



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 30.8.2012
COM(2012) 474 final

SPOROČILO KOMISIJE

Izvajanje evropskega elektronskega cestninjenja

(Besedilo velja za EGP)

SPOROČILO KOMISIJE

Izvajanje evropskega elektronskega cestninjenja

(Besedilo velja za EGP)

1. UVOD

Cilj Direktive 2004/52/ES je zagotoviti interoperabilnost elektronskih sistemov cestninjenja v Evropski uniji¹. Direktiva predvideva vzpostavitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS), ki bi dopolnjevalo nacionalne storitve elektronskega cestninjenja posameznih držav članic.

Najpomembnejši zainteresirani strani sta naslednji:

- izvajalci cestninjenja, ki delujejo v imenu države članice ali v okviru koncesijske pogodbe z državo članico, upravljajo infrastrukturo in zaračunavajo pristojbine za udeležbo vozil v cestnem omrežju, ki ga upravljajo;
- ponudniki storitve evropskega elektronskega cestninjenja (v nadaljnjem besedilu: ponudniki EETS), ki voznikom motornih vozil in cestnim prevoznikom dobavljajo potrebno opremo in storitve za dostop do celotne infrastrukture v EU, za katero se zaračunava cestnina, ter zagotavljajo plačevanje pristojbin izvajalcem cestninjenja za uporabo njihovega omrežja.

Člen 3(4) direktive določa, da morajo države članice, ki imajo sistem elektronskega cestninjenja, zagotoviti, da izvajalci ponudijo evropsko elektronsko cestninjenje za težka tovorna vozila najpozneje tri leta, za vse druge vrste vozil pa najpozneje pet let po začetku veljavnosti sprejete odločitve o opredelitvi EETS.

Odločba Komisije 2009/750/EC o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja je začela veljati 8. oktobra 2009², po uradnem obvestilu državam članicam. V tej izvedbeni odločbi so opredeljene ključne zahteve te storitve, ki bi morale veljati v celotni EU, ter določeni zavezujoči standardi, tehnične specifikacije in pravila delovanja. Ključne obveznosti vključujejo naslednje:

- (1) Države članice morajo pripraviti nacionalne elektronske registre svojih omrežij, za katere se zaračunava cestnina, izvajalcev cestninjenja in ponudnikov storitve cestninjenja, ki po njihovih ugotovitvah izpolnjujejo pogoje za registracijo, in jih javno objaviti v elektronski obliki. Ustanoviti morajo tudi pravni organ, zadolžen za pomoč pri pogodbenih pogajanjih med izvajalci cestninjenja in ponudniki EETS.
- (2) Izvajalci cestninjenja morajo svoje sisteme elektronskega cestninjenja uskladiti s tehničnimi standardi iz zakonodaje in javno objaviti svoje pogodbene pogoje. Sprejeti morajo katerega koli registriranega ponudnika EETS, brez razlikovanja.
- (3) Ponudniki EETS morajo biti registrirani v državi članici, kjer imajo sedež. Pravice do pokrivanja celotne cestne infrastrukture v Evropi, za katero se cestnine zaračunavajo elektronsko, pridobijo v 24 mesecih po registraciji. Ponudniki EETS si med seboj konkurirajo: vsak uporabnik cest lahko sklene pogodbo s ponudnikom po svoji izbiri.

¹ UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

² UL L 268, 13.10.2009, str. 11.

Člen 21 Odločbe 2009/750 določa, da mora Komisija pripraviti poročilo o napredku pri uvajanju EETS. V tem sporočilu je po postavitvi EETS v širši kontekst evropske prometne politike predstavljen napredek pri njegovem uvajanju in podana ocena Komisije o nadaljnjih korakih, ki so potrebni, da bi EETS v celoti zaživel.

2. POVEZAVA Z EVROPSKO PROMETNO POLITIKO

Za zagotavljanje gospodarske rasti in blaginje je potreben učinkovit notranji trg, ki omogoča nemoten, hiter in varen prevoz blaga in oseb po celotni Uniji. Predpogoj za to je dobro razvita, vzdrževana in učinkovito upravljana infrastruktura.

