ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 30.8.2012 г.
COM(2012) 474 final

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

## Въвеждане на европейската услуга за електронно пътно таксуване

(текст от значение за ЕИП)

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

## Въвеждане на европейската услуга за електронно пътно таксуване

(текст от значение за ЕИП)

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Директива 2004/52/ЕО има за цел да се постигне оперативна съвместимост на електронните системи за пътно таксуване в Европейския съюз[1]. Тя предвижда създаването на Европейска услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ), която ще допълва националните услуги за електронно пътно таксуване на държавите членки.

Съществуват две основни заинтересовани страни:

- Лицата, събиращи такса за изминато разстояние (ТОЛ такса), които действат от името на държавата членка или в рамките на договор за концесия с държава членка, управляват инфраструктурата и събират ТОЛ такси от превозните средства в пътната мрежа, която управляват.

- Доставчиците на европейската услуга за електронно пътно таксуване (ЕУЕПТ), които осигуряват на автомобилистите или автомобилните превозвачи на товари необходимото оборудване и услуги за достъп до всички инфраструктури на ЕС, които подлежат на пътно таксуване и които гарантират на лицата, събиращи ТОЛ такса плащането на таксите, дължими за използването на техните пътни мрежи.

Член 3, параграф 4 от директивата предвижда, че държавите членки, които имат електронни системи за пътно таксуване следва да гарантират предлагането от страна на операторите на европейската услуга за електронно пътно таксуване на тежкотоварни превозни средства най-късно три години след влизане в сила на настоящото решение, което определя ЕУЕПТ, както и на всички останали категории превозни средства, най-късно пет години след това.

Решение на Комисията 2009/750/ЕО за определяне на европейската услуга за електронно пътно таксуване влезе в сила на 8 октомври 2009 г.[2] след нотифицирането му на държавите членки. Настоящото решение за изпълнение установява съществените изисквания по отношение на тази услуга, валидни за целия ЕС и определя задължителните стандарти, техническите спецификации и правилата за експлоатация. Основните задължения са следните:

(1) Държавите членки трябва да поддържат национални електронни регистри на техните мрежи с пътно таксуване, на лицата, събиращи ТОЛ такса и на доставчиците на услуги, свързани с ТОЛ таксата, смятани за отговарящи на

[1] ОВ L 166, 30.4.2004 г., стр. 124.
[2] ОВ L 268, 13.10.2009 г., стр. 11.

условията за регистрация, и да ги направят електронно достъпни за обществеността. Те следва също така да създадат помирителен орган, който да посредничи при преговорите за сключване на договори между лицата, събиращи ТОЛ такса и доставчиците на ЕУЕПТ.

(2) Лицата, събиращи ТОЛ такса, трябва да създадат електронни системи за пътно таксуване в съответствие с техническите стандарти, посочени в законодателството и да оповестят публично своите договорни условия; те трябва да приемат всеки регистриран доставчик на ЕУЕПТ без дискриминация.

(3) Доставчиците на ЕУЕПТ трябва да бъдат регистрирани в държавата членка, където са учредени. Те трябва да постигнат пълно покритие на всички европейски пътни инфраструктури с електронно пътно таксуване в рамките на 24 месеца след регистрацията им. Доставчиците на ЕУЕПТ са в конкурентни отношения: всеки потребител на пътната мрежа е свободен да сключи договор с доставчик по свой избор.

Член 21 от Решение 2009/750/ЕО изисква от Комисията да изготви доклад за напредъка по разгръщането на ЕУЕПТ. Настоящото съобщение поставя ЕУЕПТ в по-широкия контекст на европейската транспортна политика и представя напредъка по нейното прилагане и оценката на Комисията за необходимите бъдещи стъпки за въвеждането на ЕУЕПТ на практика.

## 2. ЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА — КОНТЕКСТ

Необходим е ефективен вътрешен пазар за постигане на икономически растеж и просперитет, които ще способстват за безпроблемното, бързо и безопасно движение на стоките и лицата в целия Съюз. За тази цел са необходими добре разработени, поддържани и ефективно управлявани инфраструктури.

