



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.8.2012 r.
COM(2012) 474 final

KOMUNIKAT KOMISJI

Wdrożenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMUNIKAT KOMISJI

Wdrożenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

Celem dyrektywy 2004/52/WE¹ jest osiągnięcie interoperacyjności systemów elektronicznego pobierania opłat drogowych w Unii Europejskiej. Przewiduje ona wprowadzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) jako uzupełnienia krajowych usług opłaty elektronicznej istniejących w państwach członkowskich.

Kwestia ta dotyczy przede wszystkim dwóch zainteresowanych podmiotów:

- poborców opłat, którzy działają w imieniu państwa członkowskiego bądź w ramach umowy koncesyjnej zawartej z państwem członkowskim, zarządzają infrastrukturą i pobierają opłaty za ruch pojazdów w sieci, którą zarządzają;
- dostawców europejskiej usługi opłaty elektronicznej (dostawców usługi EETS), którzy zapewniają kierowcom i przewoźnikom drogowym niezbędne wyposażenie i usługi umożliwiające dostęp do wszystkich infrastruktur podlegających opłatom w UE oraz dbają o przekazywanie poborcom opłat płatności należnych za wykorzystywanie ich sieci.

W art. 3 ust. 4 dyrektywy przewidziano, że państwa członkowskie, które posiadają systemy elektronicznego pobierania opłat, dopilnowują, aby operatorzy oferowali swoim klientom europejską usługę opłaty elektronicznej w odniesieniu do pojazdów ciężarowych najpóźniej trzy lata po wejściu w życie decyzji w sprawie definicji usługi EETS, a w odniesieniu do wszystkich innych kategorii pojazdów – najpóźniej pięć lat po wejściu w życie wymienionej decyzji.

Dnia 8 października 2009 r., z dniem powiadomienia o niej państw członkowskich, weszła w życie decyzja Komisji 2009/750/WE w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej². W tej decyzji wykonawczej wprowadzono podstawowe wymogi obowiązujące w całej UE, jak również normy obowiązkowe, specyfikacje techniczne i zasady operacyjne związane z przedmiotową usługą. Główne obowiązki obejmują następujące zadania:

- (1) Państwa członkowskie muszą prowadzić krajowe rejestry elektroniczne swoich sieci podlegających opłatom, poborców opłat oraz dostawców usługi opłaty, których zakwalifikowali do rejestracji, oraz muszą je upowszechniać drogą elektroniczną. Ponadto powołują organ pojednawczy odpowiedzialny za usprawnianie procesu negocjowania umów między podmiotami pobierającymi opłaty a dostawcami usługi EETS.
- (2) Poborcy opłat muszą dostosować systemy elektronicznego pobierania opłat do norm technicznych określonych w odnośnym prawodawstwie oraz podać do wiadomości publicznej warunki umowne; ponadto muszą akceptować każdego zarejestrowanego dostawcę usługi EETS zgodnie z zasadą niedyskryminacji.

¹ Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

² Dz.U. L 268 z 13.10.2009, s. 11.

- (3) Dostawcy usługi EETS muszą być zarejestrowani w państwie członkowskim, w którym mają siedzibę. W ciągu 24 miesięcy od rejestracji muszą oni objąć pełną europejską obsługą wszystkie infrastruktury drogowe podlegające opłacie elektronicznej. Dostawcy usługi EETS konkurują ze sobą: każdy użytkownik dróg może zawrzeć umowę z dowolnym dostawcą.

Artykuł 21 decyzji 2009/750/WE zobowiązuje Komisję do sporządzenia sprawozdania na temat postępów we wdrożeniu usługi EETS. W niniejszym komunikacie – poza przedstawieniem usługi EETS w szerszym kontekście europejskiej polityki transportowej – opisano postępy w jej wdrożeniu i zawarto ocenę Komisji dotyczącą kolejnych działań, jakie należy podjąć, by zapewnić operacyjność tej usługi.

