

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare)

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

(2018/C 081/25)

Raportor: **Vitas MAČIULIS**

Sesizare	Parlamentul European, 15.6.2017 Consiliul Uniunii Europene, 20.6.2017
Temei juridic	Articolul 91 din TFUE
Secțiunea competentă	Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională
Data adoptării în secțiune	2.10.2017
Data adoptării în sesiunea plenară	18.10.2017
Sesiunea plenară nr.	529
Rezultatul votului (voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	183/1/1

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE sprijină cu fermitate propunerea Comisiei Europene din 31 mai 2017 privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică, care vizează îmbunătățirea dispozițiilor prevăzute în Directiva Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004. Utilizarea practică a acestor dispoziții în ultimii ani a demonstrat că multe dintre ele nu reușesc să îndeplinească cerințele moderne.

1.2. Sisteme de taxare rutieră electronică au fost deja introduse la nivel național, regional sau local în 20 de state membre. Cu toate acestea, interoperabilitatea redusă a sistemelor la nivel internațional generează pierderi considerabile de venituri pentru statele membre, precum și costuri suplimentare pentru utilizatorii direcți ai căilor rutiere. CESE încurajează statele membre să coopereze activ între ele în contextul dezvoltării unor mecanisme avansate de taxare rutieră. Lipsa cooperării înseamnă că statele membre nu au posibilitatea de a identifica anumiți contravenienți dacă vehiculele lor sunt înmatriculate în străinătate.

1.3. CESE este ferm convins că ar trebui depuse toate eforturile posibile pentru a introduce un sistem uniform de taxare rutieră electronică pe întreg teritoriul UE, bazat pe tehnologii avansate. CESE se pronunță în favoarea unui sistem simplu, flexibil și cu prețuri scăzute, care să poată fi extins rapid pentru a acoperi o gamă mai largă de utilizatori și de rețele rutiere. Un astfel de sistem ar crea o bază favorabilă pentru punerea în aplicare, în materie de taxare, a practicilor nediscriminatorii stabilite prin dispozițiile legislației privind Eurovinieta.

1.4. Unitatea de bord (OBU), care este componenta esențială într-un sistem de taxare rutieră electronică, nu trebuie să fie reprezentată de un singur dispozitiv fizic. Ea ar putea fi constituită dintr-un număr de dispozitive conectate fizic sau de la distanță, inclusiv telefoane inteligente și tablete, care împreună îndeplinesc funcțiile unei OBU. CESE recomandă în acest sens încurajarea dezvoltării de aplicații IT speciale, ceea ce ar reduce în mod semnificativ costurile pentru utilizatorii căilor rutiere.

1.5. Unele state membre utilizează deja diferite tehnologii de colectare a taxelor rutiere, iar pentru acestea, trecerea la un sistem uniform ar fi foarte costisitoare. Prin urmare, CESE recomandă Comisiei Europene să caute instrumente financiare, tehnice și juridice flexibile, pentru a încuraja statele membre să încerce integrarea diverselor soluții existente într-un singur sistem interoperabil. Includerea în anexa la directivă a unei liste de tehnologii utilizate în sistemele cu o unitate de bord ar facilita, de asemenea, un răspuns mai rapid la evoluțiile tehnologice și ar contribui la obținerea uniformității.

1.6. CESE sprijină inițiativa Comisiei Europene de a introduce un contract unic cu furnizorul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE) pentru toți utilizatorii din UE. Acest lucru va contribui la punerea în aplicare a unor practici mai transparente și mai ușor de utilizat.

1.7. Acest lucru ar permite o modalitate mai ușoară și mai eficace de recuperare a taxelor de utilizare a rețelei de drumuri, neplătite, de la utilizatorii necinstiți și frauduloși ai căilor rutiere, indiferent de țara lor de înmatriculare. CESE recomandă Comisiei să aibă în vedere extinderea tratatelor care reglementează utilizarea sistemului EUCARIS (sistemul european de informare cu privire la vehicule și la permisele de conducere). Acest sistem oferă deja infrastructura și software-ul care le permit țărilor să facă schimb de informații privind vehiculele și permisele de conducere, contribuind astfel la combaterea furturilor de vehicule și a fraudelor legate de înmatriculare.