Като начин за улесняване на финансирането и управлението на пътните инфраструктури, европейската транспортна политика неизменно е насърчавала принципите на „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“. Пътните такси, тоест ТОЛ таксите, типът превозни средства (напр. в съответствие с техните екологични показатели и амортизационно въздействие ) и/или дори времеви показател (напр. конкретен час), представляват справедлив и ефективен начин да се прилагат тези принципи. Те предлагат равнопоставеност при заплащането на мобилността и подават до потребителите на пътната мрежа правилните ценови сигнали. С други думи те могат да повишат приходите, необходими за поддържане и развитие на пътната инфраструктура, за управление на търсенето на транспортни услуги (например намалявайки часовете на върхово натоварване или трафика или влияейки върху избора на вида транспорт) или за насърчаване на използването на екологично чисти превозни средства.

ТОЛ таксите намират все по-широко приложение. Двадесет и две държави членки събират ТОЛ такси от тежкотоварните автомобили за определена част от тяхната пътна мрежа, а дванадесет държави членки — от частните леки автомобили. Пътищата с ТОЛ такса в ЕС имат обща дължина около 72 000 километра, 60 % от които са оборудвани с електронни системи за пътно таксуване, а 40 % са обхванати от системи за винетни такси. Днес над 20 милиона потребители на пътните мрежи — автомобилисти или

автомобилни превозвачи на товари, са абонати на електронни системи за пътно таксуване.

Осигуряването на пълна оперативна съвместимост на европейско равнище на електронните системи за пътно таксуване ще доведе до икономии от мащаба и ще намали разходите за оборудване за събиране на пътни такси. Европейската услуга за електронно пътно таксуване ще улесни плащането на такси за използване на пътищата от трансгранични потребители, включително от нередовните потребители[3]. Потребителите по-лесно ще приемат заплащането на пътни такси, ако методите на плащане са оперативно съвместими на европейско равнище.

В Бялата книга от 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ Комисията очерта възможните мерки за ускоряване на разработването и хармонизирането на пътните такси. В нея се подчертава, че европейската услуга за електронно пътно таксуване може значително да насърчи онези стратегии за пътно таксуване, които допринасят за устойчивост на транспортната система и да спомогне за възприемането на пътните такси от страна на потребителите.

Аналогично, при неотдавнашното изменение на директивата „Евровинетка“ относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили[4] Европейският парламент и Съветът поискаха от Комисията да „наблюдава напредъка [в рамките на директивата] по прилагането в договорените срокове на истинска европейска електронна услуга за събиране на ТОЛ такси“ и „насърчава сътрудничеството между държавите членки, което може да се окаже необходимо за осигуряване на оперативната съвместимост на европейско равнище на електронните системи за събиране на ТОЛ такси.“

По-специално, „когато държава членка събира ТОЛ такси или такси за ползване изключително чрез система, която изисква използването на бордово устройство в превозното средство, тя трябва да гарантира, че подходящите бордови устройства, съответстващи на изискванията на Директива 2004/52/ЕО […], могат да бъдат получени от всички ползватели при разумни административни и икономически условия.“[5]

## 3. ПОСТИГНАТ НАПРЕДЪК

Напредъкът, постигнат в разгръщането на ЕУЕПТ е разочароващ. Въпреки приемането на Решение 2009/750/ЕО, което определя необходимите технически спецификации и изисквания, както и свързаните с предоставянето на ЕУЕПТ договорни правила, усилията на Европейската комисия[6] и усъвършенстваните технологии за пътно таксуване, европейската услуга за електронно пътно таксуване все още не е реалност в ежедневието на потребителите. Не всички държави членки и заинтересовани страни показаха необходимата степен на цялостна ангажираност, за да се довърши регулаторното и фактическо въвеждане на услугата на тяхно ниво. До 2009 г. повечето държави членки, вече въвели национални или местни електронни системи за пътно таксуване, са направили това без да вземат под внимание бъдещото европейско

[3] Днешните схеми за пътно таксуване използват скъпи и тромави решения за обслужване на нередовните потребители, които обикновено не са третирани наравно с редовните потребители.

[4] Директива 1999/62/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури (ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42—50).