2. KONTEKST EUROPEJSKIEJ POLITYKI TRANSPORTOWEJ

Wydajny rynek wewnętrzny stanowi niezbędny warunek zapewnienia wzrostu gospodarczego i dobrobytu, ponieważ umożliwia płynny, sprawny i bezpieczny przepływ towarów i osób w całej Unii. Wymaga on dobrze rozwiniętych, utrzymywanych i efektywnie zarządzanych infrastruktur.

Aby ułatwić finansowanie infrastruktury drogowych i zarządzanie nimi, w ramach europejskiej polityki transportowej konsekwentnie propaguje się zasady „użytkownik płaci” oraz „zanieczyszczający płaci”. Opłaty drogowe – czyli opłaty za użytkowanie dróg obliczane na podstawie przejechanej odległości, rodzaju pojazdu (np. proporcjonalnie do ekologiczności pojazdu i wpływu na zużycie dróg) czy nawet godziny (np. pory dnia) – stanowią sprawiedliwy i skuteczny sposób realizacji tych zasad. Jest to obiektywna metoda pokrywania kosztów mobilności, która odpowiednio motywuje użytkowników dróg za pomocą cen. Innymi słowy, dzięki opłatom uzyskuje się środki niezbędne do utrzymania i rozwoju infrastruktury drogowych, do zarządzania zapotrzebowaniem na usługi transportowe (np. zmniejszanie natężenia ruchu w godzinach szczytu lub wpływ na wybór środków transportu) bądź do propagowania eksploatacji bardziej ekologicznych pojazdów.

Opłaty drogowe stosowane są coraz częściej: 22 państwa członkowskie pobierają opłaty za użytkowanie dróg przez pojazdy ciężarowe w niektórych częściach sieci, a 12 państw członkowskich – opłaty za samochody osobowe. Drogi podlegające opłatom w UE stanowią łącznie ok. 72 000 km dróg, z których 60 % posiada systemy elektronicznego pobierania opłat, a na 40 % stosuje się systemy winiet. Obecnie ponad 20 mln użytkowników dróg, kierowców i przewoźników korzysta z systemów elektronicznego pobierania opłat.

Pełna europejska interoperacyjność technologii elektronicznego pobierania opłat pozwoli uzyskać korzyści skali i obniżyć koszty wyposażenia związanego z pobieraniem opłat. Europejska usługa opłaty elektronicznej ułatwi uiszczanie opłat za użytkowanie dróg w przypadku użytkowników transgranicznych, w tym użytkowników okazjonalnych³. Użytkownicy chętniej zaakceptują konieczność płacenia za użytkowanie dróg, jeżeli metody płatności będą interoperacyjne na szczeblu europejskim.

W białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” z 2011 r. Komisja przedstawiła możliwe rozwiązania dotyczące przyspieszenia rozwoju i harmonizacji systemów pobierania opłat za użytkowanie dróg. W białej księdze podkreślono, że europejska usługa opłaty elektronicznej może mieć istotne znaczenie dla wspierania metod pobierania

³ Aktualne systemy pobierania opłat za użytkowanie dróg obejmują kosztowne i skomplikowane rozwiązania dotyczące użytkowników okazjonalnych, którzy zazwyczaj nie są traktowani tak samo jak użytkownicy regularni.

opłat drogowych, które sprzyjają zrównoważeniu w systemie transportowym, a także dla akceptacji takich opłat przez użytkowników.

Również w związku z niedawną zmianą dyrektywy w sprawie „eurowiniet” dotyczącej pobierania opłat za pojazdy ciężarowe⁴ Parlament Europejski i Rada zwróciły się do Komisji o monitorowanie postępów poczynionych w ramach dyrektywy we wprowadzaniu w uzgodnionych terminach rzeczywistej europejskiej usługi opłaty elektronicznej, a także o wspieranie współpracy między państwami członkowskimi, która może okazać się niezbędna do zapewnienia interoperacyjności elektronicznych systemów pobierania opłat na szczeblu europejskim.

