

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffings-systemen voor het wegverkeer en ter vergemakkelijking van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (herschikking)**

(COM(2017) 280 *final* — 2017/128 (COD))

(2018/C 081/25)

Rapporteur: **Vitas MAČIULIS**

Raadpleging	Europees Parlement, 15.6.2017 Raad, 20.6.2017
Rechtsgrond	Artikel 91 VWEU
Bevoegde afdeling:	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	2.10.2017
Goedkeuring door de voltallige vergadering	18.10.2017
Zitting nr.	529
Stemuitslag	183/1/1
(voor/tegen/onthoudingen)	

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) kan zich nagenoeg volledig vinden in het voorstel van de Commissie van 31 mei 2017 betreffende de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen voor het wegverkeer, dat gericht is op de verbetering van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004. Bij de uitvoering van de richtlijn gedurende de afgelopen jaren is gebleken dat veel bepalingen niet aan de huidige eisen voldoen.

1.2. Elektronische tolheffingssystemen zijn in twintig lidstaten reeds op nationaal, regionaal of lokaal niveau ingevoerd. De geringe interoperabiliteit van de systemen tussen de lidstaten resulteert evenwel in aanzienlijke inkomstenverliezen voor die staten en in extra kosten voor de weggebruikers. Het Comité moedigt de lidstaten aan om te streven naar actieve grensoverschrijdende samenwerking bij de ontwikkeling van een geavanceerd tolheffingsmechanisme. Gebrekkige samenwerking betekent dat een lidstaat overtreders niet kan identificeren indien een voertuig elders is ingeschreven.

1.3. Daarom moet alles in het werk worden gesteld om een eenvormig elektronisch systeem voor het wegverkeer in de gehele EU in te voeren, en dat op basis van geavanceerde technologie. Het EESC is voorstander van een eenvoudig, flexibel en goedkoop systeem dat snel kan worden uitgebreid tot een breder scala van gebruikers en wegennetten. Een dergelijk systeem zou een goede basis kunnen zijn voor de discriminatievrije heffingspraktijken, die zijn vastgesteld in de Eurovignet-wetgeving.

1.4. De boordunit (on-board unit — OBU), het belangrijkste onderdeel van het heffingssysteem, moet één enkel fysiek geïntegreerd apparaat zijn. Het kan bestaan uit een aantal fysieke of op afstand verbonden apparaten, zoals smartphones en tablets, die samen de taken van de OBU uitvoeren. De ontwikkeling van specifieke informatietoepassingen daartoe zou moeten worden gestimuleerd. Dat zou de kosten voor de weggebruikers aanzienlijk verminderen.

1.5. Sommige lidstaten hebben reeds met verschillende tolheffingstechnologieën gewerkt, en het zou voor die landen zeer duur zijn om op een uniform systeem over te stappen. De Commissie wordt dan ook aanbevolen om op zoek te gaan naar financieel flexibele, technische en juridische middelen om de lidstaten te stimuleren om de verschillende bestaande oplossingen in een interoperabel systeem te integreren. Opname in de bijlage bij de richtlijn van een lijst van technologieën die worden gebruikt in systemen met een OBU zou ook een snellere reactie op technologische ontwikkeling vergemakkelijken en dienstig zijn om uniformiteit te verwezenlijken.

1.6. Het EESC steunt het initiatief van de Europese Commissie om voor alle EU-gebruikers één enkele overeenkomst met de aanbieder van een Europese elektronische tolheffingsdienst (European Electronic Toll Service — EETS) te sluiten. Dit zal helpen om transparantere en gebruiksvriendelijkere praktijken te hanteren.

1.7. Dat zou ten goede komen aan een gemakkelijker en efficiëntere manier om alsnog tol te kunnen heffen bij malafide weggebruikers, ongeacht het land waar zij geregistreerd staan. Het EESC beveelt de Commissie aan om zich te beraden op een uitbreiding van de verdragen betreffende het gebruik van het EUCARIS-systeem (het Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem). Dit systeem levert reeds infrastructuur en software aan landen die daardoor in staat zijn om informatie over hun voertuig- en rijbewijsregistratie uit te wisselen, waardoor zij bijdragen aan de bestrijding van autodiefstal en registratiefraude.