[5] Съображение 31 и член 7й, въведени с Директива 2011/76/ЕС.

[6] Например задълбочени проучвания от експертни групи и проекти CESARE.

измерение на тази услуга с оглед на спазването на сроковете, определени в директивата. Неуспешното въвеждане на ЕУЕПТ и то в предвидения срок не е по технически причини. Технически не е по-сложно да се въведе общоевропейска оперативна съвместимост на електронните системи за пътно таксуване в сравнение с общоевропейския роуминг на мобилните телефони или оперативната съвместимост на кредитните карти в световен мащаб.

Някои заинтересовани страни посочиха редица възможни обяснения за посочените по-горе закъснения, но повечето от тях не са обосновани към днешна дата или се отнасят до проблеми, за които вече са намерени решения:

– Един от възможните проблеми е свързан с това, че европейското законодателство определя само рамка за ЕУЕПТ. Този аргумент не отговаря изцяло на истината, тъй като законодателството определя ясен набор от необходимите правила и задължения. В съответствие с политиката си на поддържане на конкуренцията на пазарите на услуги, когато това е възможно, Решението на Комисията оставя на пазара да реши за доставянето на услугата, основно чрез появата на доставчици на ЕУЕПТ.

– Съществуват и твърдения, че ЕУЕПТ не представлява интерес от търговска гледна точка. Въпреки това е прибързано да се стига до заключения и няма съмнение, че търсене има:

  - Понастоящем 25 % от автомобилния товарен транспорт е трансграничен и този дял се очаква да нарасне до 30 % до 2030 г. Следователно ЕУЕПТ ще представлява все по-голям интерес за доставчиците на услуги. В допълнение професионалните организации на превозвачите на национално и европейско равнище неколкократно са изразявали своя интерес от общоевропейска оперативно съвместима електронна система за пътно таксуване, което доказва необходимостта от ЕУЕПТ.

  - Около десет организации ясно изразиха намерението си да се регистрират като доставчици на ЕУЕПТ и наскоро създадоха т.нар. Европейска професионална асоциация[7] (AETIS). Въпреки че към днешна дата няма официално регистриран доставчик на ЕУЕПТ, според получената информация поне един бъдещ доставчик на ЕУЕПТ се е обърнал за регистрация към съответните национални органи, но кандидатурата му е била отхвърлена, тъй като липсвала правна и административна рамка.

  - Текущото разработване или разширяване на схемите за пътно таксуване в ЕС ще създаде нови пазарни възможности за доставчиците на ЕУЕПТ. Четири държави членки[8] планират да въведат нови схеми за пътно таксуване с национален обхват през следващите три години, а в момента е в ход и разширяване на обхвата на съществуващите договорености за пътно таксуване в няколко държави членки. В това отношение Бялата книга за Единното европейско транспортно пространство представя

[7] AETIS: Асоциация за услуги, свързани с електронното пътно таксуване и оперативната съвместимост, създадена на 22 декември 2011 г.

[8] FR, BE, HU и DK (Франция, Белгия, Унгария и Дания)..

редица действия, които допълнително ще спомогнат за въвеждането на пътни такси[9].

– Въвеждането на ЕУЕПТ ще бъде затруднено и от дългия жизнен цикъл на съществуващите национални системи, за които привеждането в съответствие с ЕУЕПТ преди приключването на този цикъл представлява допълнителен разход. Въпреки това този аргумент изглежда вече не е основателен. Повечето действащи системи са от средата на 90-те години и се доближават до технологично морално остаряване. Освен това при приемането на Директива 2004/52/ЕО законодателят ясно посочва необходимостта от инвестициите за преминаване към напълно оперативно съвместими системи, дори и да бъде предвидена известна степен на гъвкавост относно поделянето на тежестта между заинтересованите страни по отношение на разходите, свързани с осигуряването на необходимите инвестиции. Например разходите за инвестиции могат изцяло или частично да бъдат финансирани чрез въвеждането на нови ТОЛ такси. С други думи всички ползватели на пътя, от които се събира ТОЛ такса, а не само потребителите на ЕУЕПТ, биха могли да участват финансово в тези инвестиции, тъй като разходите, свързани с ЕУЕПТ могат да се определят като допустими таксуеми инфраструктурни разходи съгласно Директива 1999/62/ЕО (директивата за „Евровинетка“).