1.8. Aspectele sociale ale propunerii Comisiei Europene sunt, de asemenea, extrem de importante. IMM-urile și microîntreprinderile predomină în sectorul transportului rutier de mărfuri din întreaga UE. Taxarea rutieră electronică pentru autoturismele personale reprezintă un subiect foarte sensibil; prin urmare, ar trebui găsite soluții foarte echilibrate în materie.

2. Contextul și imaginea de ansamblu a sistemelor de taxare rutieră existente

2.1. În 2012, taxe de utilizare a drumurilor au fost percepute pentru vehicule grele de marfă în 20 de state membre, iar pentru autoturisme personale, în 12 state. Rețeaua rutieră cu taxă avea o lungime de aproximativ 72 000 de kilometri, din care 60 % au fost echipați cu sisteme electronice de colectare a taxelor (ETC), care au fost introduse la nivel național sau local începând din prima parte a anilor 1990 și la care au subscriș peste 20 de milioane de utilizatori ai căilor rutiere. Sistemele de comunicații specializate cu rază scurtă de acțiune (DSRC) reprezintă soluția cea mai frecvent adoptată pentru colectarea electronică a taxelor rutiere. În ultimii 10 ani au fost, de asemenea, adoptate noi tehnologii, inclusiv cele prin satelit. Ca urmare, în cadrul Uniunii Europene coexistă o serie de tehnologii diferite care, în majoritatea cazurilor, nu sunt interoperabile.

2.2. Directiva 2004/52/CE a fost adoptată pentru a remedia această fragmentare a pieței prin crearea unui serviciu european de taxare rutieră electronică (SETRE). În conformitate cu directiva menționată, SETRE ar fi trebuit să fie disponibil pentru vehiculele grele de marfă cel mai târziu din luna octombrie 2012 și ar fi trebuit să fie accesibil pentru toate celelalte tipuri de vehicule până în octombrie 2014.

2.3. Pentru a se asigura compatibilitatea diverselor sisteme de taxare din punct de vedere tehnologic și deci posibilitatea de a fi conectate la acest serviciu unic de taxare, directiva menționează trei tehnologii care pot fi folosite pentru colectarea taxelor prin mijloace electronice: comunicațiile specializate cu rază scurtă de acțiune (DSRC) cu microunde, sistemul global de navigație prin satelit (GNSS) și sistemul global de comunicații mobile (GSM).

2.4. În prezent, dispozițiile Directivei 2004/52/CE nu au fost încă puse pe deplin în aplicare pe piața europeană. Sistemele de taxare rutieră nu sunt încă omogene – fiecare stat membru și fiecare entitate care percepe taxele rutiere are propriul context legislativ, propriile obiective pentru stabilirea unui sistem, propriul context local și propriile condiții de trafic.

2.5. În recomandările pe care le-a formulat în numeroase avize precedente, CESE a subliniat importanța unor standarde comune și a unei interoperabilități transfrontaliere pentru a asigura transporturi transfrontaliere eficiente și dezvoltarea unui serviciu european de taxare rutieră electronică (SETRE) eficace⁽¹⁾.

2.6. Principalele sisteme de taxare din UE sunt:

2.6.1. Sistemele de taxare bazate pe distanță: taxa se calculează în funcție de distanța parcursă de vehicul și ajustată apoi cu alți parametri care caracterizează vehiculul (greutatea totală, numărul de osii, clasa de emisii etc.). Acesta este tipul de sistem cel mai frecvent în UE și utilizează diferite mijloace tehnice pentru a taxa un vehicul în mod proporțional, pe baza utilizării efective de către acesta a infrastructurii rutiere.

2.6.2. Sistemele de taxare bazate pe timp sau pe vinieta: taxa se calculează pe baza unei perioade date de timp și este, de asemenea, ajustată în conformitate cu aceleași caracteristici ale vehiculului ca cele menționate mai sus. Astfel de sisteme implică achiziționarea unei viniete care autorizează utilizarea unei anumite rețele rutiere pentru o anumită perioadă de timp (o zi, o lună sau un an întreg). Taxa care trebuie achitată nu depinde de utilizarea efectivă a infrastructurii rutiere.