W szczególności „jeżeli państwo członkowskie pobiera opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie przy użyciu systemu, który wymaga zainstalowania urządzenia rejestrującego w pojeździe, państwo to zapewnia wszystkim użytkownikom dostęp do właściwych urządzeń spełniających wymogi dyrektywy 2004/52/WE [...], zgodnie z rozsądnymi warunkami administracyjnymi i ekonomicznymi”⁵.

3. DOTYCHCZASOWE POSTĘPY

Dotychczasowe postępy we wdrożeniu systemu EETS są rozczarowujące. Pomimo przyjęcia decyzji 2009/750/WE, która określa niezbędne specyfikacje techniczne i wymogi oraz przepisy umowne dotyczące świadczenia usługi EETS, starań Komisji Europejskiej⁶ oraz znacznego zaawansowania technologii pobierania opłat, europejska usługa opłaty elektronicznej nie jest jeszcze elementem codzienności dla użytkowników dróg. Nie wszystkie państwa członkowskie i zainteresowane podmioty wykazały pełne zaangażowanie na rzecz ukończenia regulacyjnych i operacyjnych ram usługi na swoim szczeblu. Do 2009 r. większość państw członkowskich, które wprowadziły krajowe lub lokalne systemy elektronicznego pobierania opłat, nie uwzględniła przy tym odpowiednio przyszłego europejskiego wymiaru tej usługi w odniesieniu do zgodności z harmonogramem określonym w dyrektywie. Niewdrożenie EETS i niezgodność z ramami czasowymi nie wynikają z przyczyn technicznych. Z technicznego punktu widzenia zapewnienie ogólnoeuropejskiej interoperacyjności systemów elektronicznego pobierania opłat nie jest bardziej skomplikowane niż ogólnoeuropejski roaming w przypadku telefonów komórkowych lub ogólnoswiatowa interoperacyjność kart kredytowych.

Niektóre zainteresowane podmioty przedstawiły szereg możliwych przyczyn wspomnianych opóźnień, jednak większość z nich nie ma już uzasadnienia lub wiąże się z problemami, które można rozwiązać:

- Sugerowano, że jednym z problemów jest fakt, iż prawodawstwo europejskie definiuje jedynie ramy EETS. Jednak argument ten nie jest w pełni przekonujący, ponieważ w prawodawstwie określono zbiór niezbędnych zasad i obowiązków. Zgodnie z polityką otwierania rynków dla konkurencji tam, gdzie to możliwe, w decyzji Komisji pozostawiono świadczenie usług w gestii mechanizmów rynkowych, zwłaszcza jeśli chodzi o dostawców usługi EETS.
- Ponadto twierdzono, że system EETS nie jest interesujący z komercyjnego punktu widzenia. Jednak takie wnioski są przedwczesne, a popyt na taką usługę niewątpliwie istnieje:

⁴ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42-50).

⁵ Motyw 31 oraz art. 7j wprowadzone dyrektywą 2011/76/UE.

⁶ Np. szczegółowe opracowania grup ekspertów i projekty CESARE.

