



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 4. září 2012
(OR. en)**

13301/12

TRANS 272

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel: Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel,
za generální tajemnici Evropské komise

Datum přijetí: 30. srpna 2012

Příjemce: Uwe CORSEPIUS, generální tajemník Rady Evropské unie

Č. dok. Komise: COM(2012) 474 final

Předmět: SDĚLENÍ KOMISE Zavádění evropské služby elektronického mýtného

Delegace naleznou v příloze dokument Komise COM(2012) 474 final.

Příloha: COM(2012) 474 final



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 30.8.2012
COM(2012) 474 final

SDĚLENÍ KOMISE

Zavádění evropské služby elektronického mýtného

(Text s významem pro EHP)

SDĚLENÍ KOMISE

Zavádění evropské služby elektronického mýtného

(Text s významem pro EHP)

1. Úvod

Cílem směrnice 2004/52/ES je dosažení interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného v Evropské unii¹. Stanoví zřízení evropské služby elektronického mýtného (dále jen „EETS“), která doplňuje vnitrostátní služby elektronického mýtného členských států.

Dotčeny jsou dva hlavní zúčastněné subjekty:

- subjekty pro výběr mýtného, které jsou provozovány buď jménem členského státu, nebo v rámci koncesní smlouvy s členským státem, řídí infrastrukturu a ukládají mýtné za pohyb vozidel v rámci sítě, kterou spravují, a
- poskytovatelé evropské služby elektronického mýtného (dále jen „poskytovatelé EETS“), kteří poskytují motoristům nebo silničním dopravcům potřebné zařízení a služby nezbytné pro přístup ke všem zpoplatněným infrastrukturám v EU a zajišťují platby splatných poplatků subjektům pro výběr mýtného za užívání jejich sítě.

V čl. 3 odst. 4 směrnice se stanoví, že členské státy, které mají elektronické systémy pro výběr mýtného, zajistí, aby operátoři nabízeli evropské služby elektronického mýtného pro těžká nákladní vozidla nejpozději tři roky po vstupu rozhodnutí o definici EETS v platnost a pro všechny ostatní kategorie vozidel nejpozději do pěti let.

Rozhodnutí Komise 2009/750/ES o definici evropské služby elektronického mýtného vstoupilo v platnost dne 8. října 2009² po jeho oznámení členským státům. Toto prováděcí rozhodnutí stanoví základní požadavky této služby s platností po celé EU, povinné normy, technické specifikace a provozní pravidla. K hlavním povinnostem patří:

- 1) Členské státy musí spravovat vnitrostátní elektronické rejstříky svých zpoplatněných sítí, subjektů pro výběr mýtného a poskytovatelů služeb mýtného považovaných za způsobilé pro registraci a zpřístupní je elektronicky veřejnosti. Musí rovněž zřídit smírčí orgán, jehož úkolem je usnadňovat smluvní jednání mezi subjekty pro výběr mýtného a poskytovateli EETS.
- 2) Subjekty pro výběr mýtného musí nastavit své elektronické systémy pro výběr mýtného v souladu s technickými normami podle právních předpisů a zveřejnit své smluvní podmínky; musí přijmout každého registrovaného poskytovatele EETS na nediskriminačním základě.
- 3) Poskytovatelé EETS musí být registrováni v členském státě, v němž jsou usazeni. Do 24 měsíců od své registrace musí dosáhnout plného pokrytí všech evropských elektronicky zpoplatněných silničních infrastruktur. Poskytovatelé EETS jsou účastníky hospodářské soutěže: všichni uživatelé silnic mají možnost uzavřít smlouvu s poskytovatelem podle své volby.

Článek 21 rozhodnutí 2009/750/ES požaduje, aby Komise vypracovala zprávu o pokroku při zavádění EETS. Toto sdělení na základě posouzení EETS v širším kontextu evropské

¹ Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

² Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11.

dopravní politiky předkládá zprávu o pokroku, jehož bylo dosaženo při jejím zavádění, a hodnocení Komise týkající se dalších kroků, které je třeba učinit, aby se služba EETS stala funkční.

