

Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e l'agevolazione dello scambio transfrontaliero di informazioni riguardanti il mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione)»

[COM(2017) 280 final– 2017/0128 (COD)]

(2018/C 081/25)

Relatore: **Vitas MAČIULIS**

Consultazione	Parlamento europeo, 15.6.2017 Consiglio dell'Unione europea, 20.6.2017
Base giuridica	Articolo 91 del TFUE
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Adozione in sezione	2.10.2017
Adozione in sessione plenaria	18.10.2017
Sessione plenaria n.	529
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	183/1/1

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il CESE sostiene fortemente la proposta della Commissione europea del 31 maggio 2017 sull'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale, che mira a migliorare le disposizioni stabilite nella direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004. L'applicazione pratica di tali disposizioni negli ultimi anni ha mostrato che molte di esse non soddisfano le esigenze attuali.

1.2. Sistemi di telepedaggio stradale sono stati già introdotti a livello nazionale, regionale o locale in 20 Stati membri. Tuttavia, la scarsa interoperabilità dei sistemi a livello internazionale comporta notevoli perdite di gettito per gli Stati membri, nonché costi supplementari per gli utenti della strada. Il CESE invita gli Stati membri a portare avanti una cooperazione transfrontaliera attiva nel contesto dello sviluppo di meccanismi avanzati di pedaggi stradali. L'insufficiente cooperazione ha come conseguenza l'impossibilità per gli Stati membri di individuare i trasgressori i cui veicoli sono immatricolati all'estero.

1.3. Il CESE è fermamente convinto che occorra compiere ogni sforzo per introdurre un sistema di telepedaggio stradale uniforme in tutta l'UE, basato su tecnologie avanzate. Il CESE è a favore di un sistema semplice, flessibile e a basso prezzo che possa essere esteso rapidamente ad un ventaglio più ampio di utenti e di reti stradali. Un sistema del genere creerebbe una base favorevole per l'attuazione, in materia di pedaggi, delle pratiche esenti da discriminazioni stabilite dalla normativa sull'Eurobollo.

1.4. L'unità di bordo, che è la componente essenziale in un sistema di telepedaggio, non deve necessariamente essere costituita da un'unica apparecchiatura fisica. A svolgere insieme le funzioni di un'unità di bordo potrebbe infatti essere una serie di apparecchiature interconnesse, fisicamente o a distanza, compresi smartphone e tablet. Il CESE raccomanda di incoraggiare a tal fine lo sviluppo di apposite applicazioni informatiche, che consentirebbero di ridurre notevolmente i costi per gli utenti della strada.

1.5. In alcuni Stati membri sono già in uso tecnologie di riscossione dei pedaggi stradali diverse tra loro, e per tali paesi il passaggio ad un sistema uniforme risulterebbe molto costoso. Il CESE raccomanda pertanto alla Commissione europea di studiare degli strumenti finanziari, tecnici e giuridici flessibili atti ad incoraggiare gli Stati membri a compiere ogni sforzo per integrare le diverse soluzioni esistenti in un unico sistema interoperabile. Inoltre, l'inclusione nell'allegato della direttiva di un elenco delle tecnologie utilizzate nei sistemi con un'unità di bordo faciliterebbe una risposta più rapida al progresso tecnologico e contribuirebbe al raggiungimento dell'uniformità.

1.6. Il CESE appoggia l'iniziativa della Commissione europea di introdurre un contratto unico con il fornitore del servizio europeo di telepedaggio (SET) per tutti gli utenti dell'UE. Ciò contribuirà ad applicare pratiche più trasparenti e più semplici per gli utenti.

1.7. In questo modo si renderebbe più agevole ed efficace recuperare i diritti d'uso della rete stradale non pagati da utenti stradali che agiscono in modo disonesto e fraudolento, indipendentemente dal paese di immatricolazione del loro veicolo. Il CESE raccomanda alla Commissione di prendere in considerazione la possibilità di prorogare i trattati che disciplinano l'uso del sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida (EUCARIS). L'infrastruttura e il software forniti da tale sistema, infatti, consentono ai paesi partecipanti di condividere le informazioni sugli autoveicoli in essi immatricolati e sulle patenti da loro rilasciate, contribuendo così a combattere i furti d'auto e le frodi in materia di immatricolazione.

