

Cesta k dosažení evropské interoperability

(ITS international, červenec/srpen 2005, strana 43-44)

V současné době se vlády evropských států intenzivně zabývají otázkou zpoplatnění provozu těžkých nákladních vozidel na pozemních komunikacích. Některé státy (Švýcarsko, Rakousko a Německo) zavedly provozní schémata.

Německý a švýcarský systém pracují s využitím speciálního, na zakázku vyrobeného zařízení ve vozidle. Evropská komise se obává možného vyústění situace do stavu, kdy se bude po mezinárodních vozidlech vyžadovat paralelní sada různého složitosti vybavení ve vozidle.

Proto Evropská komise přijala novou směrnici (2004/52/ES), která vyžaduje po členských státech vytvoření společné Evropské služby elektronického mýtného (EETS). Záměrem je, aby řidiči jedoucí přes Evropu byli vybaveni palubní jednotkou (OBU), která bude podporovat všechny systémy elektronického zpoplatnění, spadající pod rozsah výše uvedené směrnice.

Většina elektronických systémů mýtného v Evropě je provozována komerčními provozovateli na základě koncesí, udělených příslušnými národními vládami. Státy, které ještě neměly zavedeny příslušné národní systémy, se v posledních letech začaly zajímat o zpoplatnění používání pozemních komunikací, a to z několika důvodů.

Spravedlivé stanovení ceny. Evropské státy, zejména ve střední Evropě, zažívají významný nárůst tranzitní dopravy, především těžkých nákladních vozidel, která způsobují většinu škod na pozemních komunikacích a také znečištění ovzduší. Vozidla registrovaná v příslušném státu se podílejí na nákladech dopadu provozu včetně udržování domácí sítě pozemních komunikací prostřednictvím zaplacení poplatků za registraci vozidla, silničních daní a spotřebních daní z pohonných hmot. Zahraniční těžká nákladní vozidla neplatí daně, a proto trvá přesvědčení, že se nepodílejí spravedlivým dílem na nákladech udržování silniční infrastruktury.

Další finanční prostředky. Investiční rozpočet Evropské komise nebyl považován za přiměřený již za existence evropské „patnáctky“. Za současného stavu, kdy po rozšíření má EU 25 členských států, je potřeba dalších investic do silniční infrastruktury čím dál více naléhavá, a Evropská komise hledá nové způsoby, jak navýšit její financování. Jedním z možných řešení je rozšíření systémů zpoplatnění. Evropská komise klade důraz na umožnění provádění nepřetržitých elektronických plateb a na zachování interoperability napříč Evropou.

Nahrazení spotřební daně. Spotřební daň představuje jeden z hlavních vládních příjmů spojených z provozem motorových vozidel, stává se ale čím dál tím méně populární. Vzhledem ke zvyšování výkonnosti vozidel se také stává postupem času méně efektivním zdrojem příjmů.

Evropský trh systémů elektronického vybírání mýtného

V rámci Evropy existuje již více než 8 mil. předplatitelů elektronického vybírání poplatků, a trh rapidně roste. Asociace evropských provozovatelů silničních mýtných systémů (ASECAP) čítá 121 členů, kteří provozují celkem 23 000 km zpoplatněných silnic v 16 zemích. Většina poplatků se vybírá prostřednictvím mýtných brán.

Palubní jednotky navrhované pro použití ve vozidlech jsou malé a na bateriový pohon, a jejich instalace je proto velmi snadná. (Někteří operátoři umožňují uživatelům přenositelnost palubních jednotek mezi vozidly). Platby se většinou realizují přímo ve vozidle prostřednictvím předplaceného účtu nebo následnou platbou, která se provádí centrálně.

Palubní jednotky navrhované a zaváděné do těžkých nákladních vozidel se stávají postupně stále více složitými, vyznačují se delší provozuschopností a větší spotřebou energie. Obvykle v sobě obsahují informace o vozidle a výši poplatku, který je nutné uhradit, a proto vyžadují nepřetržité spojení s vozidlem.

V současné době jsou v Evropě provozovány pouze dva takové systémy – v Německu a ve Švýcarsku – které ovšem nejsou interoperabilní. Evropská komise se začala ve zvýšené míře zajímat o otázky, které vyvstaly v souvislosti s pravděpodobností vzniku takové situace v budoucnosti, kdy se bude po dálkových a mezinárodních vozidlech vyžadovat několik různých palubních jednotek, a vyvíjí aktivitu směrem ke státům s cílem přesvědčit je ke spolupráci na dosažení interoperability.