2. SOUVISLOSTI EVROPSKÉ DOPRAVNÍ POLITIKY

Účinný vnitřní trh je nezbytnou podmínkou hospodářského růstu a prosperity, neboť umožňuje hladký, rychlý a bezpečný pohyb zboží a osob v celé Unii. To vyžaduje rozvinuté, udržované a účinně spravované infrastruktury.

Jako prostředek k usnadnění financování a řízení silniční infrastruktury evropská dopravní politika trvale podporuje zásady „platí uživatel“ a „platí znečišťovatel“. Mýtné, tj. zpoplatnění využívání silnic založené na ujeté vzdálenosti, typu vozidla (např. podle jeho vlivu na životní prostředí a dopadu na opotřebení), a dokonce i času (např. denní době), představuje spravedlivý a účinný způsob zavádění těchto zásad do praxe. Nabízí rovný způsob platby za mobilitu a účastníkům silničního provozu vysílá správné cenové signály. Jinými slovy, může zvýšit příjmy nezbytné pro údržbu a rozvoj silniční infrastruktury, řídit poptávku po dopravě (např. zkrátit čas ve špičkách, snížit provoz nebo ovlivnit volbu způsobu dopravy) nebo podpořit používání čistších vozidel.

Mýtné se používá ve stále větší míře. Dvacet dva členských států vybírá poplatky za používání silnic pro těžká nákladní vozidla v části své sítě a dvanáct členských států za lehká osobní vozidla. Zpoplatněné silnice v EU dosahují celkové délky asi 72 000 kilometrů, z nichž 60 % je vybaveno elektronickými systémy pro výběr mýtného a 40 % pokryto systémy dálničních známek. Dnes více než 20 milionů uživatelů silnic, motoristů nebo silničních dopravců využívá elektronické systémy pro výběr mýtného.

Zajištění plné evropské interoperability technologií pro elektronický výběr mýtného povede k úsporám z rozsahu a snížení nákladů na zařízení pro výběr mýtného. Evropská služba elektronického mýtného usnadní placení poplatků za používání silnic pro přeshraniční uživatele, včetně příležitostných uživatelů³. Uživatelé se snáze smíří s placením za užívání silnic, pokud budou platební prostředky interoperabilní na evropské úrovni.

Ve své bílé knize „Plán jednotného evropského dopravního prostoru“ z roku 2011 Komise nastínila možná opatření na zrychlení vývoje a harmonizace vybírání poplatků za využívání silnic. Zdůraznila, že evropská služba elektronického mýtného může být vhodným nástrojem pro podporu strategií výběru silničních poplatků, jež přispívají k zajištění udržitelného dopravního systému, a pro usnadnění přijetí výběru silničních poplatků ze strany uživatelů.

Podobně při poslední změně směrnice o „euroviněťě“ týkající se výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly⁴ Evropský parlament a Rada požádaly Komisi, aby „sledova[la] pokrok [v rámci směrnice], a zav[edla] tak v dohodnutých termínech skutečnou evropskou službu elektronického mýtného“ a „podpo[řila] spolupráci členských států, která se ukáže jako nezbytná k zajištění interoperability elektronického systému výběru mýtného na evropské úrovni“.

Zejména v případě, „kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěných palubních jednotek, tento stát

³ Dnešní režimy výběru poplatků za používání silnic musí zavádět nákladná a těžkopádná řešení pro příležitostné uživatele, kteří nejsou obvykle postaveni na roveň s pravidelnými uživateli.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

zajistí, aby příslušné palubní jednotky, které vyhovují požadavkům směrnice 2004/52/ES [...], mohli za přiměřených správních a ekonomických opatření získat všichni uživatelé“⁵.