1.8. Anche gli aspetti sociali della proposta della Commissione europea rivestono un'importanza cruciale. In tutta l'UE, nel settore del trasporto di merci su strada predominano le PMI e le microimprese. Il sistema di pedaggio elettronico per gli autoveicoli privati è una questione molto delicata, ed è pertanto opportuno che le soluzioni siano improntate al massimo equilibrio.

2. Contesto e quadro d'insieme dei sistemi di pedaggio in vigore

2.1. Nel 2012 in 20 paesi dell'UE erano soggetti al pagamento di diritti d'uso della rete stradale i veicoli commerciali pesanti, mentre in 12 Stati membri tali diritti d'uso erano applicati alle autovetture private. La rete stradale a pedaggio si estendeva per circa 72 000 chilometri, di cui il 60 % era attrezzato con sistemi di riscossione elettronica dei pedaggi, introdotti a livello nazionale o locale a partire dai primi Anni 90 in poi e sottoscritti da oltre 20 milioni di utenti della strada. I sistemi di comunicazione dedicati a corto raggio (*Dedicated Short Range Communications* — DSRC) sono la soluzione più comunemente adottata per la riscossione elettronica dei pedaggi. Nel corso degli ultimi 10 anni sono state adottate nuove tecnologie, incluse quelle satellitari. Di conseguenza, all'interno dell'Unione europea coesiste una serie di tecnologie diverse e, nella maggior parte dei casi, non interoperabili.

2.2. La direttiva 2004/52/CE era stata adottata per porre rimedio a tale frammentazione del mercato attraverso la creazione di un servizio europeo di telepedaggio (SET). A norma di tale direttiva, il servizio europeo di telepedaggio avrebbe dovuto essere disponibile per i veicoli pesanti a partire dall'ottobre 2012 ed essere offerto a tutti gli altri tipi di veicoli entro l'ottobre 2014.

2.3. Per far sì che i diversi sistemi di pedaggio fossero tecnologicamente compatibili e potessero essere collegati a questo sistema unico di pedaggio, la direttiva indicava tre tecnologie specifiche utilizzabili per la riscossione elettronica dei pedaggi: la tecnologia a microonde DSRC, quella di posizionamento satellitare (GNSS) e le comunicazioni mobili (GSM).

2.4. Attualmente, le disposizioni della direttiva 2004/52/CE non sono ancora state pienamente attuate nel mercato europeo dei pedaggi. I regimi di pedaggio non sono ancora omogenei perché ogni Stato membro e ogni esattore di pedaggi dispone di — o è soggetto a — un proprio quadro normativo, persegue propri obiettivi nell'instaurazione di un regime ed opera in un preciso contesto locale e in condizioni di traffico specifiche.

2.5. In numerosi pareri precedenti ⁽¹⁾, il CESE ha formulato raccomandazioni in cui sottolineava l'importanza di disporre di standard comuni e dell'interoperabilità transfrontaliera al fine di garantire trasporti transfrontalieri efficienti e lo sviluppo di un SET efficace.

2.6. Nell'UE i principali regimi di tariffazione sono:

2.6.1. Regimi di tariffazione basati sulla distanza: la tariffa è calcolata in base alla distanza percorsa dal veicolo, e poi modulata usando altri parametri inerenti al veicolo stesso (peso totale, numero di assi, classe di emissioni ecc.). Nell'UE questo è il tipo di regime più comune, che si avvale di vari mezzi tecnici per determinare una tariffa proporzionale per ciascun veicolo, in base all'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stradale.

2.6.2. Regimi di tariffazione basati sul tempo o su un contrassegno: la tariffa è calcolata sulla base di un determinato periodo di tempo e, anche in questo caso, modulata in funzione delle summenzionate caratteristiche del veicolo. Tali regimi comportano l'acquisto di un contrassegno che autorizza l'uso di una specifica rete stradale per un periodo di tempo determinato (un giorno, un mese o un anno intero). Il pedaggio da pagare è indipendente dall'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stradale.

⁽¹⁾ GU C 32 del 5.2.2004, pag. 36.
GU C 277 del 17.11.2009, pag. 85.
GU C 291 del 4.9.2015, pag. 14.
GU C 173 del 31.5.2017, pag. 55.
GU C 288 del 31.8.2017, pag. 85.