Kot način za lažje financiranje in upravljanje cestne infrastrukture evropska prometna politika v ospredje neprestano postavlja načeli „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“. Zaračunavanje cestnin, torej pristojbin za uporabo cest, glede na prevoženo razdaljo, vrsto vozila (npr. glede na njegovo okoljsko učinkovitost in vpliv na obrabo cest) in/ali celo čas (npr. določeno obdobje dneva) velja za pošten in učinkovit način uresničevanja teh načel. Predstavljajo tudi uravnotežen način plačevanja za mobilnost in uporabnikom cest pošiljajo pravilne cenovne signale. Povedano drugače, omogočata pridobivanje sredstev, potrebnih za vzdrževanje in razvoj cestne infrastrukture, upravljanje prometa (npr. skrajševanje trajanja prometnih konic in količine prometa med njimi ter vplivanje na izbiro prevoznih sredstev) ter spodbujanje prehoda na čistejša vozila.

Cestnine se uporabljajo vse pogostejše. Dvaindvajset držav članic dajatev za uporabo cest zaračunava težkim tovornim vozilom za določene odseke svojih omrežij, dvanajst držav članic pa jih zaračunava tudi lahkim osebnim vozilom. Skupna dolžina cest v EU, za katere se zaračunava cestnina, znaša približno 72 000 kilometrov, od katerih je 60 % opremljenih s sistemi elektronskega cestninjenja, za 40 % pa se uporablja vinjetni sistem. Elektronske sisteme cestninjenja danes uporablja več kot 20 milijonov uporabnikov cest, voznikov motornih vozil in cestnih prevoznikov.

Z vzpostavitvijo popolne interoperabilnosti tehnologij elektronskega cestninjenja v Evropi bi se zagotovila ekonomija obsega in zmanjšali stroški opreme za pobiranje cestnin. Evropsko elektronsko cestninjenje bo olajšalo plačevanje dajatev za uporabo cest čezmejnimi uporabniki, vključno s tistimi, ki takšne storitve uporabljajo le občasno³. Uporabniki bodo bolj pripravljeni plačati za uporabo cest, če bo način plačevanja interoperabilen na evropski ravni.

V beli knjigi z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor“ iz leta 2011 je Komisija predstavila možne ukrepe za pospešitev razvoja in usklajevanja zaračunavanja pristojbin za uporabo cest. V njej je bilo poudarjeno, da bi evropsko elektronsko cestninjenje lahko imelo pomembno vlogo pri uveljavljanju strategij za zaračunavanje uporabe cest, ki prispevajo k razvoju trajnostnega prometnega sistema, in povečevanju sprejemljivosti zaračunavanja uporabe cest za uporabnike.

Podobno sta ob nedavni spremembi direktive o „evrovinjetih“ v zvezi s cestnimi pristojbinami za težka tovorna vozila⁴ Evropski parlament in Svet od Komisije zahtevala, naj „spremlja napredek [v okviru direktive], da se v dogovorjenem obdobju uveljavi prava storitev evropskega elektronskega cestninjenja“ in „spodbuja sodelovanje med državami članicami, ki

³ Sistemi zaračunavanja dajatev za uporabo cest, ki so trenutno v veljavi, zahtevajo drage in nepraktične rešitve za občasne uporabnike, ki običajno niso obravnavani enakovredno kot redni uporabniki.

⁴ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, UL L 187, 20.7.1999, str. 42–50.

bi se lahko izkazalo kot potrebno za zagotovitev interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov na evropski ravni“.

Zlasti „kadar država članica cestnine ali uporabnine pobira izključno z uporabo sistema, ki zahteva uporabo elektronske plačilne naprave, vgrajene v vozilo, mora zagotoviti, da so ustrezne naprave, ki izpolnjujejo zahteve iz Direktive 2004/52/ES [...], na voljo vsem uporabnikom pod razumnimi upravnimi in ekonomskimi pogoji“⁵.

3. DOSEŽENI NAPREDEK

Napredek pri uvajanju EETS ni razveseljiv. Kljub sprejetju Odločbe 2009/750/ES, ki opredeljuje potrebne tehnične specifikacije in zahteve ter pogodbeni pravila v zvezi z izvajanjem EETS, prizadevanji Evropske komisije⁶ in razvojem tehnologij za zaračunavanje cestnin, evropsko elektronsko cestninjenje uporabnikom cest še vedno ni na voljo. Nekatere države članice in zainteresirane strani niso izkazale popolne predanosti, ki bi bila potrebna za sklenitev zakonodajnega in operativnega konteksta te storitve na njihovi ravni. Do leta 2009 je večina držav članic, ki je že uvedla sisteme elektronskega cestninjenja na nacionalni ali lokalni ravni, to storila brez pravega upoštevanja prihodnje evropske razsežnosti te storitve z vidika spoštovanja časovnega načrta iz navedene direktive. Tega neuspeha pri izvajanju EETS in spoštovanju predvidenih časovnih rokov ni mogoče pripisati tehničnim težavam. Vseevropskega interoperabilnega sistema elektronskega cestninjenja ni tehnično nič bolj zapleteno uvesti kot vseevropskega gostovanja v tujih mobilnih omrežjih ali svetovne interoperabilnosti plačevanja s kreditnimi karticami.

