējiem. Tas palielinās patērētāju iespējas izvēlēties nodevu iekasēšanas pakalpojuma sniedzēju. Dalībvalstīm nebūs pienākuma līdz noteiktam laikam nodrošināt EETS ieviešanu;

4.3.2. transportlīdzeklī iebūvēta ierīce (OBU) var nebūt viena fiziska ierīce, bet var apvienot vairākas fiziski vai attālināti savienotas ierīces, tostarp mehāniskajā transportlīdzeklī jau uzstādītu aprīkojumu, piemēram, navigācijas sistēmas, kas pilda visas OBU funkcijas. Tā pati OBU ir jāpiemēro visām ceļu lietotāju nodevu sistēmām, turklāt papildus stacionārām OBU var izmantot arī pārnēsājamas ierīces, piemēram, viedtālruņus.

#### 5. Iespējamie šķēršļi Komisijas priekšlikuma īstenošanai

5.1. Pārrobežu sadarbības nodrošināšanai varētu būt nepieciešams ievērojams administratīvais darbs, un tas varētu radīt būtiskas izmaksas, jo, ņemot vērā dažādo tehnoloģiju izmantošanu, valstu autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmas atšķiras juridiskajos, tehniskajos un ar darbību saistītajos aspektos.

5.2. Komisijai vajadzētu apsvērt iespēju radīt finanšu mehānismu minēto grūtību pārvarēšanai. Nepieciešamo līdzekļu piešķiršana mudinātu dalībvalstis mainīt savas sistēmas, padarot tās savstarpēji izmantojamas ES līmenī.

5.3. Ir svarīgi gādāt par to, lai EETS pakalpojumi varētu attīstīties paralēli valstu pakalpojumiem, tomēr EETS pakalpojumu sniedzēji varētu saskarties ar diskriminējošu attieksmi no dalībvalstu vietējo iestāžu puses.

<sup>(5)</sup> Komisijas dienestu darba dokuments "Ietekmes novērtējuma kopsavilkums" (SWD(2017) 191 final).

5.4. Ļoti svarīgi ir arī Eiropas Komisijas priekšlikuma sociālie aspekti. Eiropas Savienībā kravu autopārvadājumu nozarē darbojas galvenokārt MVU un mikrouzņēmumi, un ir paredzams, ka ietekme uz tiem būs pozitīva. Plašāka sabiedrība, iespējams, nebūs apmierināta ar to, ka piemērošanas joma tiek paplašināta, proti, ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēma tiek izmantota, lai no privātiem transportlīdzekļiem iekasētu maksu lielākā ceļu tīkla daļā, un tādā gadījumā risinājumi ir ļoti rūpīgi jāapsver.

5.5. Satiksmes dalībnieku izmaksas varētu samazināt, paātrinot ceļu lietotāju nodevu elektroniskās iekasēšanas sistēmām izmantojamo tehnisko un IT risinājumu izpēti un izstrādi. Inovācijas veicināšana šajā jomā ir svarīgs aspekts, un Eiropas Komisijai vajadzētu tam pievērst galveno uzmanību.

Briselē, 2017. gada 18. oktobrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Georges DASSIS*

---