- obecnie 25 % transportu drogowego towarów to transport transgraniczny, a do 2030 r. odsetek ten prawdopodobnie wzrośnie do 30 %. Z tego względu atrakcyjność systemu EETS dla dostawców usługi dodatkowo się zwiększy. Ponadto zawodowe zrzeszenia przewoźników – na szczeblach krajowych i europejskim – kilkakrotnie wyraziły znaczne zapotrzebowanie na ogólnoeuropejski interoperacyjny system elektronicznego pobierania opłat, co jednoznacznie świadczy o potrzebie wprowadzenia EETS.
 - Około 10 organizacji wyraziło zamiar wystąpienia o rejestrację jako dostawcy usługi EETS i niedawno ustanowiło europejskie zrzeszenie zawodowe⁷ (AETIS). Mimo że jak dotąd nie zarejestrowano formalnie żadnego dostawcy usługi EETS, to zgodnie z otrzymanymi informacjami co najmniej jeden potencjalny dostawca usługi EETS wystąpił do organów krajowych z wnioskiem o rejestrację, który odrzucono ze względu na niepełne ramy prawno-administracyjne.
 - Trwający rozwój lub rozbudowa systemów pobierania opłat drogowych w UE zapewni dostawcom usługi EETS nowe możliwości rynkowe. Cztery państwa członkowskie⁸ planują wprowadzenie nowego ogólnokrajowego systemu pobierania opłat w najbliższych trzech latach, a w kilku państwach członkowskich prowadzi się rozbudowę istniejących rozwiązań w zakresie pobierania opłat. W tym kontekście w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” określono szereg działań, które dodatkowo wesprą wdrożenie pobierania opłat za użytkowanie dróg⁹.
- Wprowadzenie EETS byłoby również utrudnione z powodu długich cykli życia istniejących systemów krajowych, w przypadku których dostosowanie do systemu EETS przed ich dezaktualizacją stanowi dodatkowy koszt. Jednak ten argument nie ma już znaczenia. Większość obecnych systemów pochodzi z połowy lat 90., a wykorzystywane przez nie technologie wkrótce będą przestarzałe. Ponadto przyjmując dyrektywę 2004/52/WE, prawodawca zdecydowanie uznał, że należy dokonać inwestycji niezbędnych do przejścia na w pełni interoperacyjne systemy, nawet jeśli przewidziano pewną elastyczność w zakresie podziału między zainteresowanymi podmiotami obciążeń związanych z wydatkami koniecznymi do sfinansowania wymaganych inwestycji. Na przykład koszty lub część kosztów inwestycji można sfinansować dzięki wprowadzeniu nowych stawek opłat drogowych. Inaczej mówiąc, wszyscy użytkownicy dróg, od których pobiera się opłaty – a nie tylko użytkownicy systemu EETS – mogliby mieć finansowy udział w tych inwestycjach, ponieważ koszty związane z EETS można zaliczyć do

⁷ AETIS: Association of Electronic Toll and Interoperable Services - Zrzeszenie Dostawców Usług Elektronicznego Pobierania Opłat i Usług Interoperacyjnych, ustanowione dnia 22 grudnia 2011 r.

⁸ FR, BE, HU oraz DK.

⁹ Cel 10: Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” (...) w celu wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.

Strona 18: Koszty lokalnych efektów zewnętrznych (jak hałas, zanieczyszczenie powietrza itd.) można zinternalizować dzięki opłatom za użytkowanie dróg: 1. wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie eurowiniet; 2. Dalsze działania będą polegać na analizie stopniowego wprowadzania obowiązkowego zharmonizowanego systemu internalizacji dla pojazdów komercyjnych w całej sieci międzymiastowej.

Działanie 32: Unijne ramy opłat drogowych w miastach

Działanie 39: Inteligentne systemy cenowe i opodatkowanie / Ocena obowiązujących systemów pobierania opłat drogowych / Internalizacja kosztów zewnętrznych

dopuszczalnych kosztów infrastruktury wymagalnych na podstawie dyrektywy 1999/62/WE (dyrektywy w sprawie „eurowiniet”)