Nekatere zainteresirane strani so za omenjene zamude ponudile vrsto možnih razlag, vendar večina od njih ni več upravičenih ali pa se navezujejo na težave, za katere so rešitve že na voljo:

- Ena od težav naj bi bila, da evropska zakonodaja določa le okvir za EETS. Ta argument ne drži v celoti, saj zakonodaja natančno določa nabor potrebnih pravil in obveznosti. Komisija v skladu s svojo politiko, da trge storitev ohranja odprte za konkurenco, kjer je to mogoče, v navedeni odločbi zagotavljanje storitev prepušča odločitvam trgov oziroma razvoju ponudnikov EETS.
- Težava naj bi bila tudi v tem, da EETS ni dovolj tržno zanimiv. V zvezi s tem bi bilo neprimerno sklepati prehitro, poleg tega pa povpraševanje brez dvoma obstaja:
 - Trenutno 25 % cestnega tovornega prometa poteka čezmejno, ta številka pa naj bi do leta 2030 narasla na 30 %. Interes ponudnikov storitev za EETS se bo zato še povečal. Poleg tega so strokovna združenja prevoznikov na nacionalni in evropski ravni že večkrat izrazila močno potrebo po vseevropsko interoperabilnem sistemu elektronskega cestninjenja, kar je jasen poziv k uvedbi EETS.
 - Doslej je približno deset organizacij jasno izrazilo namero, da se registrirajo kot ponudniki EETS, pred kratkim pa so ustanovili tudi evropsko strokovno združenje⁷ (AETIS). Čeprav doslej uradno ni bil registriran še noben ponudnik EETS, je glede na prejete informacije vsaj en potencialni ponudnik EETS že navezal stike z nacionalnimi organi v svoji državi, vendar je bila njegova vloga zavrnjena, ker pravni in upravni okvir še nista bila pripravljena.

⁵ Uvodna izjava 31 in člen 7j Direktive 2011/76/EU.

⁶ Na primer obsežne raziskave strokovnih skupin in projekti CESARE.

⁷ AETIS: Association of Electronic Toll and Interoperable Services (Združenje za elektronske in interoperabilne storitve cestninjenja), ustanovljeno 22. decembra 2011.

- Neprestan razvoj ali širitev sistemov za zaračunavanje cestnin v EU bo ustvarila nove tržne priložnosti za ponudnike EETS. Štiri države članice⁸ že načrtujejo uvedbo novih sistemov zaračunavanja cestnine na nacionalni ravni v naslednjih treh letih, v številnih državah članicah pa poteka tudi širitev obstoječih cestninskih ureditev. Na tem področju bela knjiga o enotnem evropskem prometnem prostoru predlaga številne ukrepe, s katerimi bi lahko razvoj zaračunavanja uporabe cest še spodbudili⁹.
- Uvedbo EETS bi lahko otežila še dolga obratovalna doba obstoječih nacionalnih sistemov, katerih prilagajanje na EETS pred njenim iztekom bi pomenilo dodatne stroške. Vendar pa ta argument ne drži več. Obstoječi sistemi so bili večinoma vzpostavljeni sredi 90-ih let prejšnjega stoletja in postajajo tehnološko vse bolj neustrezni. Poleg tega je zakonodajalec ob sprejetju Direktive 2004/52/ES zavzel jasno stališče, da so naložbe, potrebne za prehod na povsem interoperabilne sisteme, nujne, čeprav je obenem dopustil določeno stopnjo prilagodljivosti glede porazdelitve bremena stroškov, povezanih s financiranjem potrebnih naložb, med zainteresiranimi stranmi. Stroške naložb ali del stroškov naložb bi bilo na primer mogoče pokriti z uvedbo novih cen cestnin. Povedano drugače, bi lahko k tem naložbam prispevali vsi uporabniki cest, ki plačujejo cestnine, in ne le uporabniki EETS, saj se stroški, povezani z EETS, v skladu z Direktivo 1999/62/ES (direktiva o evrovinjeti) lahko obravnavajo kot infrastrukturni stroški, ki se lahko zaračunajo.