2.6.3. Regimi di tariffazione basati sull'accesso: la tariffa è applicata principalmente nelle aree urbane e in infrastrutture specifiche; l'utente paga per circolare nella zona di riferimento. Tali regimi consentono di ridurre il traffico e l'inquinamento in zone particolarmente sensibili delle città o in altre aree urbane fortemente edificate.

2.7. Nell'UE le tecnologie principali usate per le operazioni di pagamento elettronico dei pedaggi nei regimi basati sulla distanza sono due: il posizionamento satellitare (*Global Navigation Satellite System* — GNSS) e i sistemi di comunicazione dedicati a corto raggio (DSRC), una tecnologia microonde a 5,8 GHz adottata dal comitato europeo di normazione (CEN).

2.7.1. La tecnologia GNSS utilizza i dati relativi alla posizione del veicolo ricevuti da una rete di satelliti e misura la distanza percorsa sulla strada per determinare il pedaggio. L'unità di bordo individua la propria posizione e raccoglie ed elabora le informazioni necessarie, senza l'aiuto di unità collocate lungo la strada. È il sistema più appropriato, ma anche quello più costoso.

2.7.2. La tecnologia dei sistemi di comunicazione dedicati a corto raggio (*Dedicated Short Range Communications* — DSRC) si basa su una comunicazione radio bidirezionale tra apparecchiature fisse poste sul ciglio della strada e un'apparecchiatura mobile installata a bordo del veicolo. Per mezzo di tale comunicazione, l'identificazione dell'utente della strada (e del suo veicolo) da parte dell'infrastruttura posta sul ciglio della strada fa scattare il pagamento.

2.8. Nei regimi di tariffazione basati sull'accesso si adopera il sistema di riconoscimento automatico delle targhe (ANPR). Questa tecnologia si avvale di videocamere per leggere le targhe di immatricolazione dei veicoli, non richiede apparecchiature di bordo e usa apparecchiature poste sul ciglio della strada meno costose.

2.9. Le tabelle sottostanti offrono una panoramica dei vari sistemi di pedaggio in uso nei diversi paesi dell'UE.

2.9.1. Sistemi di pedaggio basati sulla distanza per veicoli pesanti:

Regimi di pedaggio	Tecnologia utilizzata	Paese
Free-flow (sistema «a flusso libero», cioè senza caselli o barriere)	GNSS con ANPR e/o DSRC.	Ungheria, Slovacchia, Belgio
Free-flow	GNSS con raggi infrarossi e/o DSRC.	Germania
Free-flow	DSRC	Austria, Repubblica ceca, Polonia, Portogallo, Regno Unito (Dartford Crossing)
Free-flow	ANPR	UK (Dartford Crossing)
Free-flow	ANPR e unità di bordo DSRC	Portogallo (A22, A25 ecc.)
Rete di stazioni di pedaggio (caselli)	DSRC	Croazia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, Portogallo, Spagna, Regno Unito

2.9.2. Sistemi di pedaggio basati sulla distanza per veicoli leggeri:

Regimi di pedaggio	Tecnologia utilizzata	Paese
Free-flow	DSCR/ANPR	Portogallo

Regimi di pedaggio	Tecnologia utilizzata	Paese
Singoli tratti con caselli	DSCR/ANPR	Austria (A9, A10 Tauri, A11 Caravanche, A13, Brennero e S16 Arlberg)
Rete di stazioni di pedaggio (caselli)	DSCR	Croazia, Danimarca, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, Portogallo, Spagna,

2.9.3. Sistemi di pedaggio basati sul tempo per veicoli pesanti:

Regimi di pedaggio	Tecnologia utilizzata	Paese
Contrassegno	Eurobollo elettronico	Danimarca, Lussemburgo, Paesi Bassi, Svezia.
Contrassegno	Contrassegno elettronico	Regno Unito, Lettonia
Contrassegno	Autoadesivo	Bulgaria, Lituania, Romania.