Pomimo opóźnień **wprowadzono szereg rozwiązań:**

- państwa członkowskie ustanowiły krajowe rejestry elektroniczne obejmujące infrastrukturę drogową podlegającą opłacie objęte zakresem dyrektywy 2004/52/WE na swoim terytorium. Poborcy opłat opublikowali deklaracje dotyczące obszarów EETS, w których przedstawiono warunki ogólne świadczenia tej usługi w ramach ich infrastruktur i które stanowią podstawę stosunków umownych między poborcami opłat a dostawcami usługi EETS.
- Szereg organów krajowych odpowiedzialnych za pobieranie elektronicznych opłat drogowych utworzyło nieformalną grupę (tzw. grupę sztokholmską¹⁰), w ramach której współpracują na rzecz wdrożenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej i wymiany najlepszych praktyk. Grupa współpracuje także ze zrzeszeniem AETIS^{Error!}
Bookmark not defined.
- Europejskie organy normalizacyjne dokonały znacznych postępów w dziedzinie pobierania elektronicznych opłat drogowych i normalizacji EETS, w tym w odniesieniu do satelitarnych systemów pobierania opłat. Przyjęto procedury badania dla sprzętu ruchomego i stacjonarnego¹¹ oraz ważną normę¹² dotyczącą wymiany informacji między dostawcami usług a poborcami opłat w satelitarnych systemach pobierania opłat, w tym środki egzekucyjne.
- W 2010 r. Komisja opublikowała „Przewodnik dotyczący stosowania dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz dyrektywy Komisji 2009/750/WE”¹³, stanowiący podręcznik dla zainteresowanych podmiotów, których bezpośrednio lub pośrednio dotyczy wdrożenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej.
- Po konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami Komisja przygotowuje obecnie wytyczne dotyczące wykładni pojęć, o których mowa w załączniku I do decyzji 2009/750/WE. Dokument ten, który zostanie niedługo opublikowany, dotyczy sposobu, w jaki organy pojednawcze powinny zapewnić sprawiedliwe, uzasadnione i niedyskryminujące warunki umowne związane z dostępem do sieci poborców opłat. Ponadto przedstawiono w nim możliwe modele podziału opłat i wynagrodzeń między zainteresowanymi podmiotami. Poza tym wytyczne dotyczą kwestii wdrożenia EETS, np. kosztów oceny interoperacyjności i przeprowadzenia testów „przydatności do stosowania”.
- Zgodnie z art. 18 decyzji 2009/750/WE powołano grupę do spraw koordynacji jednostek uprawnionych do poświadczania „zgodności ze specyfikacjami” lub „przydatności do stosowania” wyposażenia EETS. Grupa ta opracuje wytyczne, zatwierdzone następnie przez Komitet ds. Opłat Elektronicznych, który określi wspólne procedury przeprowadzania testów „przydatności do stosowania”. Czternaście jednostek certyfikujących z sześciu państw członkowskich wyraziło zainteresowanie formalnym zgłoszeniem w Komisji.

¹⁰ Członkami grupy sztokholmskiej są ministerstwa lub organy krajowe z AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI oraz UK, a także z CH i NO.

¹¹ Normy CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 oraz TS 25110.

¹² Norma CEN/ISO EN 12855.

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

- Zainteresowane podmioty w coraz większym stopniu zdają sobie sprawę ze swoich praw i obowiązków¹⁴. Panuje zgoda co do tego, że osiągnięto optymalne warunki dla wprowadzenia EETS i że wiele elementów niezbędnych dla świadczenia tej usługi już funkcjonuje. Producenci coraz częściej zwracają się do służb Komisji o dodatkowe informacje lub wyjaśnienia. Rozpoczęto negocjacje umowne między potencjalnymi dostawcami usługi EETS a poborcami opłat.
- Aby zdobyć doświadczenie w zakresie interoperacyjności zarówno technicznej jak i umownej, niektórzy poborcy opłat ustanowili spółki joint venture oferujące klientom urządzenia rejestrujące instalowane w pojazdach, które można stosować we wszystkich sieciach im podlegających („EasyGo+” – wdrażana obecnie usługa interoperacyjności umownej, łącząca różne technologie DSRC stosowane w Danii, Szwecji, Norwegii i Austrii, oraz „TOLL2GO” – funkcjonująca już usługa interoperacyjności technicznej, zapewniająca interoperacyjność między systemem DSRC a systemem satelitarnym w Austrii i Niemczech). Inni poborcy opłat poszli o krok dalej: zawarto porozumienie zarówno co do interoperacyjności technicznej jak i umownej między TIS-PL a VIA-T, które umożliwia regionalnym dostawcom usług świadczenie usług opłaty elektronicznej w obszarach poboru opłat w Hiszpanii i Francji.