1.8. De sociale aspecten van dit voorstel zijn eveneens cruciaal. Kmo's/mkb-bedrijven en micro-ondernemingen zijn zeer grote spelers in het wegvervoer in de hele EU. Elektronische tolheffing voor personenauto's is een zeer gevoelige kwestie. Oplossingen ter zake moeten derhalve zeer voorzichtig worden afgewogen.

## 2. Achtergrond en overzicht van de bestaande tolsystemen

2.1. In 2012 werd in twintig lidstaten tol geheven over het weggebruik door zware bedrijfsvoertuigen en in twaalf lidstaten over dat gebruik door personenauto's. Het tolplichtige wegennet was ongeveer 72 000 kilometer lang, waarvan 60 % was uitgerust met systemen voor elektronische tolheffing (electronic toll collection — ETC). Die waren vanaf het begin van de jaren 90 op nationaal of lokaal niveau ingevoerd en daarbij hadden zich meer dan 20 miljoen weggebruikers aangesloten. Speciale kortafstandscommunicatiesystemen (dedicated short-range communications — DSRC) zijn de meest voorkomende middelen voor ETC. Daarnaast is men de laatste tien jaar ook gebruik gaan maken van nieuwe, onder meer satellietgebaseerde technologieën. Als gevolg daarvan bestaan er in de Unie een aantal verschillende en meestal niet-interoperabele technologieën.

2.2. Richtlijn 2004/52/EG werd aangenomen om deze marktversnippering te verhelpen door de invoering van een EETS. Krachtens die richtlijn had de EETS uiterlijk vanaf oktober 2012 beschikbaar moeten zijn voor zware bedrijfsvoertuigen en uiterlijk in oktober 2014 voor alle overige soorten voertuigen.

2.3. Om ervoor te zorgen dat de tolsystemen technisch verenigbaar zouden zijn en dus zouden kunnen worden gekoppeld aan de EETS werden er in de richtlijn drie technieken aangewezen die mochten worden gebruikt voor ETC: microgolf-DSRC, satelliet (GNSS) en mobiele communicatie (GSM).

2.4. Momenteel zijn de bepalingen van Richtlijn 2004/52/EG nog niet volledig ten uitvoer gelegd op de Europese tolmarkt. Tolheffingsregelingen zijn nog altijd niet homogeen — elke lidstaat en tolheffer handelen volgens uiteenlopende regels en kennen verschillende doelstellingen voor het opzetten van een systeem en ook de plaatselijke context en verkeersomstandigheden lopen uit elkaar.

2.5. Het EESC heeft gewezen op het belang van gemeenschappelijke regels en grensoverschrijdende interoperabiliteit om te zorgen voor efficiënt grensoverschrijdend vervoer en de ontwikkeling van doeltreffende EETS in de aanbevelingen die het heeft geformuleerd in tal van eerdere adviezen <sup>(1)</sup>.

2.6. De belangrijkste heffingssystemen in de Unie zijn:

2.6.1. Op afstand gebaseerde heffing: het verschuldigde bedrag wordt berekend op basis van de afstand die het voertuig heeft afgelegd en vervolgens aangepast aan de hand van andere kenmerken van het voertuig (totaal gewicht, aantal assen, emissieklasse enz.). Dit is het meest voorkomende systeem in de EU en het gebruikt diverse technische middelen om een voertuig evenredig, d.w.z. op basis van het werkelijke gebruik van de wegeninfrastructuur, aan te slaan.

2.6.2. Heffing op basis van periode of middels verkoop van een vignet: het te betalen bedrag wordt op basis van een periode berekend en wordt vervolgens ook weer aangepast aan de hand van dezelfde voertuigkenmerken als bovengenoemd. Dergelijke systemen omvatten de aankoop van een vignet voor het gebruik van een bepaald wegennet voor een bepaalde tijd (een dag, een maand of een heel jaar). De te betalen vergoeding is onafhankelijk van het daadwerkelijke gebruik van de wegeninfrastructuur.