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

2.6.3. Sistemele de taxare bazate pe acces: taxa se aplică în principal pentru zonele urbane și infrastructura specifică, unde utilizatorul plătește o taxă de circulație în zona respectivă. Astfel de sisteme permit reducerea traficului și a poluării în zone deosebit de sensibile ale orașului sau în alte zone urbane cu densitate mare a construcțiilor.

2.7. Există două tehnologii principale utilizate în UE pentru tranzacții de taxare rutieră electronică în cadrul sistemelor de taxare „bazate pe distanță”: poziționarea sistemului global de navigație prin satelit (GNSS) și comunicațiile specializate cu rază scurtă de acțiune (DSRC), care este o tehnologie cu microunde cu frecvența de 5,8 GHz, adoptată de Comitetul European de Standardizare (CEN):

2.7.1. Tehnologia GNSS utilizează datele privind poziția vehiculului, primite de la o rețea de sateliți, și măsoară distanța parcursă pe drum pentru a stabili taxa. Unitatea de bord (OBU) identifică locația vehiculului și colectează și prelucrează informațiile necesare fără ajutorul unităților rutiere. Acesta este sistemul cel mai convenabil, dar și cel mai scump.

2.7.2. Tehnologia privind comunicațiile specializate cu rază scurtă de acțiune (DSRC) se bazează pe comunicații radio bidirecționale între echipamentele rutiere fixe (RSE) și un dispozitiv mobil (OBU) instalat pe un vehicul. Prin intermediul unei astfel de comunicații, utilizatorii căilor rutiere (și vehiculele lor) sunt identificați de infrastructura rutieră pentru a efectua plata.

2.8. Sistemul de recunoaștere automată a numărului de înmatriculare (ANPR) este utilizat în sistemele de taxare bazate pe acces. Această tehnologie utilizează camere video pentru a citi plăcuțele de înmatriculare ale vehiculelor. Acest sistem nu necesită OBU și implică echipamente rutiere mai puțin costisitoare.

2.9. O imagine de ansamblu a diverselor sisteme de taxare utilizate în diferite țări ale UE este prezentată în tabelele de mai jos:

2.9.1. Sisteme de taxare bazate pe distanță pentru vehiculele grele:

Sisteme de taxare	Tehnologia utilizată	Țara
Flux liber	GNSS cu ANPR și/sau DSRC	Ungaria, Slovacia, Belgia
Flux liber	GNSS cu infraroșu și/sau DSRC	Germania
Flux liber	DSRC	Austria, Republica Cehă, Polonia, Portugalia, Regatul Unit (taxa de trecere pentru joncțiunea pod/tunel de la Dartford)
Flux liber	ANPR	Regatul Unit (taxa de trecere pentru joncțiunea pod/tunel de la Dartford)
Flux liber	ANPR și DSRC OBU	Portugalia (A22, ..., A25)
Rețea cu stații de taxare	DSRC	Croația, Franța, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, Portugalia, Spania, Regatul Unit

2.9.2. Sisteme de taxare bazate pe distanță pentru vehiculele ușoare:

Sisteme de taxare	Tehnologia utilizată	Țara
Flux liber	DSCR/ANPR	Portugalia

Sisteme de taxare	Tehnologia utilizată	Țara
Secțiuni individuale cu stații de taxare	DSCR/ANPR	Austria (A9, A10 Tauern, A11 Karawanken, A13, Brenner și S16 Arlberg)
Rețea cu stații de taxare	DSCR	Croația, Danemarca, Franța, Grecia, Irlanda, Italia, Polonia, Portugalia, Spania

2.9.3. Sisteme de taxare bazate pe timp pentru vehiculele grele:

Sisteme de taxare	Tehnologia utilizată	Țara
Vinietă	e-Eurovinietă	Danemarca, Luxemburg, Țările de Jos, Suedia
Vinietă	Vinietă electronică	Regatul Unit, Letonia
Vinietă	Autocolant	Bulgaria, Lituania, România