3. DOSAŽENÝ POKROK

Pokrok, jehož bylo dosaženo při zavádění EETS, je neuspokojivý. Navzdory přijetí rozhodnutí 2009/750/ES, které stanoví nezbytné technické specifikace a požadavky a smluvní pravidla týkající se poskytování EETS, úsilí Evropské komise⁶ a vyspělosti technologií výběru mýtného není evropská služba elektronického mýtného dosud realitou každodenního života účastníků silničního provozu. Ne všechny členské státy a zúčastněné strany prokázaly plné zaujetí nezbytné k dokončení regulačního a provozního rámce služby na jejich úrovni. Do roku 2009 většina členských států, které zavedly vnitrostátní nebo místní elektronické systémy pro výběr mýtného, nevěnovala náležitou pozornost budoucímu evropskému rozměru této služby tak, aby byl dodržen harmonogram stanovený ve směrnici. Tato neschopnost zavést EETS, a to v předpokládaném harmonogramu, není dána technickými důvody. Dosáhnout celoevropské interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného není technicky složitější než celoevropský roaming mobilních telefonů nebo celosvětová interoperabilita kreditních karet.

Některé zúčastněné strany předložily několik možných vysvětlení výše uvedených zpoždění, ale většina z nich již není opodstatněná, nebo se týká problémů, které je možno řešit:

- Jako jeden z problémů se uvádí, že evropské právní předpisy pouze vymezují rámec pro EETS. Tento argument není zcela pravdivý, protože právní předpisy stanoví jasný soubor nezbytných pravidel a závazků. V souladu se svou politikou zachovat trhy se službami pokud možno otevřené hospodářské soutěži ponechává rozhodnutí Komise dodání služby na rozhodnutí trhu, a to zejména vznik poskytovatelů EETS.
- Dále byl uváděn argument, že z obchodního hlediska není EETS zajímavá. Je však předčasně přijímat ukvapené závěry a není pochyb o tom, že poptávka existuje:
 - V současné době má 25 % silniční nákladní dopravy přeshraniční rozměr a toto číslo by se do roku 2030 mělo zvýšit na 30 %. Zájem poskytovatelů služeb o EETS se tak stane ještě výraznějším. Profesní sdružení přepravců na evropské i vnitrostátní úrovni navíc opakovaně vyjádřila silnou poptávku po celoevropském interoperabilním elektronickém systému pro výběr mýtného, což je jasná výzva k zavedení EETS.
 - Asi deset organizací jasně vyjádřilo svůj úmysl požádat o registraci jako poskytovatele EETS a nedávno vytvořilo evropské profesní sdružení⁷ (AETIS). Třebaže zatím nebyl žádný poskytovatel EETS úředně zaregistrován, podle obdržených informací nejméně jeden potenciální poskytovatel EETS se obrátil na své vnitrostátní orgány se žádostí o registraci a byl odmítnut, protože právní a správní rámec nebyl připraven.
 - Pokračující rozvoj nebo rozšiřování režimů silničních poplatků v EU vytvoří pro poskytovatele EETS nové tržní příležitosti. Čtyři členské státy⁸ se chystají zavést nový celostátní režim výběru mýtného v příštích třech letech a v několika členských státech se rozšiřuje stávající režim výběru mýtného. V tomto ohledu je v bílé knize o jednotném evropském dopravním prostoru

⁵ Bod odůvodnění 31 a článek 7j zavedený směrnicí 2011/76/EU.

⁶ Například rozsáhlé studie skupin odborníků a projekty CESARE.

⁷ AETIS: Sdružení interoperabilních služeb elektronického mýtného zřízené 22. prosince 2011.

⁸ FR, BE, HU a DK.

stanovena řada opatření, která budou dále podporovat zavádění poplatků za používání silnic⁹.

- Zavádění EETS by rovněž zpomalily dlouhé životní cykly stávajících vnitrostátních systémů, pro něž přizpůsobit se EETS předtím, než tyto systémy zastarají, znamená dodatečné náklady. Zdá se však, že tento argument již neplatí. Většina systémů, které se v současné době používají, pochází z poloviny devadesátých let minulého století a blíží se technologické zastaralosti. Normotvůrce při přijímání směrnice 2004/52/ES navíc zaujal jasné stanovisko, že pro přechod k plně interoperabilním systémům jsou nezbytné investice, třebaže byl ponechán určitý stupeň flexibility, pokud jde o rozdělení výdajů potřebných k financování požadovaných investic mezi zúčastněné strany. Například náklady nebo části nákladů na investice mohou být financovány zavedením nových sazeb mýtného. Jinými slovy, na těchto investicích by se mohli podílet všichni uživatelé silnic podléhající výběru mýtného, a nikoliv pouze uživatelé EETS, protože podle směrnice 1999/62/ES (směrnice o euroviněťě) lze náklady související s EETS považovat za přípustné účtovatelné náklady na pozemní komunikace.