Kljub zamudam **je bilo storjenih kar nekaj korakov naprej**:

- Države članice so vzpostavile nacionalne elektronske registre, v katerih je navedena infrastruktura cest na njihovem območju, za katere se zaračunava cestnina in ki sodi v področje uporabe Direktive 2004/52/ES. Izvajalci cestninjenja so objavili izjave o območju EETS, v katerih določajo splošne pogoje za izvajanje EETS na njihovih infrastrukturah in ki so osnova za pogodbeno razmerja med izvajalci cestninjenja in ponudniki EETS.
- Številni nacionalni organi, pristojni za elektronsko zbiranje pristojbin za uporabo cest, so ustanovili neformalno skupino, imenovano Stockholmska skupina¹⁰, v okviru katere aktivno sodelujejo z namenom vzpostavitve evropskega elektronskega cestninjenja in izmenjave dobrih praks. Ta skupina sodeluje tudi z AETIS⁷.
- Evropske organizacije za standardizacijo so naredile velik napredek pri standardizaciji elektronskega zbiranja pristojbin in EETS, tudi na področju satelitskih sistemov cestninjenja. Sprejeti so bili postopki preizkušanja mobilne in stacionarne opreme¹¹ ter pomemben standard¹² za izmenjavo informacij med ponudniki storitev

⁸ FR, BE, HU in DK.

⁹ Cilj 10: premik k celostni uporabi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ ... za ustvarjanje dohodkov in zagotavljanje finančnih sredstev za prihodnje naložbe v promet.

Stran 15: zunanji učinki (hrup, onesnaževanje ...) bi bili lahko zajeti v dajatev za uporabo cest: 1 predlog za spremembo direktive o evrovinjeti, 2. Preučena bo tudi postopna uvedba obveznega usklajenega sistema internalizacije za komercialna vozila v celotnem medkrajevnem omrežju ...

Ukrep 32: okvir EU za cestne pristojbine v mestih.

Ukrep 39: pametno določanje cen in pametno obdavčenje / ocena obstoječih ureditev cestnih pristojbin ... / nadaljevanje internalizacije zunanjih stroškov ...

¹⁰ Člani Stockholmske skupine so ministri ali predstavniki nacionalnih organov iz AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI in UK ter iz CH in NO.

¹¹ Standardi CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 in TS 25110.

¹² Standard CEN/ISO EN 12855.

in izvajalci cestninjenja v satelitskih sistemih cestninjenja, vključno z njihovim uveljavljanjem.