Nadal jednak **istnieje szereg problemów**:

- Wdrożenie EETS nadal utrudnia brak współpracy między poszczególnymi grupami zainteresowanych podmiotów, z których większość wykazała zbyt małe zaangażowanie na rzecz rozwiązania wspólnych problemów. Starania państw członkowskich są jak dotąd ograniczone do odrębnej interoperacyjności na szczeblu krajowym, którą wprowadzono w większości państw dzięki systemom elektronicznego pobierania opłat. Terminowe wdrożenie usługi EETS zgodnie ze sprawiedliwymi, uzasadnionymi i niedyskryminującymi warunkami dostępu wymaga zasadniczej zmiany w pojmowaniu ogólnoeuropejskiej interoperacyjności.
- Większość państw członkowskich nadal musi uzupełnić ramy krajowe, aby potencjalni dostawcy usługi EETS wiedzieli, jak w praktyce dokonać rejestracji i gdzie składać skargi w przypadku utrudnień ze strony poborców opłat. Do tej pory tylko dwa państwa członkowskie posiadające systemy elektronicznego pobierania opłat powołały organ pojednawczy, do którego można kierować takie skargi¹⁵. We wszystkich pozostałych państwach członkowskich prowadzone są nadal dyskusje dotyczące ukończenia odpowiednich ram prawno-regulacyjnych do października 2012 r.
- Niektórzy poborcy opłat proponują wprowadzenie klauzuli umownej, która zakłada automatyczne wypowiedzenie umowy, jeżeli dostawca usługi EETS nie wykaże pełnej europejskiej obsługi w ciągu 24 miesięcy¹⁶. Taka klauzula stanowi znaczne

¹⁴ Zainteresowane podmioty wzięły udział w konsultacjach w 2011 r., które miały formę ankiety i konferencji.

¹⁵ Głównym zadaniem krajowego organu pojednawczego jest sprawdzanie – na wniosek zainteresowanych – czy wszystkim dostawcom EETS na dowolnym obszarze EETS na terytorium państwa członkowskiego przyznano sprawiedliwe i niedyskryminujące warunki umowne, tj. czy warunki umowne nakładane przez danego poborcę opłat na różnych dostawców EETS są niedyskryminujące oraz czy stanowią sprawiedliwe odzwierciedlenie kosztów i ryzyka ponoszonych przez strony umowy.

¹⁶ W art. 4 ust. 1 decyzji 2009/750/WE dotyczącym praw i obowiązków dostawców EETS przewidziano, że dostawcy EETS w ciągu 24 miesięcy od dnia rejestracji zawierają umowy EETS obejmujące wszystkie obszary EETS.

ryzyko z punktu widzenia działalności gospodarczej i zniechęca potencjalnych dostawców usługi EETS. Jest to sprzeczne z intencją prawodawcy, który chciał zapobiec sytuacji, w której dostawca usługi EETS skupia się jedynie na najbardziej rentownych rynkach i bezzasadnie opóźnia obsługę pozostałych rynków. Odebranie statusu dostawcy usługi EETS zależy od organów publicznych i powinno nastąpić jedynie w przypadku, gdy odnośny podmiot nie wykazuje faktycznego zamiaru wprowadzenia pełnej europejskiej obsługi.

- Jedną z przeszkód dla podjęcia działalności gospodarczej mogą stanowić łączne koszty oceny interoperacyjności i przeprowadzenia testów „przydatności do stosowania” wymaganych przez niektórych poborców opłat od dostawców usługi EETS. Jednak – jak wyjaśniono powyżej – aby ograniczyć ewentualne ryzyko finansowe dla poborców opłat i dostawców usługi EETS, zainteresowane podmioty powinny wykorzystać możliwości przewidziane w prawodawstwie dotyczącym eurowiniet.
- Szereg obowiązujących umów koncesyjnych może wymagać zmiany. Przykładowo poborcy opłat mogą być zmuszeni do dostosowania wysokości opłat, aby sfinansować inwestycje niezbędne do dostosowania infrastruktury. W przypadku opłat drogowych umowy koncesyjne na pobieranie opłat zawiera się między poborcą opłat i państwem członkowskim bądź agencją działającą pod bezpośrednią kontrolą organów publicznych. W związku z tym odpowiedzialność za umożliwienie wdrożenia EETS na danym terytorium spoczywa przede wszystkim na odnośnym państwie członkowskim, które może w razie potrzeby zmienić obowiązujące umowy koncesyjne.