I přes zpoždění však **bylo dosaženo určitého pokroku:**

- Členské státy již vytvořily své vnitrostátní elektronické rejstříky obsahující seznam zpoplatněných pozemních komunikací na jejich území, které spadají do působnosti směrnice 2004/52/ES. Subjekty pro výběr mýtného zveřejnily své přehledy o oblasti EETS, v nichž jsou stanoveny obecné podmínky pro poskytování EETS na jejich pozemních komunikacích a vytvářejí základ pro smluvní vztahy mezi subjekty pro výběr mýtného a poskytovateli EETS.
- Řada vnitrostátních orgánů odpovědných za elektronický výběr silničních poplatků zřídila neformální, tzv. stockholmskou skupinu¹⁰, v níž aktivně spolupracují za účelem zavedení evropské služby elektronického mýtného a výměny osvědčených postupů. Tato skupina rovněž spolupracuje se sdružením AETIS⁷.
- Evropské normalizační organizace dosáhly výrazného pokroku v oblasti elektronického výběru poplatků a normalizace EETS, a to i pro satelitní systémy výběru mýtného. Byly přijaty zkušební postupy pro mobilní a pevná zařízení¹¹ a důležitá norma¹² týkající se výměny informací mezi poskytovateli služeb a subjekty pro výběr mýtného v satelitních systémech výběru mýtného, včetně prosazování předpisů.
- Komise v roce 2010 vydala „Pokyny pro uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES a rozhodnutí Komise 2009/750/ES“¹³ jako referenční

⁹ Cíl č. 10: Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ ... [v zájmu] vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic.

Strana 15: Externality (hluk, znečištění ...) by mohly být internalizovány zpoplatněním využívání infrastruktury:
1. Návrh na změnu směrnice o euroviněťě, 2. další akce přezkoumá postupné zavedení povinného systému harmonizované internalizace pro užitková vozidla v celé meziměstské síti ...

Opatření č. 32: Rámec EU pro vybírání poplatků za používání městských silnic.

Opatření č. 39: Rozumné stanovování cen a danění / Zhodnotit stávající režimy silničních poplatků pro automobily... / Pokračovat v internalizaci externích nákladů ...

¹⁰ Členové této skupiny jsou ministerstva či vnitrostátní orgány z AT, DE, DK, FI, FR, HU, IE, NL, PL, SE, SI, UK a CH a NO.

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

¹² Norma CEN/ISO EN 12855.

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

příručku pro zúčastněné profesní subjekty, které jsou přímo či nepřímo zaváděním evropské služby elektronického mýtného dotčeny.