2.9.4. Sisteme de taxare bazate pe timp pentru vehiculele ușoare:

Sisteme de taxare	Tehnologia utilizată	Țara
Vinietă	Autocolant	Austria, Bulgaria, Republica Cehă, Ungaria (e-vinietă), România (vinietă pe hârtie), Slovenia, Slovacia
Taxă rutieră cu barieră fizică sau flux liber	DSRC, ANPR – diferă în funcție de sistem	Regatul Unit

2.9.5. Sisteme de taxare bazate pe acces pentru toate vehiculele ⁽²⁾:

Sisteme de taxare	Tehnologia utilizată	Țara
Taxă de acces (taxa pentru zona centrală a orașului)	ANPR	Suedia (Stockholm)
Taxă de acces (vinietă)	ANPR	Regatul Unit (taxa de congestiune din Londra), Milano (taxa pentru zona C)

3. Descrierea principalelor probleme

3.1. În Comunicarea sa din august 2012 intitulată „Introducerea serviciului european de taxare rutieră electronică” [COM (2012) 474 final], Comisia Europeană a precizat în mod clar că „faptul că SETRE nu a fost implementat, nerespectându-se nici termenele prevăzute, nu are cauze de natură tehnică”, ci mai degrabă această implementare a fost „încetinită de lipsa de cooperare dintre diferitele grupuri de părți interesate” și de eforturile limitate ale statelor membre. În raportul său din aprilie 2013 referitor la o strategie privind un serviciu de taxare rutieră electronică și un sistem de vinietă pentru vehiculele private ușoare în Europa (A7-0142/2013), Parlamentul European a adoptat aceeași poziție și a fost „de acord cu Comisia că deja există tehnologia necesară pentru sistemele interoperabile”.

⁽²⁾ Studiul pe tema „Stadiul actual al tehnologiei electronice de taxare rutieră” MOVE/D3/2014-259.

3.2. Majoritatea sistemelor de taxare îi obligă pe utilizatorii căilor rutiere să instaleze unități de bord (OBU) în vehiculele lor. Doar câteva dintre aceste sisteme oferă interoperabilitate transfrontalieră. Acest lucru generează costuri și sarcini administrative pentru utilizatorii căilor rutiere, care trebuie să își echipeze vehiculele cu mai multe OBU pentru a putea conduce nerestricționat în diferite țări. Costurile sunt estimate în prezent la 334 de milioane EUR pe an și se prevede că vor scădea la puțin sub 300 de milioane EUR pe an până în 2025.

3.3. Un anume grad de interoperabilitate transfrontalieră a fost realizat, însă în Croația, Republica Cehă, Germania, Grecia, Ungaria, Irlanda, Italia, Polonia, Slovacia, Slovenia și Regatul Unit încă nu se pot folosi decât OBU naționale pentru a plăti taxe rutiere. Unul dintre obiectivele legislației privind SETRE a fost de a permite integrarea OBU cu alte dispozitive din interiorul vehiculelor, în special cu tahografele digitale. Integrarea cu tahografe nu s-a dovedit promițătoare.

3.4. Lipsa interoperabilității transfrontaliere duce la costuri și pentru autorități, care trebuie să achiziționeze și să întrețină OBU care funcționează la nivel național, însă nu pot fi utilizate în străinătate. Numai într-un singur sistem național unde pozițiile vehiculelor se stabilesc utilizând poziționarea prin satelit, costul unic al achiziționării de OBU se ridică la 120 de milioane EUR, iar costurile de întreținere la 14,5 milioane EUR pe an⁽³⁾.

3.5. Nu există încă un SETRE complet și s-au înregistrat progrese foarte mici în direcția interoperabilității. Furnizorii se confruntă cu bariere considerabile la intrare, cum ar fi tratamentul discriminatoriu din partea autorităților, procedurile de acceptare în continuă schimbare și de lungă durată și caracteristicile tehnice specifice sistemelor locale care nu sunt conforme cu standardele consacrate. Nu s-au încheiat decât câteva acorduri care implică mai mult de o țară a UE, și acestea limitate. Principalele motive sunt:

3.5.1. Actualul operator al sistemului de taxare se bucură de o poziție privilegiată pe unele piețe naționale. Acest lucru duce la obstacole în calea punerii în aplicare, în materie de taxare, a unor practici armonizate și nediscriminatorii în UE.