2.9.4. Sistemi di pedaggio basati sul tempo per veicoli leggeri:

Regimi di pedaggio	Tecnologia utilizzata	Paese
Contrassegno	Autoadesivo	Austria, Bulgaria, Repubblica ceca, Ungheria (contrassegno elettronico), Romania (contrassegno cartaceo), Slovenia, Slovacchia
Pedaggi con barriera fisica o free-flow	DSRC, ANPR — a seconda del regime	Regno Unito

2.9.5. Sistemi di pedaggio basati sull'accesso per tutti i veicoli ⁽²⁾:

Regimi di pedaggio	Tecnologia utilizzata	Paese
Pedaggio per l'accesso (controllo lungo i varchi di accesso)	ANPR	Svezia (Stoccolma)
Pedaggio per l'accesso (contrassegno)	ANPR	Regno Unito (<i>congestion charge</i> a Londra), Italia («Area C» di Milano)

3. Descrizione dei principali problemi

3.1. Nella sua comunicazione dell'agosto 2012 *Attuazione del servizio europeo di telepedaggio* (COM(2012) 474 final), la Commissione europea affermava chiaramente che la «carezza nella attuazione del SET e senza rispettare il calendario previsto non è dovuta a ragioni tecniche», ma che invece l'attuazione «è ancora ostacolata da una mancanza di cooperazione tra i diversi gruppi di parti interessate» e dall'insufficienza degli sforzi compiuti dagli Stati membri. Nella sua relazione dell'aprile 2013 su una strategia per un servizio di telepedaggio e un sistema di bollo per i veicoli leggeri privati in Europa (A7-0142/2013), il Parlamento europeo ha adottato la stessa posizione concordando «con la Commissione sul fatto che la tecnologia per rendere interoperabili i sistemi esiste già».

⁽²⁾ Studio «State of the art of electronic tolling», MOVE/D3/2014-259.

3.2. La maggior parte dei sistemi di pedaggio stradale esige l'installazione di unità di bordo sui veicoli. Solo alcuni di questi sistemi offrono un'interoperabilità transfrontaliera, mentre la maggioranza di essi non è interoperabile. Ciò comporta costi e oneri per gli utenti della strada, che devono attrezzare i loro veicoli con più unità di bordo per poter circolare senza ostacoli in paesi diversi. Attualmente tali costi sono stimati in 334 milioni di EUR all'anno, e si prevede che scenderanno appena sotto i 300 milioni di EUR all'anno entro il 2025.

3.3. Un certo grado di interoperabilità transfrontaliera è stato conseguito; ma in Croazia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, Slovacchia, Slovenia e Ungheria, nonché nella Repubblica ceca e nel Regno Unito, ancor oggi per il pagamento dei pedaggi possono essere utilizzate solo le unità di bordo nazionali. Uno degli scopi del SET era quello di consentire alle unità di bordo di essere integrate con altri dispositivi all'interno dei veicoli, in particolare con i tachigrafi digitali. L'integrazione con i tachigrafi, tuttavia, non si è dimostrata promettente.

3.4. La mancanza di interoperabilità transfrontaliera comporta anche dei costi per le autorità competenti, le quali devono acquistare unità di bordo superflue che funzionano a livello nazionale ma non sono utilizzabili all'estero e provvedere anche alla loro manutenzione. Nell'ambito di un solo sistema nazionale a sé stante, in cui la posizione dei veicoli è determinata ricorrendo al posizionamento satellitare, il costo una tantum per l'acquisto di tali unità di bordo è pari a 120 milioni di EUR, mentre i costi di manutenzione ammontano a 14,5 milioni di EUR all'anno⁽³⁾.

3.5. Non esiste ancora un sistema SET completo e sono stati compiuti scarsi progressi verso l'interoperabilità. I fornitori devono affrontare notevoli barriere all'ingresso: ad esempio, un trattamento discriminatorio da parte delle autorità, procedure di accettazione lunghe e soggette a cambiamenti, specificità tecniche dei sistemi locali che non ottemperano alle norme stabilite. Sono stati firmati solo pochi accordi limitati che interessino più di un paese dell'UE. E i motivi principali sono quelli esposti qui di seguito.

3.5.1. In primo luogo, l'attuale gestore del sistema di pedaggio gode di una posizione privilegiata su alcuni mercati nazionali. Ciò si traduce in ostacoli all'attuazione, in materia di pedaggi, di pratiche armonizzate ed esenti da discriminazioni nell'Unione europea.