- Komise po konzultaci se všemi zúčastněnými stranami v současné době připravuje pokyny k výkladu pojmů uvedených v příloze I rozhodnutí 2009/750/ES. Tato poznámka, která bude vydána v brzké době, obsahuje pokyny, jak by smírčí orgány měly zajistit, aby smluvní podmínky pro přístup k síti subjektů pro výběr mýtného byly i nadále spravedlivé, přiměřené a nediskriminační. Objasňuje rovněž možné vzory pro sdílení nákladů a odměn mezi zúčastněnými profesními subjekty. Zabývá se i problematikou zavádění EETS, jako jsou náklady na posuzování interoperability a provádění testů „vhodnosti pro použití“.
- V souladu s článkem 18 rozhodnutí 2009/750/ES byla zřízena skupina pro koordinaci subjektů, které jsou oprávněny vydávat osvědčení o „shodě se specifikacemi“ nebo „vhodnosti pro použití“ zařízení EETS. Tato skupina vypracuje pokyny, jež mají být předloženy ke schválení Výboru pro elektronické mýtné, který stanoví společné postupy pro provádění testů „vhodnosti pro použití“. Čtrnáct certifikačních subjektů ze šesti členských států projevilo zájem, aby byly oficiálně oznámeny Komisi.
- Zúčastněné profesní subjekty jsou si ve stále větší míře vědomy svých práv a povinností¹⁴. Obecně se shodují na tom, že impuls k zavedení EETS byl vydán a mnoho prvků nezbytných pro EETS již bylo zavedeno. Výrobci se stále častěji obracejí na útvary Komise s žádostí o doplňující informace nebo vysvětlení. Byla zahájena smluvní jednání mezi potenciálními poskytovateli EETS a subjekty pro výběr mýtného.
- Ve snaze získat zkušenosti v oblasti technické i smluvní interoperability některé subjekty pro výběr mýtného založily společné podniky, které nabízejí zákazníkům palubní jednotky, jež lze použít ve všech sítích, za něž odpovídají („EasyGo+“, což je smluvní interoperabilní služba, která se v současné době zavádí a která kombinuje různé technologie DSRC používané v Dánsku, Švédsku, Norsku a Rakousku, a „TOLL2GO“, což je technická interoperabilní služba, která je již v provozu a zajišťuje interoperabilitu komunikace prostřednictvím DSRC a satelitního spojení mezi Rakouskem a Německem). Ostatní subjekty pro výběr mýtného šly ještě dále: bylo dosaženo dohody v otázkách technické i smluvní interoperability mezi TIS-PL a VIA-T, která umožňuje regionálním poskytovatelům služeb nabízet služby elektronického mýtného v oblastech podléhajících výběru mýtného ve Španělsku a Francii.

Přetrvává však několik problémů:

- Zavádění EETS stále ještě brzdí nedostatek spolupráce mezi různými skupinami zúčastněných subjektů, z nichž většina projevila příliš malou ochotu k řešení problémů společného zájmu. Úsilí členských států se zatím omezilo na úroveň samostatné vnitrostátní interoperability, která se nyní zavádí ve většině zemí s elektronickým systémem pro výběr mýtného. Je nezbytné provést podstatnou změnu ve smyslu celoevropské interoperability v zájmu urychleného poskytování EETS za spravedlivých, přiměřených a nediskriminačních podmínek přístupu.
- Většina členských států stále ještě musí dokončit vnitrostátní rámec tak, aby potenciální poskytovatelé EETS věděli, jak se v praxi zaregistrovat a kde si stěžovat v případě nevstřícného chování subjektů pro výběr mýtného. V současnosti pouze

¹⁴ Konzultace se zúčastněnými profesními subjekty se uskutečnila v roce 2011 formou dotazníku a konference.

dva členské státy, které využívají elektronický systém pro výběr mýtného, zřídily smírčí orgán, na který se lze s těmito stížnostmi obracet¹⁵. Ve všech ostatních členských státech stále probíhají diskuse s cílem dokončit odpovídající právní a regulační rámec před říjnem 2012.

- Některé subjekty pro výběr mýtného navrhují smluvní doložku, která automaticky ukončí smlouvu, jestliže poskytovatel EETS do 24 měsíců nedosáhl celoevropského pokrytí¹⁶. Tato doložka představuje značné podnikatelské riziko a odrazuje potenciální poskytovatele EETS. Záměrem normotvůrce bylo zabránit tomu, aby se poskytovatel zaměřil pouze na nejvýnosnější trhy a bezdůvodně vyčkával s pokrytím ostatních. Ztráta pověření poskytovatele EETS závisí na veřejných orgánech a mělo by tak být rozhodnuto pouze tehdy, jestliže dotčená organizace nemá opravdový zájem dosáhnout úplného evropského pokrytí.
- Celkové náklady na posuzování interoperability a provádění testů „vhodnosti pro použití“, jež některé subjekty pro výběr mýtného požadují od poskytovatelů EETS, mohou představovat překážku pro vstup na trh. Jak však již bylo vysvětleno dříve, zúčastněné profesní subjekty by měly využít možnost nabízenou v právních předpisech o eurovinětě ke zmírnění možných finančních rizik subjektů pro výběr mýtného a poskytovatelů EETS.
- Některé platné koncesní smlouvy bude možná třeba změnit. Například subjekty pro výběr mýtného budou nuceny upravit sazby mýtného, aby mohly financovat nezbytné investice, které musí provést, aby přizpůsobily své infrastruktury. V případě výběru mýtného jsou koncesní smlouvy pro ukládání mýtného uzavírány mezi subjektem pro výběr mýtného a členským státem nebo agenturou působící pod přímou kontrolou veřejných orgánů. Proto odpovědnost za rozhodnutí umožnit zavedení EETS na svém území, spočívá především na dotyčném členském státě, který může případně změnit stávající koncesní smlouvy.