Въпреки забавянията **са настъпили редица промени**:

– Някои държави членки са създали свой национален електронен регистър за определяне на пътната инфраструктура с ТОЛ такси на тяхна територия, която е в обхвата на Директива 2004/52/ЕО. Лицата, събиращи ТОЛ такса са оповестили своите декларации за областите на ЕУЕПТ, които определят общите условия за предоставяне на ЕУЕПТ в рамките на тяхната инфраструктура и представляват основа за договорните взаимоотношения между лицата, събиращи ТОЛ такса и доставчиците на ЕУЕПТ.

– Няколко национални органа, отговорни за събиране на пътни такси по електронен път, са създали неформална група, т.нар. Група от Стокхолм[10], в рамките на която си сътрудничат активно с оглед на разгръщането на европейската услуга за електронно пътно таксуване и обмена на най-добри практики. Тази група си сътрудничи и с AETIS.

– Европейските организации за стандартизация са отбелязали решителен напредък в областта на електронната система за събиране на такси и стандартизацията на ЕУЕПТ, а също и в областта на спътниковите системи за

---

[9] Цел 10: Преминаване към пълното прилагане на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“ … , за да се генерират приходи и да се осигури финансиране за бъдещи транспортни инвестиции.

Стр. 15: Вторичните ефекти (шум, замърсяване...) могат да бъдат интернализирани от RUC: 1 Предложение за изменение на разпоредбите за Евровинетка, 2. По-нататъшните мерки ще проучат постепенното въвеждане на задължителна хармонизирана система за интернализация на разходите за транспортни средства със стопанска цел в цялата междуградска мрежа …

Дейност 32: Европейска мрежа за таксуване на потребителите на градски пътища

Дейност 39: Интелигентно ценообразуване и данъчно облагане/оценка на съществуващите схеми за пътно таксуване на автомобили …/ Продължаване на процеса на интернализация на външните разходи …

[10] Членовете на Групата от Стокхолм са министерства и национални органи от AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI, UK, както и от CH, NO.

пътно таксуване. Въведени са били процедури, наред с мерки за тяхното спазване, за изпитване на мобилното и стационарното оборудване[11], както и важен стандарт[12], свързан с обмена на информация между различните доставчици на услуги и лицата, събиращи ТОЛ такса при спътниковите системи за пътно таксуване.

– Комисията публикува през 2010 г. „Ръководство за прилагането на Директива 2004/52/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, и на Решение 2009/750/ЕО на Комисията“[13] като наръчник за професионално заинтересованите страни, пряко или непряко засегнати от въвеждането на европейската услуга за електронно пътно таксуване.

– Комисията, след консултации с всички заинтересовани страни, понастоящем подготвя указания относно тълкуването на понятията, посочени в приложение I към Решение 2009/750/ЕО. Тези указания, които скоро ще бъдат публикувани, предоставят насоки за това как помирителните органи да гарантират, че договорните условия за достъп до мрежата на лицата, събиращи пътните такси, са справедливи, разумни и недискриминационни. Тези указания също така разясняват евентуалните модели за споделяне на таксите и възнагражденията между професионално заинтересованите страни. Те разглеждат и въпроси, свързани с въвеждането на ЕУЕПТ, например разходите за оценка на оперативната съвместимост и извършване на изпитвания относно „годността за ползване“.

– Координационна група на органите, които имат право да удостоверяват „съответствието спрямо спецификациите“ или „годността за ползване“ на оборудването за ЕУЕПТ бе създадена в съответствие с член 18 от Решение 2009/750/ЕО. Тази група ще изготви документи с насоки, които да бъдат представени за одобрение на Комитета за електронно пътно таксуване, който ще определи общи процедури за провеждане на изпитвания за „годност за ползване“. Четиринадесет сертифициращи органи от шест държави членки са заявили интерес да бъдат официално обявени пред Комисията.