- Komisija je leta 2010 objavila „Navodila za izvajanje Direktive 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter Odločbe Komisije 2009/750/ES“¹³ kot referenčni priročnik za strokovne zainteresirane strani, ki so posredno ali neposredno vključene v izvajanje evropskega elektronskega cestninjenja.
- Komisija po posvetovanju z vsemi vključenimi zainteresiranimi stranmi trenutno pripravlja smernico z razlago konceptov iz Priloge I k Odločbi 2009/750/ES. Ta smernica, ki bo objavljena kmalu, bo vsebovala napotke o tem, kako naj bi pravni organi pomagali zagotoviti, da bodo izvajalci cestninjenja postavljali pravične, razumne in nediskriminatorne pogoje za dostop do njihovega omrežja. V njej bodo podrobneje predstavljeni tudi možni modeli delitve stroškov in povračil med strokovnimi zainteresiranimi stranmi ter obravnavane težave pri izvajanju EETS, kot so na primer stroški ocenjevanja interoperabilnosti in preskušanje „primernosti za uporabo“.
- V skladu s členom 18 Uredbe 2009/750/ES je bila ustanovljena koordinacijska skupina organov, zadolženih za potrjevanje „skladnosti s specifikacijami“ ali „primernosti za uporabo“ opreme za EETS. Ta skupina bo pripravila smernice, v katerih bodo opredeljeni enotni postopki za izvedbo preskusov „primernosti za uporabo“, ter jih predložila v potrditev Odboru za cestninjenje. Štirinajst certifikacijskih organov iz šestih držav članic se zanima za uradno prigrasitev pri Komisiji.
- Strokovne zainteresirane strani vse bolj poznajo svoje pravice in obveznosti¹⁴. V splošnem se strinjajo, da je prišlo do zagona pri uvajanju EETS ter da so številni ključni elementi za to že vzpostavljeni. Proizvajalci vse pogosteje navezujejo stik s službami Komisije, da bi prejeli dodatne informacije in pojasnila. Pogodbena pogajanja med potencialnimi ponudniki EETS in izvajalci cestninjenja so se že začela.
- Da bi pridobili izkušnje na področju tehnične in pogodbene interoperabilnosti, so nekateri izvajalci cestninjenja ustanovili skupna podjetja, ki strankam ponujajo elektronske plačilne naprave, vgrajene v vozilo, ki jih je mogoče uporabljati v vseh omrežjih v njihovi pristojnosti („EasyGo“, pogodbeni storitev za interoperabilnost, ki se trenutno uvaja, združuje različne tehnologije DSRC, ki se uporabljajo na Danskem, Švedskem, Norveškem in v Avstriji, in tehnična interoperabilna storitev „TOLL2GO“, ki je že v uporabi in zagotavlja DSRC/satelitsko interoperabilnost med Avstrijo in Nemčijo). Drugi izvajalci cestninjenja so šli še korak dlje: TIS-PL in VIA-T sta sklenila dogovor o tehnični in pogodbeni interoperabilnosti, kar regionalnim ponudnikom storitev omogoča izvajanje storitve elektronskega cestninjenja na območju Španije in Francije.

Kljub temu **ostaja še vrsta nerešenih težav**:

- Izvajanje EETS je še vedno oteženo zaradi pomanjkanja sodelovanja med različnimi skupinami zainteresiranih strani, večina katerih je doslej pokazala premalo predanosti reševanju težav v zadevah skupnega interesa. Prizadevanja držav članic so bila doslej omejena le na interoperabilnost na nacionalni ravni, ki se zdaj v večini držav izvaja z sistemi elektronskega cestninjenja. Za pravočasno izvajanje EETS po

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

¹⁴ Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi je bilo opravljeno leta 2011 s pomočjo ankete in konference.

poštenih, razumnih in nediskriminatornih pogojih za dostop bi bilo potrebno narediti velik korak naprej v smeri zagotavljanja vseevropske interoperabilnosti.

- Večina držav članic mora svoje nacionalne okvire še dokončati, da bodo potencialni ponudniki EETS vedeli, kako registracija poteka v praksi in kam se lahko pritožijo v primeru oviranja njihovega delovanja s strani izvajalcev cestninjenja. Zaenkrat sta upravni organ, na katerega se takšne pritožbe lahko naslovijo,¹⁵ uvedli šele dve državi članici, kjer se elektronski sistem cestninjenja že izvaja. V vseh drugih državah članicah še vedno potekajo razprave o tem, kako dokončati ustrezne pravne in upravne okvire do oktobra 2012.
- Nekateri izvajalci cestninjenja predlagajo sprejetje pogodbene klavzule, na podlagi katere bi se pogodba samodejno prekinila, če ponudnik EETS v 24 mesecih ne pokriva celotne infrastrukture v Evropi¹⁶. Takšna klavzula predstavlja precejšnje poslovno tveganje in odvrča potencialne ponudnike EETS. To ni skladno z namero zakonodajalca, ki je želel preprečiti, da bi se ponudniki EETS usmerjali le na najbolj dobičkonosne trge in po nepotrebnem odlašali s pokrivanjem preostalih. Izguba statusa ponudnika EETS je odvisna od javnih organov, o njej pa bi se smelo odločati le, če zadevna organizacija ne izkaže dejanske namere, da pokrije celotno infrastrukturo v Evropi.
- Skupni stroški ocenjevanja interoperabilnosti in izvajanja preskusov „primernosti za uporabo“, ki jih od ponudnikov EETS zahtevajo nekateri izvajalci cestninjenja, lahko predstavljajo oviro za vstop na trg. Kot je bilo že pojasnjeno, bi morale strokovne zainteresirane strani možnosti iz zakonodaje o evrovinjeti uporabiti za zmanjševanje potencialnih finančnih tveganj za izvajalce cestninjenja in ponudnike EETS.
- Treba bi bilo spremeniti vrsto trenutno veljavnih koncesij. Izvajalci cestninjenja bodo na primer morda morali prilagoditi cene cestnin, da bodo zmogli financirati naložbe, potrebne za prilagoditev svoje infrastrukture. Koncesijske pogodbe za zaračunavanje pristojbin za uporabo cest se sklenejo med izvajalcem cestninjenja in državo članico ali agencijo, ki deluje pod neposrednim okriljem javnih organov. Za vzpostavitev pogojev za izvajanje EETS na njihovem območju so tako odgovorne predvsem zadevne države članice, ki lahko po potrebi spremenijo veljavne koncesijske pogodbe.