4. DALŠÍ KROKY

S cílem usnadnit včasné zavedení EETS členskými státy a odvětvím a podpořit nezbytnou spolupráci, jak požadoval Evropský parlament a Rada, jsou nezbytná tato opatření:

1) Urychlit jednotné provedení rozhodnutí

- Komise a členské státy zintenzívní činnost Výboru pro elektronické mýtné zřízeného směrnicí 2004/52/ES. Členské státy by měly co nejdříve splnit své povinnosti stanovené v rozhodnutí 2009/750/ES, zejména pokud jde o určení jejich vnitrostátního smírčího orgánu (článek 10). Komise v případě potřeby využije řízení o nesplnění povinnosti.
- Komise bude sledovat zavádění EETS v členských státech rovněž z hlediska svých pokynů k výkladu pojmů uvedených v příloze I rozhodnutí 2009/750/ES. Členské státy a vnitrostátní smírčí orgány by měly využít pokynů ve styku se subjekty pro výběr mýtného a potenciálními poskytovateli EETS. Poskytovatelé EETS by je měli

¹⁵ Vnitrostátní smírčí orgán má především za úkol na požádání ověřit, že všem poskytovatelům EETS ve všech oblastech EETS podléhajících výběru mýtného na území členského státu jsou zaručeny spravedlivé a nediskriminační smluvní podmínky, tj. že smluvní podmínky požadované subjekty pro výběr mýtného po různých poskytovatelích EETS jsou nediskriminační a spravedlivě zohledňují náklady a rizika smluvních stran.

¹⁶ V čl. 4 odst. 1 rozhodnutí 2009/750/ES o právech a povinnostech poskytovatelů EETS je stanoveno, že poskytovatelé EETS pokryjí všechny oblasti EETS ve Společenství do 24 měsíců od své registrace.

rovněž používat při smluvních jednáních. Komise také vytvoří evropskou síť vnitrostátních smírčích orgánů, která by přispěla k zajištění stejných podmínek v celé EU pro zúčastněné profesní subjekty EETS .

- Členské státy zajistí, aby smluvní doložky automaticky ukončující smlouvu, pokud poskytovatel EETS nedosáhne do 24 měsíců úplného evropského pokrytí, nebyly povoleny. Tyto doložky jsou v rozporu se zamýšleným užitečným účinkem rozhodnutí 2009/750/ES. Zůstane-li takový postup zachován, Komise zahájí řízení o nesplnění povinnosti.
- Komise vycházejíc ze struktury stanovené stávajícími právními předpisy pro EETS přistoupí k vypracování jednotného souboru protokolů pro testy „vhodnosti pro použití“, včetně bezpečnostních aspektů, aby se omezily nesrovnalosti těchto protokolů mezi subjekty pro výběr mýtného, což přispěje ke snížení nákladů účtovaných poskytovatelům EETS.
- Komise ve spolupráci se zúčastněnými subjekty zřídí komplexní platformu pro sdílení informací, která bude poskytovat aktuální informace o EETS prostřednictvím jednotného místa přístupu na internetu. Tato platforma rovněž přispěje k výměně osvědčených postupů a šíření aktuálních informací o EETS mezi zúčastněnými profesními subjekty.