– Професионално заинтересованите страни осъзнават все повече своите права и задължения[14]. По принцип те са съгласни, че е постигнат напредък с въвеждането на ЕУЕПТ и че много съществени за услугата елементи вече са определени. Производителите все по-често се свързват със службите на Комисията за допълнителна информация или разяснения. Започнали са преговори за сключване на договори между потенциални доставчици на ЕУЕПТ и лицата, събиращи ТОЛ такса.

– С цел да придобият опит по отношение на техническата, както и на договорната оперативна съвместимост, някои лица, събиращи ТОЛ такса, са създали съвместни предприятия, които предлагат на клиентите бордови устройства за всички мрежи, за които те отговарят („EasyGo+“, договорна оперативна съвместимост за действаща услуга, която съчетава различните

[11] Стандарти CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 и TS 25110.

[12] Стандарт CEN/ISO EN 12855.

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

[14] През 2011 г. бяха проведени консултации с професионално заинтересованите страни под формата на анкета и в рамките на конференция.

DSRC технологии, използвани в Дания, Швеция, Норвегия и Австрия, както и „TOLL2GO“, действаща услуга за техническа оперативна съвместимост, която е вече в експлоатация, гарантираща DSRC/сателитна оперативна съвместимост между Австрия и Германия). Други лица, събиращи ТОЛ такса, бяха още по-решителни: беше постигнато споразумение относно техническата и договорната оперативна съвместимост между TIS-PL и VIA-T, което позволява на регионалните доставчици на услуги да предлагат услуги за електронно пътно таксуване, обхващащи области в Испания и Франция, където се начисляват ТОЛ такси.

Въпреки това **продължават да съществуват редица проблеми:**

– Въвеждането на ЕУЕПТ все още се възпрепятства от липсата на сътрудничество между различните групи заинтересовани страни, повечето от които показаха неангажираност за разрешаването на проблеми от общ интерес. Усилията на държавите членки са ограничени до този момент до нивото на отделни национални схеми за оперативна съвместимост, вече въведени в повечето държави с електронни системи за пътно таксуване. Необходима е решителна промяна в смисъла на общоевропейската оперативна съвместимост, за да се гарантира навременното предоставяне на ЕУЕПТ при справедливи, разумни и недискриминационни условия за достъп.

– Предстои повечето държави членки да завършат съответната национална рамка, така че потенциалните доставчици на ЕУЕПТ да знаят как да регистрират дейността си и къде да подадат жалба в случай на възпрепятстване от страна на лицата, събиращи ТОЛ такса. Към настоящия момент само две от държавите членки, които имат електронни системи за пътно таксуване, разполагат с помирителен орган, до който могат да се подават такива жалби[15]. Дискусиите по довършването на съответната правна и регулаторна уредба преди октомври 2012 г. все още продължават във всички останали държави членки.

– Някои лица, събиращи ТОЛ такса, предлагат договорна клауза, която предвижда автоматично прекратяване на договора, ако доставчикът на ЕУЕПТ не постигне пълно европейско покритие в рамките на 24 месеца[16]. Тази клауза представлява значителен риск за бизнеса и е отрицателен стимул за потенциалните доставчици на ЕУЕПТ. Не това е намерението на законодателя, чиято цел е да се предотврати концентрацията на доставчиците на ЕУЕПТ само на най-печелившите пазари и неоснователното забавяне на покритието на другите пазари. Отнемането на статута на доставчик на ЕУЕПТ се определя от държавните органи и следва да се предприеме единствено ако не съществува действително намерение от страна на съответната организация за постигане на пълно европейско покритие.

---

15 Основната мисия на националния помирителен орган е да провери, при поискване, дали са осигурени справедливи и недискриминационни договорни условия на всички доставчици на ЕУЕПТ в областите, където се събира ТОЛ такса на територията на държава членка, а именно, че договорните условия, които се изискват от лицата, събиращи ТОЛ такса спрямо различните доставчици на ЕУЕПТ са недискриминационни и отразяват коректно разходите и рисковете за страните по договора.

16 Член 4, параграф 1 от Решение 2009/750/ЕО относно правата и задълженията на доставчиците на ЕУЕПТ предвижда, че доставчиците на ЕУЕПТ трябва да покрият всички области на ЕУЕПТ в Общността в рамките на 24 месеца след регистрацията си.