---

<sup>(1)</sup> PB C 32 van 5.2.2004, blz. 36.  
PB C 277 van 17.11.2009, blz. 85.  
PB C 291 van 4.9.2015, blz. 14.  
PB C 173 van 31.5.2017, blz. 55.  
PB C 288 van 31.8.2017, blz. 85.

2.6.3. Toegangsheffingen: deze worden in beginsel gebruikt in stedelijke gebieden en voor specifieke infrastructuur: de gebruiker betaalt tol om in de desbetreffende zone te rijden. Dergelijke systemen maken het mogelijk om verkeer en vervuiling tegen te gaan in bijzonder gevoelige delen van de stad of van andere dichtbevolkte stedelijke gebieden.

2.7. Binnen de EU worden voor elektronische toltransacties op basis van afstand voornamelijk de volgende twee technologieën gebruikt: het wereldwijd satellietnavigatiesysteem (Global Navigation Satellite System — GNSS) en DSRC, een microgolfttechnologie met frequentieband 5,8 GHz en goedgekeurd door het Europees Comité voor normalisatie (CEN).

2.7.1. GNSS gebruikt de gegevens over de positie van het voertuig die worden ontvangen van een netwerk van satellieten en meet de afgelegde afstand over de weg om het heffingsbedrag vast te stellen. Daarbij identificeert de OBU de locatie van het voertuig en verzamelt en verwerkt de boordunit de noodzakelijke gegevens zonder de steun van langs de weg geplaatste vaste apparatuur. Het is het meest geschikte maar ook het duurste systeem.

2.7.2. DSRC is gebaseerd op tweerichtings-radiocommunicatie tussen langs de weg geplaatste vaste apparatuur (fixed roadside equipment — RSE) en de OBU in het voertuig. Via deze communicatie worden de weggebruiker en zijn voertuig geïdentificeerd door apparatuur langs de weg om de betaling in te leiden.

2.8. Automatische nummerplaatherkenning (Automatic Number Plate Recognition — ANPR) wordt gebruikt voor toegangsheffingen. Daarbij lezen videocamera's de kentekenplaten van het voertuig. Er is geen OBU nodig en de apparatuur langs de weg is goedkoper.

2.9. Een overzicht van de verschillende tolsystemen in de lidstaten wordt in onderstaande tabellen gegeven:

2.9.1. Op afstand gebaseerde tolheffing voor zware bedrijfsvoertuigen:

Tolsysteem	Gebruikte technologie	Land
Vrije verkeersstroom	GNSS met ANPR en/of DSRC	Hongarije, Slowakije, België
Vrije verkeersstroom	GNSS met infrarood en/of DSRC	Duitsland
Vrije verkeersstroom	DSRC	Oostenrijk, Tsjechië, Polen, Portugal, het Verenigd Koninkrijk (Dartford Crossing)
Vrije verkeersstroom	ANPR	VK (Dartford Crossing)
Vrije verkeersstroom	ANPR en DSRC OBU	Portugal (A22, ...,A25)
Netwerk met tolhuisje	DSRC	Kroatië, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Polen, Portugal, Spanje, Verenigd Koninkrijk

2.9.2. Op afstand gebaseerde tolheffing voor lichte voertuigen:

Tolsysteem	Gebruikte technologie	Land
Vrije verkeersstroom	DSCR/ANPR	Portugal

Tolsysteem	Gebruikte technologie	Land
Individuele trajecten met tolhuisjes	DSCR/ANPR	Oostenrijk (A9, A10 Tauern, A11 Karawanken, A13, Brenner en S16 Arlberg)
Netwerk met tolhuisje	DSCR	Kroatië, Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Polen, Portugal, Spanje

2.9.3. Op periode gebaseerde tolheffing voor zware bedrijfsvoertuigen:

Tolsysteem	Gebruikte technologie	Land
Vignet	e-Eurovignet	Denemarken, Luxemburg, Nederland, Zweden
Vignet	Elektronisch vignet	VK, Letland
Vignet	Sticker	Bulgarije, Litouwen, Roemenië

2.9.4. Op periode gebaseerde tolheffing voor lichte voertuigen::

Tolsysteem	Gebruikte technologie	Land
Vignet	Sticker	Oostenrijk, Bulgarije, Tsjechië, Hongarije (e-vignet), Roemenië (papier-vignet), Slovenië, Slowakije
Tol met poortje, slagboom enz. of vrije verkeersstroom	DSRC, ANPR — afhankelijk van systeem	VK