2) **Postupný přístup**

Jako první krok k dosažení úplné evropské interoperability by členské státy, které se ve značném objemu podílejí na dopravě v transevropské síti, měly podporovat přeshraniční interoperabilitu svých elektronických systémů pro výběr mýtného. Tyto první zaváděcí projekty na regionálním základě budou podporovány tak, aby se v pozdější fázi mohly co nejdříve rozšířit na všechny elektronicky zpoplatněné evropské silniční infrastruktury v EU a mohly poskytnout konkrétní zkušenosti při řešení praktických problémů spojených s EETS.

Pozornost by měla být věnována zapojení dostatečného počtu subjektů pro výběr mýtného a členských států, aby bylo zajištěno, že tyto projekty je možno rozšířit na celou Unii. Poznatky získané při provádění těchto regionálních projektů plně vyhovujících principu jedné smlouvy / jedné palubní jednotky by měly být efektivně sdíleny všemi zúčastněnými subjekty.

Komise je ochotna těmto regionálním iniciativám poskytnout odbornou pomoc a je připravena prozkoumat možnosti poskytování případné finanční podpory na rozsáhlé regionální projekty v rámci programu TEN-T. Elektronické systémy pro výběr mýtného jsou nedílnou součástí transevropské sítě (čl. 9 odst. 3 rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě¹⁷), a jsou tedy způsobilé pro finanční podporu EU. Komise zváží zařazení oddílu týkajícího se EETS a podobných regionálních projektů do příštího pracovního programu TEN-T. V závislosti na přijetí pracovního programu by mohla být do konce roku zveřejněna výzva k předkládání návrhů.

3) **Pečlivě sledovat vývoj a případně přijmout nové iniciativy**

Členské státy by při zahajování nových projektů nebo obnově koncese měly systematicky kontrolovat a zajišťovat soulad s požadavky EETS. Při přijímání svého stanoviska k novým režimům výběru mýtného, které se oznamují podle článku 7h

¹⁷ Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

směrnice 1999/62/ES (euroviněta), vydá Komise záporné stanovisko, pokud nezahrnují systém plně kompatibilní s EETS.

Jestliže spory mezi subjekty pro výběr mýtného a poskytovateli EETS nemůže vyřešit smírčí orgán, Komise přezkoumá sporné body a to, zda ujednání mezi subjekty pro výběr mýtného a jejich stávajícími místními/celostátními poskytovateli služeb nejsou ve srovnání s pravidly navrhovanými poskytovatelům EETS diskriminační.

Rovněž bílá kniha o dopravě uvádí, že pokud by i přes veškeré toto úsilí posouzení Komise ukázalo, že do poloviny roku 2013 nebylo dosaženo podstatného pokroku a že není k dispozici interoperabilní služba elektronického mýtného v podstatném rozsahu, vyhrazuje si Komise právo předložit Evropskému parlamentu a Radě novou iniciativu.

Komise potvrzuje svůj závazek přijmout všechna nezbytná opatření k usnadnění zavedení plně technické a provozní interoperability evropských elektronických systémů pro výběr mýtného. Spolu se zúčastněnými stranami znásobí své úsilí s cílem zajistit, aby všem zainteresovaným účastníkům silničního provozu byla k dispozici skutečně celoevropská služba elektronického mýtného¹⁸.

Evropský průmysl v současné době zaujímá přední místo ve výrobě zařízení pro výběr silničních poplatků a mýtného. Evropské společnosti stále získávají zakázky na výběr mýtného po celém světě¹⁹. EETS může v celosvětovém měřítku usnadnit zavedení a rozvoj nových produktů, jako jsou interoperabilní palubní jednotky, spojující digitální tachografy a výběr mýtného s dalšími aplikacemi inteligentních dopravních systémů. To může vést ke vzniku zcela nových služeb a aplikací, opět se světovým tržním potenciálem, což přispěje k vytváření růstu a pracovních příležitostí v evropském hospodářství.

¹⁸ Právní předpisy týkající se EETS zajišťují, aby byla dodržena základní práva účastníků silničního provozu, zejména právo na ochranu osobních údajů.

¹⁹ Např. v poslední době Austrálie, Bělorusko, Kanada nebo Izrael.