3.5.2. Legislația privind SETRE impune obstacole: în special, există cerința ca furnizorii SETRE să fie în măsură să ofere, în termen de 24 de luni, servicii la nivelul întregii UE.

3.5.3. Sistemele naționale de taxare rutieră aplică cele trei tehnologii autorizate în temeiul legislației SETRE în moduri semnificativ diferite, ceea ce face dificilă și costisitoare realizarea interoperabilității transfrontaliere.

3.6. În ceea ce privește legislația SETRE, nu există dispoziții efective privind punerea în aplicare a taxelor rutiere pentru vehiculele înmatriculate într-o altă țară a UE. În unele locații, traficul internațional reprezintă o pondere semnificativă din venitul total al sistemului de taxare rutieră, astfel încât limitarea evaziunii privind taxele rutiere din partea utilizatorilor străini reprezintă o provocare semnificativă. Un stat membru care detectează o contravenție în materie de taxare rutieră prin dispozitive automate de control nu poate identifica contravenientul pe baza plăcuței de înmatriculare atunci când un vehiculul este înmatriculat în străinătate. Nu există un temei juridic la nivelul UE pentru schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor între statele membre în scopul punerii în aplicare a dispozițiilor legale în materie de taxare rutieră. Pierderile de venituri la nivelul sistemelor de taxare rutieră naționale, regionale sau locale se ridică la aproximativ 300 de milioane EUR pe an⁽⁴⁾.

3.7. Este imperios necesar să se promoveze schimbul de informații privind evaziunea legată de plata taxei rutiere la nivelul UE și să se acorde mai multe competențe diverselor autorități de taxare rutieră pentru a identifica persoanele care încalcă legea și pentru a lansa proceduri de aplicare a legii. În ceea ce privește aplicarea legii, statele membre au responsabilitatea de a demonstra că utilizatorii căilor rutiere sunt tratați în mod egal și, de asemenea, de a garanta aplicarea corectă a sancțiunilor.

3.8. Cerința obligatorie pentru toți furnizorii SETRE de a acoperi toate tipurile de vehicule și toate domeniile de taxare rutieră din Europa este considerată excesivă. Ar fi mai eficient dacă furnizorii SETRE ar avea libertatea de a răspunde cerințelor clienților lor, mai degrabă decât să fie nevoiți să le impună acestora un serviciu complet, dar costisitor.

⁽³⁾ Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) [COM(2017) 280 final].

⁽⁴⁾ Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemelor de taxare rutieră electronică și facilitarea schimbului transfrontalier de informații cu privire la neplata taxelor rutiere în cadrul Uniunii (reformare) [COM(2017) 280 final].

3.9. Modificările aduse Directivei privind interoperabilitatea și Deciziei privind SETRE, propuse de Comisie, vor aduce economii utilizatorilor căilor rutiere în valoare de 370 de milioane EUR (valoare actuală netă – VAN, 2016-2025). De majoritatea acestor economii va beneficia industria camioanelor, care este în principal formată din IMM-uri. Administratorii de rețele rutiere vor beneficia de economii datorită faptului că nu mai achiziționează OBU redundante (48 de milioane EUR VAN), precum și de venituri suplimentare din taxe rutiere (150 de milioane EUR pe an), datorită unor norme mai bune privind aplicarea la nivel transfrontalier. Furnizorii SETRE vor beneficia de o reducere a sarcinii de reglementare legate de intrarea pe piețele naționale (10 milioane EUR VAN pentru un număr estimat de 12 furnizori SETRE). În plus, aceștia vor remarca o extindere a pieței lor cu venituri suplimentare în valoare de 700 de milioane EUR pe an⁽⁵⁾.

4. Elemente-cheie ale propunerii Comisiei privind o reformare a Directivei 2004/52/CE

4.1. Aplicarea transfrontalieră adecvată ar urma să fie implementată după cum urmează:

4.1.1. Trebuie introdus un mecanism automat simplu pentru schimbul de informații între statele membre. Se vor pune în aplicare noi mecanisme și acorduri juridice pentru a soluționa problema executării transfrontaliere a sancțiunilor pentru sustragerea de la plata taxelor rutiere. Aceste informații ar permite statelor membre să monitorizeze cazurile de neplată a taxelor rutiere de către conducătorii auto nerezidenți.