2.9.5. Op toegang gebaseerde tolheffing voor alle voertuigen <sup>(2)</sup>:

Tolsysteem	Gebruikte technologie	Land
Toegangsheffing (cordon charge)	ANPR	Zweden (Stockholm)
Toegangsheffing (vignet)	ANPR	VK (Londen congestieheffing), Milaan (zone C-heffing)

### 3. Beschrijving van de voornaamste problemen

3.1. In haar mededeling van augustus 2012 over de tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst (COM(2012) 474 final) heeft de Europese Commissie duidelijk het volgende aangegeven: „Het feit dat de EETS niet of niet binnen de geplande agenda ten uitvoer is gelegd, is niet te wijten aan technische redenen [...]. De tenuitvoerlegging van de EETS wordt nog steeds gehinderd door een gebrek aan samenwerking tussen de verschillende groepen belanghebbenden [...]. De inspanningen van de lidstaten bleven tot dusver beperkt [...]”. In zijn verslag van april 2013 over een strategie voor een elektronische tolheffingsdienst en een vignetregeling voor lichte particuliere voertuigen in Europa (A7-0142/2013) stelde het Europees Parlement: „[...] is het eens met de Commissie dat de technologie om systemen voor wegentolheffing interoperabel te maken reeds voorhanden is”.

<sup>(2)</sup> Studie over „State of the art of electronic tolling” MOVE/D3/2014-259.

3.2. Voor de meeste tolsystemen moeten weggebruikers een OBU installeren. Enkele systemen bieden grensoverschrijdende interoperabiliteit, maar de meeste niet. Dit leidt tot kosten en lasten voor de weggebruikers, die hun voertuigen met meerdere OBU's moeten uitrusten om ongehinderd in verschillende landen te kunnen rijden. De kosten worden op dit ogenblik op 334 miljoen EUR per jaar geraamd, en zullen naar verwachting dalen tot net onder 300 miljoen EUR per jaar tegen 2025.

3.3. Er is sprake van een zekere mate van grensoverschrijdende interoperabiliteit, maar in Kroatië, Tsjechië, Duitsland, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Polen, Slowakije, Slovenië en het Verenigd Koninkrijk kunnen nog steeds alleen nationale OBU's worden gebruikt om tol te betalen. Een van de doelstellingen van de wetgeving was OBU's aan te sluiten op andere apparaten in voertuigen, met name digitale tachografen. Aansluiting op tachografen is geen succes gebleken.

3.4. Het gebrek aan grensoverschrijdende interoperabiliteit brengt ook kosten met zich mee voor de autoriteiten, namelijk voor de aankoop en het onderhoud van overbodige OBU's die alleen in hun eigen lidstaat werken, en dus niet in het buitenland kunnen worden gebruikt. Voor slechts één nationaal systeem waarbij de positie van voertuigen wordt bepaald aan de hand van satellietplaatsbepaling, bedragen de eenmalige kosten voor de aankoop van de OBU's 120 miljoen EUR en de onderhoudskosten 14,5 miljoen EUR per jaar <sup>(3)</sup>.

3.5. Er is nog steeds geen volledige EETS en met interoperabiliteit zijn nog maar zeer weinig vorderingen gemaakt. Aanbieders worden geconfronteerd met aanzienlijke barrières voor markttoegang, zoals discriminerende behandeling door de autoriteiten, lange en steeds weer gewijzigde goedkeuringsprocedures en technische specificaties in lokale systemen die niet voldoen aan de vastgestelde normen. Er zijn slechts weinig, en ook nog eens beperkte, overeenkomsten die door meer dan één lidstaat zijn ondertekend. De belangrijkste redenen daarvoor zijn.

3.5.1. De huidige exploitant van een tolsysteem heeft een bevoorrechte positie op een aantal nationale markten. Dit resulteert in belemmeringen voor de tenuitvoerlegging van geharmoniseerde en discriminatie-vrije heffingspraktijken in de EU.