4. NASLEDNJI KORAKI

Za olajšanje pravočasnega izvajanja EETS državam članicam in industriji ter spodbuditev potrebnega sodelovanja, ki ga zahtevata Evropski parlament in Svet, so potrebni naslednji ukrepi:

(1) Pospešitev enotnega izvajanja odločbe

- Komisija in države članice bodo morale okrepiti dejavnosti Odbora za cestninjenje, ustanovljenega na podlagi Direktive 2004/52/ES. Države članice bi morale kar najhitreje izpolniti svoje dolžnosti iz Odločbe 2009/750/ES, zlasti v zvezi z

¹⁵ Naloga nacionalnega upravnega organa je, da na zahtevo preveri, ali so vsem ponudnikom EETS na katerem koli območju EETS v posamezni državi članici zagotovljeni pošteni in nediskriminatorni pogodbeni pogoji, tj. da so pogodbeni pogoji, ki jih različnim ponudnikom EETS ponudijo izvajalci cestninjenja, nediskriminatorni in pošteno odražajo stroške in tveganja posameznih pogodbenih strank.

¹⁶ Člen 4(1) Odločbe 2009/750/ES o pravicah in obveznostih ponudnikov storitev EETS določa, da morajo ponudniki storitev EETS pokrivati vsa območja EETS v Skupnosti najpozneje v 24 mesecih po njihovi registraciji.

imenovanjem nacionalnega pravnega organa (člen 10). Komisija bo po potrebi sprožila postopke za ugotavljanje kršitev.

- Komisija bo spremljala izvajanje EETS s strani držav članic tudi ob upoštevanju smernice z razlago konceptov iz Priloge I k Odločbi 2009/750/ES. Države članice in nacionalni pravni organi bi morali smernico uporabiti pri svojih stikih z izvajalci cestninjenja in potencialnimi ponudniki EETS. Slednji bi jih morali uporabiti tudi pri svojih pogodbenih pogajanjih. Poleg tega bo Komisija vzpostavila tudi evropsko mrežo nacionalnih pravnih organov, ki bo pomagala zagotoviti enake konkurenčne pogoje za strokovne zainteresirane strani na področju EETS.
- Države članice morajo zagotoviti, da se prepovejo pogodbene klavzule, ki določajo, da se pogodba samodejno prekine, če ponudnik EETS v 24 mesecih ne pokriva celotne infrastrukture v Evropi. Takšne klavzule so v nasprotju z načrtovanim pozitivnim učinkom Odločbe 2009/750/ES. Če se ta praksa ohrani, bo Komisija sprožila postopke za ugotavljanje kršitev.
- Komisija bo na podlagi strukture, vzpostavljene z veljavno zakonodajo na področju EETS, sprejela pobudo za pripravo enotne zbirke protokolov za izvedbo preskusov „primernosti za uporabo“, tudi z vidika varnosti, da bi omejila razlike v teh protokolih med posameznimi izvajalci cestninjenja, kar bi posledično prispevalo tudi k zmanjšanju stroškov za ponudnike EETS.
- Komisija bo skupaj z zainteresiranimi stranmi vzpostavila obsežno platformo za izmenjavo informacij, v okviru katere bo do najnovejših informacij o EETS možno dostopati preko enega samega spletnega mesta. Ta platforma bo prispevala tudi k izmenjavi dobrih praks in razširjanju najnovejših informacij o EETS med strokovnimi zainteresiranimi stranmi.