3.5.2. In secondo luogo, la stessa legislazione sul SET pone degli ostacoli: in particolare, essa stabilisce che i fornitori del SET debbano essere in grado di offrire entro 24 mesi servizi estesi a tutto il territorio dell'UE.

3.5.3. Infine, i sistemi di pedaggio nazionali applicano le tre tecnologie consentite a norma della legislazione sul SET in modi molto diversi, il che rende difficile e costoso conseguire l'interoperabilità transfrontaliera.

3.6. Nella legislazione sul SET non figurano disposizioni efficaci per obbligare veicoli immatricolati in un altro paese dell'UE a pagare il pedaggio. In alcune località, il traffico internazionale rappresenta una quota significativa del totale delle entrate provenienti dal sistema di pedaggio, ragion per cui limitare i casi di mancato pagamento dei pedaggi da parte di utenti stranieri è una questione importante. Uno Stato membro che rileva il mancato pagamento di un pedaggio per mezzo di dispositivi automatici di controllo non è in grado di identificare il trasgressore in base al numero di targa se il veicolo è immatricolato all'estero. A livello UE non vi è alcuna base giuridica per lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli tra Stati membri ai fini della riscossione coercitiva dei pedaggi. La perdita di introiti per i sistemi di pedaggio nazionali, regionali e locali ammonta a circa 300 milioni di EUR all'anno⁽⁴⁾.

3.7. Vi è una forte necessità di promuovere lo scambio di informazioni in materia di evasione dei pedaggi a livello UE e di attribuire maggiori poteri alle varie autorità responsabili del sistema di pedaggio per individuare i trasgressori e avviare le procedure di riscossione coercitiva dei pedaggi. In materia di azioni per imporre il pagamento, gli Stati membri hanno la responsabilità di dimostrare che gli utenti della strada sono trattati nello stesso modo e anche quella di garantire che le sanzioni siano debitamente applicate.

3.8. L'obbligo imposto a tutti i fornitori del SET di coprire tutti i tipi di veicoli e ogni tipo di pedaggio in Europa è considerato eccessivo. L'efficienza sarebbe maggiore se i fornitori del SET fossero liberi di rispondere alle esigenze dei loro acquirenti, anziché essere costretti ad imporre loro un servizio completo ma costoso.

⁽³⁾ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e l'agevolazione dello scambio transfrontaliero di informazioni riguardanti il mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) COM(2017) 280 final.

⁽⁴⁾ Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e l'agevolazione dello scambio transfrontaliero di informazioni riguardanti il mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) COM(2017) 280 final.

3.9. Le modifiche alla direttiva sull'interoperabilità e la decisione sul SET proposte dalla Commissione consentiranno di realizzare risparmi per gli utenti della strada per un importo pari a 370 milioni di EUR (valore attuale netto [VAN], 2016-2025). La maggior parte di questi risparmi andrà a vantaggio del settore del trasporto merci su strada, composto prevalentemente da PMI. I gestori della rete stradale beneficeranno di risparmi dovuti al fatto di non dover acquistare unità di bordo superflue (48 milioni di EUR in VAN) e di entrate addizionali derivanti da migliori norme sulla riscossione coercitiva dei pedaggi a livello transfrontaliero (150 milioni di EUR all'anno). I fornitori del SET constateranno una riduzione degli oneri normativi connessi all'ingresso nei mercati nazionali (10 milioni di EUR in VAN, per un gruppo previsto di 12 fornitori del SET). Inoltre, essi vedranno espandersi il loro mercato, con introiti aggiuntivi pari a 700 milioni di EUR all'anno⁽⁵⁾.

4. Gli elementi chiave della proposta di rifusione della direttiva 2004/52/CE

4.1. Per l'applicazione transfrontaliera del pagamento dei pedaggi si procederebbe nel modo seguente.

4.1.1. Deve essere introdotto un semplice meccanismo per lo scambio automatico di informazioni tra gli Stati membri, e saranno messi in atto nuovi meccanismi e accordi giuridici per affrontare il problema dell'esecuzione transfrontaliera delle sanzioni per il mancato pagamento dei pedaggi. Le suddette informazioni dovrebbero consentire agli Stati membri di dar seguito ai casi di mancato pagamento dei pedaggi da parte di conducenti non residenti.