3.5.2. De EETS-wetgeving bevat hindernissen: zo bestaat er met name de verplichting dat EETS-aanbieders binnen 24 maanden in de gehele EU diensten moeten kunnen aanbieden.

3.5.3. In de nationale heffingsregelingen worden de drie technologieën die in de EETS-wetgeving zijn toegestaan zeer uiteenlopend toegepast, waardoor het moeilijk en duur is om grensoverschrijdende interoperabiliteit te realiseren.

3.6. Die wetgeving kent geen doeltreffende bepalingen om achteraf tol te innen wanneer voertuigen in een andere lidstaat zijn ingeschreven. Op sommige plaatsen is het internationaal verkeer goed voor een substantieel deel van de totale inkomsten uit tolheffing. Daarom is het zaak om ontwijking door buitenlandse weggebruikers zo veel mogelijk te beperken. Een lidstaat die een overtreding vaststelt door middel van automatische controletoeestellen, kan de overtreder niet identificeren op basis van de nummerplaat als het voertuig in het buitenland is ingeschreven. Er bestaat op EU-niveau geen rechtsgrondslag voor de uitwisseling van voertuigregistratiegegevens tussen lidstaten met het oog op tolninning. Het daaruit voortvloeiende inkomstenverlies aan nationale, regionale en lokale tolbetalingen bedraagt ongeveer 300 miljoen EUR per jaar <sup>(4)</sup>.

3.7. Er bestaat een grote behoefte aan bevordering van de uitwisseling van informatie over tolontwijking op EU-niveau en meer bevoegdheden voor de tolheffingsautoriteiten om overtreders te identificeren en invorderingsprocedures in te leiden. Wat de handhaving betreft, hebben de lidstaten de verantwoordelijkheid om aan te tonen dat weggebruikers gelijk worden behandeld en om ervoor te zorgen dat sancties naar behoren worden toegepast.

3.8. De verplichting voor EETS-aanbieders om alle voertuigtypen en elk tolgebied in Europa te bestrijken wordt als excessief beschouwd. De aanbieders laten inspelen op de behoeften van hun klanten in plaats van hen te verplichten een volledige maar dure dienstverlening op te leggen aan deze klanten, zou veel efficiënter zijn.

<sup>(3)</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen en ter vergemakkelijking van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (herschikking) (COM(2017) 280 final).

<sup>(4)</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de interoperabiliteit van elektronische tolheffingssystemen en ter vergemakkelijking van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over niet-betaling van wegentol in de Unie (herschikking) (COM(2017) 280 final)

3.9. De door de Commissie voorgestelde wijzigingen in de Interoperabiliteitsrichtlijn en het EETS-besluit zullen de weggebruikers 370 miljoen EUR opleveren (netto contante waarde (NCW, 2016-2025)). Het vrachtvervoer over de weg, een sector die voornamelijk uit kleine en middelgrote ondernemingen bestaat, zal hiervan het meest profiteren. Beheerders van wegnetten zullen ook kunnen besparen omdat zij geen overbodige OBU's meer hoeven aan te schaffen (48 miljoen EUR NCW) en extra inkomsten gaan genieten als gevolg van betere regels inzake grensoverschrijdende handhaving (150 miljoen EUR per jaar). De EETS-aanbieders zullen profiteren van een vermindering van regelgevingsdruk inzake toetreding tot nationale markten (10 miljoen EUR NCW voor naar verwachting 12 aanbieders). Voorts zullen zij hun markt zien groeien met extra inkomsten ten belope van 700 miljoen EUR per jaar<sup>(5)</sup>.

#### **4. De belangrijkste elementen van het voorstel van de Commissie voor een herschikking van Richtlijn 2004/52/EG**

4.1. Adequate grensoverschrijdende handhaving zou als volgt gestalte moeten krijgen:

4.1.1. Er moet een eenvoudig automatisch mechanisme voor de uitwisseling van informatie tussen de lidstaten worden ingevoerd. Nieuwe mechanismen en wettelijke overeenkomsten zullen worden uitgevoerd om het hoofd te bieden aan de problemen met grensoverschrijdende bestrijding van tolontduiking. Aan de hand van deze informatie kunnen de lidstaten gevallen van niet-betaling door buitenlandse bestuurders aanpakken.