(2) Postopen pristop

Kot prvi korak v smeri popolne evropske interoperabilnosti bi države članice z veliko količino prometa na vseevropskem omrežju morale spodbujati čezmejno interoperabilnost svojih elektronskih sistemov cestninjenja. Ti projekti za zgodnjo vzpostavitev na regionalni ravni se bodo spodbujali tako, da jih bo pozneje možno kar najhitreje razširiti na vse infrastrukture v EU, za katere se pristojbine za uporabo cest zaračunavajo elektronsko, in da bo iz njih mogoče črpati konkretne izkušnje pri reševanju težav z EETS v praksi.

Da se zagotovi razširljivost teh projektov na celotno Unijo, bi bilo treba pozornost posvetiti temu, da se vanje vključi zadostno število izvajalcev cestninjenja in držav članic. Znanje, pridobljeno pri izvajanju teh regionalnih projektov, ki bi bili v celoti skladni z načelom „ena pogodba/ena plačilna naprava, vgrajena v vozilo“, bi bilo treba učinkovito deliti z vsemi zainteresiranimi stranmi.

Komisija je pripravljena takšnim regionalnim pobudam zagotoviti tehnično pomoč in preučiti možnost zagotavljanja finančne podpore obsežnejšim regionalnim projektom v okviru programa TEN-T. Elektronski sistemi cestninjenja so ključni del vseevropskega prometnega omrežja (člen 9(3) Sklepa št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja¹⁷⁾) in zato upravičeni do finančne podpore EU. Komisija bo razmislila o vključitvi oddelka o EETS in podobnih regionalnih projektih v naslednji

¹⁷ UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

delovni program TEN-T. Odvisno od sprejetja delovnega programa bi lahko bil razpis za zbiranje predlogov objavljen že do konca letošnjega leta.

(3) Pozorno spremljanje razvoja in po potrebi oblikovanje novih pobud

Države članice bi morale ob začetku novih projektov ali obnovitvi koncesije sistematično preveriti in zagotoviti skladnost z zahtevami EETS. Ob sprejetju mnenja o novih cestninskih ureditvah, priglašeni v okviru člena 7h Direktive 1999/62/ES (direktiva o evrovinjeti), bo mnenje Komisije negativno, če omenjene ureditve ne bodo vključevale sistema, ki je v celoti skladen z EETS.

Če sporov med izvajalci cestninjenja in ponudniki EETS ne bo mogoče rešiti v okviru pravnega organa, bo Komisija preučila nesoglasja in preverila, ali so dogovori med izvajalci cestninjenja in njihovimi lokalnimi/nacionalnimi ponudniki storitev diskriminatorni v primerjavi s tistimi, ki so bili ponujeni ponudnikom EETS.

Nazadnje je treba omeniti, da je v beli knjigi o prometu navedeno, da si, če tem prizadevanjem navkljub ocena ne bi pokazala, da je bil do sredine leta 2013 dosežen bistven napredek, in interoperabilna storitev elektronskega cestninjenja še vedno ne bi bila na voljo v večjem obsegu, Komisija pridržuje pravico, da Evropskemu parlamentu in Svetu predstavi novo pobudo.

Komisija ponovno potrjuje svojo zavezanost sprejemanju vseh potrebnih ukrepov za lažje vzpostavljanje celotne tehnične in operativne interoperabilnosti evropskih sistemov elektronskega cestninjenja. Skupaj z zainteresiranimi stranmi bo še okrepila prizadevanja, da vsem zainteresiranim uporabnikom cest da na voljo resnično vseevropsko storitev elektronskega cestninjenja¹⁸.

Evropska industrija ima trenutno vodilno mesto v svetu na področju zaračunavanja pristojbin za uporabo cest in razvoja opreme za cestninjenje. Evropska podjetja pridobivajo cestninske posle po vsem svetu¹⁹. Z EETS bi bilo mogoče na globalni ravni olajšati uvedbo in uporabo novih proizvodov, kot so interoperabilne plačilne naprave, vgrajene v vozila, povezava digitalnega tahografa in naprav za plačevanje cestnine z drugimi aplikacijami pametnih prometnih sistemov. To bi lahko spodbudilo razvoj povsem novih storitev in aplikacij, ki bi se prav tako lahko tržile po vsem svetu, ter s tem prispevalo k gospodarski rasti in ustvarjanju novih delovnih mest v Evropi.

¹⁸ Zakonodaja o EETS zagotavlja, da so temeljne pravice uporabnikov cest, zlasti varstvo osebnih podatkov, v celoti upoštevane.

¹⁹ V zadnjem obdobju na primer v Avstraliji, Belorusiji, Kanadi in Izraelu.