– Общите разходи за оценяване на оперативната съвместимост и извършване на изпитвания на „годността за ползване“, изисквани от някои от лицата, събиращи ТОЛ такса от доставчика на ЕУЕПТ могат да представляват бариера пред започването на стопанска дейност. Но както беше обяснено по-горе, професионално заинтересованите лица следва да използват вариантите, които съществуват в законодателството относно Евровинетката за смекчаване на евентуални финансови рискове, свързани с лицата, събиращи ТОЛ такса и доставчиците на ЕУЕПТ.

– Може да се наложи да бъдат изменени редица текущи договори за концесии. Например може да се наложи лицата, събиращи ТОЛ такса, да коригират съответните такси, за да са в състояние да финансират инвестициите, необходими за адаптиране на инфраструктурата им. По отношение на пътното таксуване, договорите за концесия за събиране на ТОЛ таксите се сключват между лицето, събиращо ТОЛ такса и държавата членка или агенция, която работи под прекия контрол на държавните органи. Следователно отговорността за създаване на условия за въвеждането на ЕУЕПТ на тяхна територия е основно на съответната държава членка, която може да измени съществуващите договори за концесии, ако е необходимо.

## 4. СЛЕДВАЩИ СТЪПКИ

С цел да се улесни навременното въвеждане на ЕУЕПТ от държавите членки и от промишлеността, и да се насърчи необходимото сътрудничество съгласно изискванията на Европейския парламент и на Съвета, са необходими следните действия:

(1) Ускоряване на еднаквото прилагане на решението

– Комисията и държавите членки ще ускорят работата на Комитета за електронно пътно таксуване, създаден по силата на Директива 2004/52/ЕО. Държавите членки трябва неотложно да изпълнят своите задължения, предвидени с Решение 2009/750/ЕО, по-специално относно определянето на техните национални помирителни органи (член 10). При необходимост Комисията ще открива процедури за нарушение.

– Комисията ще наблюдава въвеждането на ЕУЕПТ от държавите членки и с оглед на своите указания относно тълкуването на понятията, посочени в приложение I към Решение 2009/750/ЕО. Държавите членки и националните помирителни органи трябва да използват указанията в своите контакти с лица, събиращи ТОЛ такса и потенциални доставчици на ЕУЕПТ. Доставчиците следва също така да ги използват в рамките на преговорите за сключване на договори. Освен това Комисията ще създаде Европейска мрежа на националните помирителни органи, която ще допринесе за осигуряването на европейски обхват на действие за професионално заинтересованите страни, свързани с ЕУЕПТ.

– Държавите членки следва да гарантират, че няма да бъдат допуснати договорни клаузи за автоматично прекратяване на договора, ако доставчик на ЕУЕПТ не постигне пълно европейско покритие в рамките на 24 месеца. Тези клаузи противоречат на полезното действие, предвидено в Решение 2009/750/ЕО. Ако тази практика продължи, Комисията ще образува процедури за нарушение.

– Комисията ще предприеме инициатива, която ще използва структурата, създадена по силата на действащото законодателство за ЕУЕПТ, за да разработи единен набор от протоколи за изпитвания за „годност за ползване“, включително за свързаните със сигурността аспекти, с цел да се ограничат несъответствията в тези протоколи между лицата, събиращи ТОЛ такса, което от своя страна ще допринесе за намаляване на разходите за доставчиците на ЕУЕПТ.

– Комисията ще създаде заедно със заинтересованите страни цялостна платформа за обмен на информация, която ще осигурява актуална и общодостъпна информация за ЕУЕПТ в интернет. Тази платформа ще допринесе и за обмена на най-добри практики и разпространението на актуална информация относно ЕУЕПТ сред професионално заинтересованите страни.

**(2) Поетапен подход**

Като първа крачка към пълната европейска оперативна съвместимост, държавите членки със значителен обем на трафика в трансевропейската мрежа следва да насърчават трансграничната оперативна съвместимост на своите електронни системи за пътно таксуване. Първите проекти за разгръщане на регионална основа ще бъдат насърчавани за потенциално разширяване в посока последващо обхващане на всички инфраструктури с електронно пътно таксуване в ЕС във възможно най-кратък срок и могат да осигурят конкретен опит в решаването на практически проблеми, свързани с ЕУЕПТ.