4.1.2. Het systeem omvat alle typen voertuigen en alle soorten elektronische tolheffingssystemen, met inbegrip van heffing op basis van video.

4.2. De belangrijkste voorstellen in termen van de gebruikte technologieën en de behandeling van lichte voertuigen luiden als volgt:

4.2.1. De lijst van technologieën wordt verplaatst naar de bijlage bij de richtlijn. Dit zal het mogelijk maken om sneller en efficiënter in te spelen op technologische vooruitgang.

4.2.2. Deze lijst van technologieën zou ongewijzigd blijven en zou in de toekomst alleen kunnen worden gewijzigd na grondige tests, normalisering enz.

4.2.3. De Commissie stelt separate EETS voor voor resp. zware bedrijfsvoertuigen en lichte voertuigen, zodat deze diensten onafhankelijk van elkaar kunnen worden verleend.

4.2.4. Er wordt een afwijking ingevoerd waardoor aanbieders van EETS voor lichte voertuigen hun klanten DSRC-OBU's kunnen verstrekken.

4.3. De definities van EETS zullen worden geüniformeerd en er zijn bepaalde verduidelijkingen voorgesteld.

4.3.1. Er wordt verduidelijkt dat EETS moet worden verleend door EETS-aanbieders en niet door tolheffers. EETS-aanbieders zal markttoegang op voet van gelijkheid met nationale aanbieders worden gegarandeerd. Daardoor worden de keuzemogelijkheden van de consument betreffende dienstverleners uitgebreider. De lidstaten zijn niet verplicht ervoor te zorgen dat EETS op bepaalde tijdstippen wordt gebruikt.

4.3.2. Een OBU hoeft niet één fysiek apparaat te zijn, maar kan bestaan uit diverse elementen die fysiek of op afstand gekoppeld zijn, met inbegrip van reeds in het voertuig geïnstalleerd materiaal, zoals navigatiesystemen, dat alle OBU-functies vervult. Een OBU moet voor alle heffingssystemen voor het wegverkeer bruikbaar zijn, en mobiele toestellen zoals smartphones mogen samen met vaste OBU's worden gebruikt.

#### **5. Mogelijke belemmeringen voor de uitvoering van het voorstel van de Commissie**

5.1. De verwezenlijking van grensoverschrijdende interoperabiliteit zou aanzienlijke administratieve inspanningen kunnen vergen en forse kosten mee kunnen brengen als gevolg van juridische, technische en operationele verschillen tussen de individuele nationale tolheffingsregelingen als gevolg van het gebruik van verschillende technologieën.

5.2. De Commissie zou moeten nagaan of er een financieringsmechanisme kan worden ingevoerd om deze moeilijkheden te overwinnen. Toewijzing van de nodige middelen zou de lidstaten ertoe kunnen aanmoedigen om hun systemen interoperabel te maken op EU-niveau.

5.3. Het is zaak dat EETS-diensten naast nationale diensten kunnen worden ontwikkeld. Maar waarschijnlijk zullen EETS-aanbieders te maken krijgen met een of andere vorm van discriminerende behandeling door lokale overheden in de lidstaten.

---

<sup>(5)</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie — Samenvatting van de effectbeoordeling (SWD(2017) 191 final).

5.4. De sociale aspecten van dit voorstel zijn eveneens cruciaal. Kmo's/mkb-bedrijven en micro-ondernemingen zijn zeer grote spelers in het wegvervoer in de hele EU en het effect op hen is naar verwachting positief. Uitbreiding van het toepassingsgebied zodat een groter deel van het wegennet wordt onderworpen aan elektronische tolheffing voor personenauto's zou wel eens slecht kunnen vallen bij het publiek. Daarom moeten oplossingen hier uiterst zorgvuldig worden afgewogen.

5.5. De kosten voor de gebruikers kunnen worden verminderd door intensivering van onderzoek en ontwikkeling van technische oplossingen voor ETC. Stimulering van innovatie op dit gebied is een van de belangrijkste punten waarop de Commissie zich zou moeten richten.

Brussel, 18 oktober 2017.

*De voorzitter*  
*van het Europees Economisch en Sociaal Comité*  
Georges DASSIS

---