Národní zpoplatnění

Zájem politiků na zpoplatnění provozu těžkých nákladních vozidel je silný a stále rostoucí. Ve Švýcarsku, Rakousku a Německu již bylo zavedeno národní zpoplatnění, a ve Francii se plánuje rozšíření působnosti současné národní nepřetržité služby elektronických plateb na těžká nákladní vozidla. Belgie, Česká republika a Slovenská republika v současné době zpracovávají svoje politiky zpoplatnění provozu těžkých nákladních vozidel.

Ve Spojeném království byl tamní daňovou správou vyvinut vlastní systém zpoplatnění těžkých nákladních vozidel. Když bylo vše připraveno k podávání nabídek zájemcům vybraných do užšího seznamu, oznámil dne 5.7.2005 Alistair Darling, britský ministr dopravy, že se výběrové řízení ruší. Namísto toho se stanou plány na zřízení dálkového zpoplatnění těžkých nákladních vozidel součástí širšího rámce prací na národním zpoplatnění užívání silnic. – s cílem dosáhnout jednotného, uceleného, nákladově efektivního systému.

Odkazy na webové stránky, kde lze nalézt další informace o těchto systémech jsou uvedeny na této adrese: www.rapp.uk.com.

Směrnice ES

Směrnice ES z dubna 2004 o „interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství“ reaguje na všechny tyto otázky. Směrnici upravený elektronický systém pro výběr mýtného (EETS), založený na jediné palubní jednotce ve vozidle, má za cíl zahrnout elektronické vybírání všech typů silničních poplatků, na celém území Společenství pokrytém silničními sítěmi: městskými, meziměstskými; dálnicemi; silnicemi vyšších i nižších tříd; trajekty; a silničními objekty (tunely a mosty).

Směrnice požaduje, aby všechny národní systémy zpoplatnění byly založeny na jedné nebo více z následujících technologií:

- Satelitní určování polohy;
- Mikrovlnné vyhrazené spojení krátkého dosahu (DSRC);
- GPRS (celulární síť – CN).

Interoperabilní palubní jednotky proto budou muset nabízet všechny tyto technologie.

Evropská komise vytvořila dva výbory, které budou dohlížet na provádění směrnice. Oficiálním Regulačním Výborem bude Výbor pro elektronické mýtné (Comité Télépéage, Electronic Tolling Committee), který byl zřízen jako rozhodovací orgán pro elektronické systémy pro výběr mýtného. Skládá se z jednoho zástupce každého z 25 členských států, a hlasovat se bude systémem kvalifikované většiny.

Druhým výborem je Expertní skupina pro elektronické vybírání mýtného. Kromě provozovatele a představitelů vlády z 25 členských států, budou jejími členy rovněž zástupci Islandu, Norska, Švýcarska, Chorvatska, Rumunska, Bulharska a Turecka, a dále zástupci čtyř organizací: ASECAP, ACEA (Evropská asociace výrobců automobilů), Mezinárodní silniční unie (IRU) a Mezinárodní silniční federace (IRF). Úkolem výboru bude projednávat návrhy týkající se interoperability a podávat návrhy na rozhodnutí oficiálnímu Výboru pro elektronické mýtné.

Evropská komise rovněž vytvořila postup, jakým budou skupiny odborníků dávat doporučení Expertní skupině pro elektronické vybírání mýtného (viz níže). Tyto skupiny jsou tvořeny týmy expertů vybraných Evropskou komisí, a ta využívá jimi vypracované zprávy ke konzultacím s jinými skupinami odborníků před tím, než postoupí návrhy na rozhodnutí Regulačnímu výboru.

Zpráva Skupiny 2, týkající se třídění vozidel, byla všeobecně přijata, a na podzim 2005 bude předána Regulačnímu výboru. Evropská komise navrhla, aby systémy založené na mikrovlnné technologii určené k použití v rámci Evropy měly jak italské národní (Telepass), tak i širší evropské (CEN) úroveň protokolu, a aby byl dodržen jednotný způsob elektronického výběru mýtného. Práce na této aplikaci budou zahájeny v nejbližší době v rámci Skupiny 11. Skupina 9 začne s pracemi v nejbližší budoucnosti, s cílem pokročit ve věci specifikace systému. Další informace podá pan Philippe Hamet (e-mail: philippe.hamet@cec.eu.int).