4.1.2. Il sistema dovrebbe includere tutti i tipi di veicoli e tutti i tipi di sistemi di pedaggio elettronici, compreso il pedaggio su base di immagini (*video-tolling*).

4.2. Le proposte principali in termini di tecnologie utilizzate e trattamento dei veicoli leggeri sono le seguenti:

4.2.1. l'elenco delle tecnologie è stato spostato nell'allegato della direttiva. In tal modo, sarà possibile rispondere al progresso tecnologico in maniera più rapida ed efficace;

4.2.2. è previsto che l'elenco delle tecnologie resti immutato e possa essere modificato in futuro solo dopo prove approfondite, un accurato lavoro di standardizzazione ecc.;

4.2.3. la Commissione propone di separare il SET per i veicoli commerciali pesanti e quello per i veicoli leggeri, in modo che l'uno possa essere fornito indipendentemente dall'altro;

4.2.4. sarà prevista una deroga per consentire ai fornitori del SET per veicoli leggeri di fornire ai clienti unità di bordo compatibili solo con la tecnologia DSRC.

4.3. Le definizioni del SET saranno unificate, e vengono proposte talune precisazioni:

4.3.1. si precisa che il SET deve essere offerto dai fornitori del SET e non dagli esattori di pedaggi. Ai fornitori del SET sarà garantito un accesso equo al mercato, alla pari con i fornitori di servizi di pedaggio nazionali. Ciò aumenterà le possibilità di scelta dei consumatori riguardo ai fornitori di servizi di pedaggio cui rivolgersi. Non vi sarà per gli Stati membri l'obbligo di garantire la messa in atto del SET entro un determinato periodo di tempo;

4.3.2. le unità di bordo non devono essere necessariamente costituite da un'apparecchiatura fisica unica, potendo comprendere diversi dispositivi collegati fisicamente o a distanza, incluse le apparecchiature già presenti nel veicolo, come ad esempio i sistemi di navigazione, che forniscano tutte le funzioni dell'unità di bordo. La stessa unità di bordo dovrebbe essere compatibile con tutti i sistemi di pedaggio stradale, e si possono utilizzare dispositivi mobili (come gli smartphone) accanto alle unità di bordo fisse.

5. Possibili ostacoli all'attuazione della proposta della Commissione

5.1. Realizzare l'interoperabilità transfrontaliera potrebbe richiedere sforzi amministrativi considerevoli e comportare costi significativi a causa delle differenze di ordine giuridico, tecnico e operativo tra i singoli sistemi di pedaggio nazionali, dovuti all'uso di tecnologie diverse.

5.2. Per superare tali difficoltà, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di creare un meccanismo di finanziamento. L'assegnazione delle risorse necessarie, infatti, incoraggerebbe gli Stati membri a rendere i loro sistemi nazionali interoperabili a livello dell'UE.

5.3. Ai fini dell'interoperabilità, è importante che i servizi del SET siano sviluppati parallelamente a quelli nazionali, ma è possibile che i fornitori del SET si trovino di fronte a una qualche forma di trattamento discriminatorio da parte delle autorità degli Stati membri.

⁽⁵⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione *Executive summary of the Impact Assessment* («Sintesi della valutazione d'impatto») (SWD(2017) 191 final).

5.4. Anche gli aspetti sociali della proposta in esame rivestono un'importanza cruciale. In tutta l'UE, nel settore del trasporto di merci su strada predominano le PMI e le microimprese, e si ritiene che per loro l'impatto sarebbe positivo. Un'estensione dell'applicazione tale da assoggettare le automobili private al pedaggio elettronico in una parte più ampia della rete stradale potrebbe non essere accolta positivamente dal pubblico, ragion per cui in tal caso occorrerebbe trovare soluzioni attentamente equilibrate.

5.5. Si potrebbero ridurre i costi per gli utenti intensificando la ricerca e lo sviluppo di soluzioni tecniche e informatiche nei sistemi di telepedaggio. La promozione dell'innovazione in questo campo costituisce un punto chiave sul quale la Commissione europea farebbe bene a concentrarsi.

Bruxelles, 18 ottobre 2017

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Georges DASSIS