Трябва да се обърне внимание на участието на достатъчно широк кръг лица, събиращи ТОЛ такса и държави членки, за да се гарантира, че тези проекти могат да се екстраполират за целия Съюз. Знанията, придобити при изпълнението на тези регионални проекти, в пълно съответствие с принципа „един единствен договор/едно единствено бордово устройство“ трябва ефективно да се споделят с всички заинтересовани страни.

Комисията е готова да предостави техническа помощ за такива регионални инициативи и е готова да разгледа възможността за предоставяне на финансова подкрепа за мащабни регионални проекти в рамките на програмата „Трансевропейска транспортна мрежа”. Електронните системи за пътно таксуване са неделима част от трансевропейската енергийна мрежа (член 9, параграф 3 от Решение 661/2010/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа[17]), и следователно отговарят на изискванията за финансова подкрепа от страна на ЕС. Комисията ще разгледа включването в следващата работна програма на трансевропейката транспортна мрежа (TEN-T) на раздел за ЕУЕПТ и подобни регионални проекти. В зависимост от приемането на работната програма, може да се публикува покана за представяне на предложения до края на годината.

(3) **Внимателно проследяване на развитието и предприемане на нови инициативи, ако е необходимо**

[17] ОВ L 204, 5.8.2010 г., стр. 1.

При започването на нови проекти или подновяването на концесии държавите членки следва систематично да проверяват и да осигуряват спазването на изискванията за ЕУЕПТ. При приемането на своето становище относно нови условия за събиране на ТОЛ такси, които са нотифицирани в рамките на член 7з от Директива 1999/62/ЕО (директива „Евровинетка“), Комисията ще даде отрицателно становище, ако те не включват система, изцяло съвместима с ЕУЕПТ.

Ако споровете между лицата, събиращи ТОЛ такса, и доставчиците на ЕУЕПТ не могат да бъдат решени от помирителния орган, Комисията ще разгледа спорните въпроси и дали договореностите между лицата, събиращи ТОЛ такса и съответните съществуващи местни/национални доставчици на услуги са дискриминационни в сравнение с тези, които се предлагат на доставчиците на ЕУЕПТ.

На последно място може да се отбележи, че Бялата книга за транспорта посочва, че ако, въпреки всички тези усилия, анализът на Комисията покаже, че не е постигнат значителен напредък до средата на 2013 г. и в голяма степен липсва оперативно съвместима услуга за електронно пътно таксуване, Комисията си запазва правото да представи нова инициатива на Европейския парламент и на Съвета.

Комисията потвърждава своя ангажимент да предприеме всички необходими мерки за улесняване на създаването на пълна техническа и оперативна съвместимост на европейските системи за електронно пътно таксуване. Заедно със заинтересованите страни, тя ще удвои усилията си за постигане на достъпна за всички заинтересовани потребители на пътните мрежи действителна европейска услуга за електронно пътно таксуване[18].

Европейската промишленост понастоящем заема челни позиции в световен мащаб по отношение на пътното таксуване и оборудването за заплащане на ТОЛ такса. Предприятия от Европа продължават по целия свят да печелят обществени поръчки за събиране на пътни такси[19]. ЕУЕПТ може да улесни въвеждането и разгръщането в световен мащаб на нови продукти като оперативно съвместими бордови устройства, съчетаващи цифровия тахограф и събирането на ТОЛ такси с други приложения, свързани с интелигентните транспортни системи. Това на свой ред може да доведе до напълно нови услуги и приложения, отново с потенциал за реализация на световните пазари, което ще допринесе положително за растежа и заетостта в европейската икономика.

[18] Законодателството, свързано с ЕУЕПТ гарантира, че основните права на потребителите на пътните мрежи и по-специално защитата на личните им данни, са изцяло защитени.

[19] Например неотдавна са сключени договори в Австралия, Беларус, Канада, Израел