Zrušení systému ve Spojeném království

Zrušení systému ve Spojeném království nevyhnutelně sníží u dodavatelského průmyslu na trhu důvěru v komplexní palubní zařízení pro zpoplatnění těžkých nákladních vozidel. Toto je podstatná okolnost. Evropský trh těchto palubních jednotek je relativně malý tam, kde existuje a stále přetrvává značné riziko v prosazení izolovaného záměru. Je nutné zvýšit důvěru případných dodavatelů uzavřením dohody mezi potenciálními provozovateli systému ohledně společné specifikace, která bude přijata pro všechny další systémy.

Práce na plánu prací norem

Generální ředitelství průmyslu, jedno z Generálních ředitelství Evropské komise, vydalo mandát pro Evropské normalizační organizace (ESO), ve kterém jsou zmocněny zpracovat plán prací na normách, které podpoří směrnici. Úvodní zpráva k tomuto úkolu je k dispozici na adrese: www.cenorm.be/iss/efc, přičemž případné poznámky k ní jsou vítány. Ve zprávě se navrhuje, aby se práce zaměřily na minimální množství účtovacích funkcí, které budou moci být vestavěny do jakékoli palubní jednotky, certifikovány, a následně používány všemi operátory.

Závěry

Napříč Evropou roste zájem o systémy zpoplatnění, a již vzniklo mnoho národních iniciativ. Počet palubních jednotek v provozu se zvyšuje, a politický zájem na dosažení interoperability je velký.

Trh palubních jednotek založených na mikrovlnné technologii roste. Jeví se jako pravděpodobné, že v několika málo následujících letech bude dosaženo interoperability těchto systémů, a pravděpodobně se bude zvyšovat.

Navzdory silným národním zájmům na zavedení systémů zpoplatnění těžkých nákladních vozidel se trh stále ještě nejeví jako stabilní. Na důvěru dodavatelů bude mít nevyhnutelně vliv zrušení řízení o veřejné zakázce v případě systému zpoplatnění ve Spojeném království.

V rámci Evropské komise je v běhu velké množství aktivit, které směřují k vytvoření specifikace elektronického systému pro výběr mýtného. Jak ovšem vyplývá ze zpráv expertních skupin, postupně teprve vychází najevo složitost tohoto úkolu. Časový rámec s cílovým datem pro dosažení dohody o specifikaci - červenec 2006 – není již nyní považován za reálný.

Zaměření zájmu se pohybuje po celé Evropě v závislosti na tom, ve kterém státě je právě oznámeno vytvoření nového schématu, přičemž každá taková situace s sebou přináší další problémy k řešení ve vztahu k zajištění interoperability. Nezdá se pravděpodobné, že by mohlo být dosaženo interoperability systémů zpoplatnění těžkých nákladních vozidel pouze pomocí technického rozvoje.

Ze strany členských států bude nutné silné odhodlání k práci na politicky přijatelném řešení. Ať už ale situace dopadne jakkoli, několik příštích let bude z hlediska vývoje zpoplatnění užívání silnic v Evropě velice zajímavých.

Skupiny odborníků vytvořené k podávání doporučení Expertní skupině pro elektronické vybírání poplatků

- Skupina 00: Management
- Skupina 01: Specifikace vyhrazeného spojení krátkého dosahu (DSRC)
- Skupina 02: Třídění vozidel
- Skupina 03: Zpoplatnění založené na GNSS/CN (GNSS = Globální navigační satelitní systém – např. GPS, Galileo; CN = celulární síť – EG GSM)
- Skupina 04: Kontrola
- Skupina 05: Certifikace
- Skupina 06: Začlenění palubní jednotky do vozidla
- Skupina 07: Úloha finančních institucí
- Skupina 08: Ověřování specifikace TELEPASS
- Skupina 09: Specifikace pro celoevropský satelitní systém elektronického vybírání mýtného
- Skupina 10: Technologie a specifikace pro dozor
- Skupina 11: Jednotná evropská aplikace elektronického vybírání mýtného pro vyhrazené spojení krátkého dosahu (DSRC)