4. DALSZE DZIAŁANIA

Aby ułatwić państwom członkowskim oraz odnośnemu sektorowi terminowe wprowadzenie EETS oraz wesprzeć niezbędną współpracę, o co zwrócił się Parlament Europejski i Rada, konieczne są następujące działania:

(1) Przyspieszenie jednolitego wykonania decyzji

- Komisja i państwa członkowskie przyspieszą prace Komitetu ds. Opłat Elektronicznych ustanowionego dyrektywą 2004/52/WE. Państwa członkowskie powinny jak najszybciej wypełnić obowiązki przewidziane w decyzji 2009/750/WE, w szczególności dotyczące wyznaczenia krajowego organu pojednawczego (art. 10). W razie konieczności Komisja będzie wszczynać postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.
- Komisja będzie monitorować wdrażanie EETS przez państwa członkowskie również w świetle wytycznych dotyczących wykładni pojęć, o których mowa w załączniku I do decyzji 2009/750/WE. Państwa członkowskie i krajowe organy pojednawcze powinny stosować wytyczne w kontaktach z poborcami opłat i potencjalnymi dostawcami usługi EETS. Również dostawcy usługi EETS powinni je stosować w negocjacjach umownych. Ponadto Komisja utworzy europejską sieć krajowych organów pojednawczych, co pomoże zapewnić równe ogólnounijne warunki działalności zainteresowanym podmiotom w odniesieniu do EETS.
- Państwa członkowskie powinny dopilnować, aby nie można było wprowadzać klauzuli umownych powodujących automatyczne wypowiedzenie umowy, jeżeli dostawca usługi EETS nie wykaże pełnej europejskiej obsługi w ciągu 24 miesięcy. Takie klauzule są sprzeczne z zakładanym korzystnym oddziaływaniem decyzji

2009/750/WE. Stosowanie takich rozwiązań wiązać się będzie z wszczęciem przez Komisję postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

- Komisja, wykorzystując strukturę ustanowioną dzięki obowiązującemu prawodawstwu w sprawie EETS, opracuje jednolity zbiór zasad dotyczących testów „przydatności do stosowania”, w tym kwestii bezpieczeństwa, aby ograniczyć rozbieżności w tych zasadach między poborcami opłat, co z kolei pozwoli obniżyć koszty nakładane na dostawców usługi EETS.
- Komisja ustanowi szeroką platformę wymiany informacji z zainteresowanymi podmiotami, zapewniającą aktualne informacje dotyczące EETS za pośrednictwem wspólnego punktu dostępu w internecie. Platforma przyczyni się również do wymiany najlepszych praktyk i upowszechniania aktualnych informacji dotyczących EETS między zainteresowanymi podmiotami.

(2) Rozwiązanie stopniowe

Jednym z pierwszych działań na rzecz pełnej europejskiej interoperacyjności, jakie powinny podjąć państwa członkowskie o znacznym natężeniu ruchu drogowego w sieci transeuropejskiej, powinno być wspieranie transgranicznej interoperacyjności systemów elektronicznego pobierania opłat w tych państwach. Takie projekty wczesnego wdrażania na skalę regionalną będą wspierane tak, aby na późniejszym etapie można je było szybko rozszerzyć na wszystkie infrastruktury drogowe podlegające opłacie elektronicznej w UE, a także aby stanowiły konkretne przykłady rozwiązywania praktycznych problemów dotyczących EETS.