4.1.2. Sistemul ar include toate tipurile de vehicule și toate tipurile de sisteme de taxare rutieră electronică, inclusiv taxarea video.

4.2. Principalele propuneri în ceea ce privește tehnologiile utilizate și tratarea vehiculelor ușoare sunt următoarele:

4.2.1. Lista tehnologiilor a fost transferată în anexa la directivă. Acest lucru va face posibilă o reacție mai rapidă și mai eficientă la progresul tehnologic.

4.2.2. Această listă a tehnologiilor ar rămâne neschimbată și ar putea fi modificată numai în viitor, după testarea aprofundată, activitatea de standardizare etc.

4.2.3. Comisia propune separarea SETRE pentru vehiculele grele (HDV) și vehiculele ușoare (LV), astfel încât unul dintre acestea să poată fi furnizat independent de celălalt.

4.2.4. Va exista o derogare care permite furnizorilor SETRE pentru vehicule ușoare să furnizeze clienților OBU DSRC.

4.3. Definițiile SETRE vor fi unificate și se propun anumite clarificări:

4.3.1. Se clarifică faptul că SETRE trebuie să fie furnizat de către furnizorii SETRE, nu de către entitățile care percep taxele rutiere. Furnizorilor de SETRE li se va garanta un acces pe piață egal cu cel al furnizorilor de servicii naționale de taxare rutieră. Acest lucru le va acorda consumatorilor o mai mare posibilitate de a alege furnizori de servicii de taxare rutieră. Statele membre nu vor avea obligația de a asigura implementarea SETRE până la o dată anume.

4.3.2. Unitățile de bord (OBU) nu trebuie să fie reprezentate de un singur dispozitiv fizic și pot cuprinde mai multe gadget-uri conectate fizic sau de la distanță, inclusiv echipamente deja instalate în autovehicul, cum ar fi sistemele de navigație, care oferă toate funcțiile OBU. Aceleași OBU ar trebui să se aplice tuturor sistemelor de taxare rutieră, iar dispozitivele portabile, cum ar fi telefoanele inteligente, pot fi utilizate împreună cu OBU fixe.

5. Posibile obstacole în calea punerii în aplicare a propunerii Comisiei

5.1. Realizarea interoperabilității transfrontaliere ar putea necesita eforturi administrative considerabile și presupune costuri semnificative din cauza diferențelor juridice, tehnice și operaționale în cadrul sistemelor de taxare rutieră naționale individuale, ca urmare a utilizării unor tehnologii diferite.

5.2. Comisia ar trebui să ia în considerare posibilitatea creării unui mecanism de finanțare pentru depășirea acestor dificultăți. Alocarea fondurilor necesare ar încuraja statele membre să facă sistemele lor naționale interoperabile la nivelul UE.

5.3. Este important ca serviciile SETRE să poată fi dezvoltate în paralel cu cele naționale, dar este posibil ca furnizorii SETRE să se confrunte cu o formă de tratament discriminatoriu din partea autorităților locale din statele membre.

⁽⁵⁾ Document de lucru al serviciilor Comisiei: Rezumatul evaluării impactului [SWD(2017) 191 final].

5.4. Aspectele sociale ale acestei propuneri sunt, de asemenea, extrem de importante. IMM-urile și microîntreprinderile predomină în sectorul transportului rutier de mărfuri din întreaga UE și se preconizează că impactul asupra acestora va fi pozitiv. Extinderea aplicării, astfel încât o proporție mai mare a rețelei rutiere să facă obiectul unei taxe electronice pentru autoturismele personale, ar putea să nu fie bine primită de către publicul larg și, prin urmare, soluțiile în acest caz ar trebui să fie foarte atent echilibrate.

5.5. Costurile ar putea fi reduse pentru utilizatori prin intensificarea cercetării și a dezvoltării soluțiilor tehnice și de IT în ceea ce privește sistemele de taxare rutieră electronică. Promovarea inovării în acest domeniu reprezintă un punct esențial pe care ar trebui să pună accentul Comisia Europeană.

Bruxelles, 18 octombrie 2017.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Georges DASSIS