Należy zwrócić uwagę na udział wystarczająco dużej grupy poborców opłat i państw członkowskich, aby umożliwić objęcie całej Unii zakresem tych projektów. Wiedza zdobyta podczas realizacji projektów regionalnych całkowicie zgodnych z zasadą jednej umowy i jednego urzędnika w pojeździe powinna być skutecznie rozpowszechniana wśród wszystkich zainteresowanych podmiotów.

Komisja chętnie zapewni takim inicjatywom regionalnym pomoc techniczną i jest skłonna rozważyć wprowadzenie wsparcia finansowego dla dużych projektów regionalnych w ramach programu TEN-T. Systemy elektronicznego pobierania opłat stanowią nieodłączną część sieci transeuropejskiej (art. 9 ust. 3 decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹⁷), w związku z czym kwalifikują się do objęcia unijnym wsparciem finansowym. Komisja rozważy włączenie do następnego programu prac TEN-T sekcji poświęconej EETS i projektom regionalnym, o których mowa powyżej. W zależności od przyjęcia programu prac publikacja zaproszenia do składania wniosków mogłaby nastąpić pod koniec roku.

(3) Ścisłe monitorowanie postępów i ewentualne nowe inicjatywy

Rozpoczynając nowe projekty lub odnawiając koncesje, państwa członkowskie powinny systematycznie sprawdzać i zapewniać zgodność z wymogami EETS. Oceniając nowe systemy pobierania opłat za przejazd zgłaszane zgodnie z art. 7h dyrektywy 1999/62/WE (dyrektywa w sprawie eurowiniet), Komisja wyda negatywną opinię, jeżeli nie będą one obejmować systemu w pełni kompatybilnego z EETS.

Jeżeli organ pojednawczy nie jest w stanie rozstrzygnąć sporu między poborcą opłat a dostawcą usługi EETS, Komisja przeanalizuje kwestie sporne oraz zbada, czy

¹⁷ Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1.

rozwiązania przyjęte między poborcami opłat a lokalnymi bądź krajowymi dostawcami usług są dyskryminujące w porównaniu z mechanizmami dla dostawców usługi EETS.

Ponadto warto zauważyć, że w białej księdze dotyczącej transportu stwierdzono, że jeżeli Komisja uzna, iż pomimo wszystkich podjętych działań nie osiągnięto do połowy 2013 r. znaczących postępów i interoperacyjna usługa elektronicznego pobierania opłat nie jest dostępna na znaczną skalę, Komisja zastrzega sobie prawo do przedstawienia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie nowej inicjatywy.

Komisja podkreśla swoje zaangażowanie na rzecz wszelkich niezbędnych środków ułatwiających wprowadzenie pełnej interoperacyjności technicznej i operacyjnej europejskich systemów elektronicznego pobierania opłat. We współpracy z zainteresowanymi podmiotami Komisja zdwoi starania, aby wszystkim zainteresowanym użytkownikom dróg udostępnić faktyczną ogólnoeuropejską usługę elektronicznego pobierania opłat¹⁸.

Przemysł europejski jest obecnie w światowej czołówce pod względem produkcji urządzeń do poboru opłat drogowych. Europejskie przedsiębiorstwa często otrzymują zamówienia na instalację systemów pobierania opłat w krajach na całym świecie¹⁹. Usługa EETS może ułatwić wprowadzanie na rynek światowy nowych produktów, takich jak interoperacyjne urządzenia rejestrujące instalowane w pojazdach, łączące tachograf cyfrowy i pobór opłat z innymi inteligentnymi programami systemów transportu. To z kolei może przyczynić się do stworzenia całkowicie nowych usług i programów, które również można wprowadzać na rynek światowy, wspierając dzięki temu wzrost i tworzenie miejsc pracy w gospodarce europejskiej.

¹⁸ Prawodawstwo dotyczące EETS zapewnia pełne poszanowanie podstawowych praw użytkowników dróg, szczególnie ochronę danych osobowych.

¹⁹ Np. niedawno w Australii, na Białorusi, w Kanadzie i w Izraelu.