

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri

[COM(2017) 275 final – 2017/0114 (COD)]

și propunerea de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor

[COM(2017) 276 final – 2017/0115 (CNS)]

(2018/C 081/26)

Raportor: **Alberto MAZZOLA**

Sesizare	Consiliul European, 12.6.2017 și 23.6.2017 Parlamentul European, 15.6.2017
Temei juridic	Articolele 91 și 113 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene
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	121/2/6
(voturi pentru/voturi împotriva/ abțineri)	

1. Concluzii și recomandări

1.1. CESE consideră că introducerea unui sistem de taxare rutieră echitabil, transparent, nediscriminatoriu și nebirocratic, proporțional cu utilizarea drumurilor și cu costurile externe generate de camioane, autobuze și autovehicule, fără fragmentarea sistemelor de taxare și în conformitate cu principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, ar avea un efect pozitiv asupra eforturilor de combatere a degradării infrastructurii rutiere, a congestiei traficului și a poluării. În conformitate cu condițiile enumerate mai jos, acest sistem ar putea fi aplicat treptat vehiculelor grele de marfă și vehiculelor comerciale ușoare din rețeaua transeuropeană de transport, începând cu secțiunile prioritare.

1.2. CESE subliniază importanța actualizării cadrului juridic comun pentru a se asigura un domeniu de aplicare uniform pentru toți participanții la trafic, în special în ceea ce privește sistemul de taxare la nivel comunitar legat de utilizarea infrastructurilor rutiere de importanță comunitară, pe baza distanței parcurse, cum ar fi rețeaua rutieră TEN-T, autostrăzile și drumurile naționale cu trafic internațional semnificativ.

1.3. Sectorul transporturilor joacă un rol esențial în asigurarea mobilității și a dezvoltării economice și sociale a UE, iar CESE consideră că, pentru a răspunde provocărilor pe care le reprezintă creșterea și durabilitatea, este necesar să se optimizeze rețeaua infrastructurii de transport. Investițiile în infrastructură sunt de o importanță vitală pentru creșterea economică și ocuparea forței de muncă, având în vedere că o creștere cu 1 % a cheltuielilor pentru infrastructură conduce la o creștere a nivelului rezultatelor cu 0,4 % în același an și cu 1,5 % după patru ani ⁽¹⁾.

1.4. CESE este preocupat de faptul că, deși „nevoile infrastructurii de transport sunt estimate la aproximativ 130 de miliarde EUR pe an la nivel european, nivelurile medii ale investițiilor din UE se situează cu mult sub 100 de miliarde EUR de la începutul crizei” ⁽²⁾. În UE, s-a înregistrat o scădere a cheltuielilor pentru întreținerea infrastructurii rutiere, în pofida

⁽¹⁾ FMI, World Economic Outlook, octombrie 2014.

⁽²⁾ ITF Transport Outlook 2015 (Perspectiva ITF 2015 asupra transporturilor), ITF, Editura OCDE, Paris.

noului cadru UE pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, lansat la sfârșitul anului 2013 ⁽³⁾ și a operațiunilor sprijinite de fondurile structurale ale Uniunii ⁽⁴⁾. Cadrul financiar multianual 2021-2027 va avea dificultăți să sporească resursele necesare.

1.5. Pentru CESE, este esențial ca veniturile obținute din taxe pentru utilizarea infrastructurii rutiere să aibă următoarele destinații: cele legate de utilizarea infrastructurii să fie folosite pentru a acoperi costurile de construcție, dezvoltare, funcționare și întreținere a infrastructurii rutiere, iar cele legate de costurile externe ar trebui să fie folosite pentru atenuarea efectelor negative ale transportului rutier și îmbunătățirea performanței prin intermediul infrastructurilor alternative, a sistemelor inovatoare de gestionare a traficului, a sistemelor de autoghidare, a electrificării (în special puncte de reincărcare rapidă) și a sistemelor de alimentare cu energie din surse alternative.

1.6. În opinia CESE, veniturile suplimentare obținute în acest mod, care s-ar putea ridica, în scenariul ales de Comisie, la peste 10 miliarde EUR pe an ⁽⁵⁾ sau la 20 de miliarde în cazul aplicării obligatorii la toate vehiculele grele de marfă (și chiar la mai mult dacă sunt incluse și vehiculele comerciale ușoare), ar putea stimula în mod considerabil finalizarea și funcționarea rețelei transeuropene de transport, inclusiv a componentelor tehnologice. Cu toate acestea, contribuția publică pentru finanțarea infrastructurii rămâne esențială și preponderentă.

1.7. CESE consideră că revizuirea legislației privind Eurovigneta reprezintă o oportunitate pentru stabilirea unor norme comune și armonizate, pentru a monitoriza și consolida aplicarea corectă a acestei legislații, prin crearea unui registru special al UE și prin colectarea de informații imediate transmise de statele membre.

1.8. CESE consideră că este esențial ca pe piața internă a transporturilor să nu existe practici discriminatorii și solicită Comisiei Europene să ia fără întârziere măsuri pentru a asigura respectarea deplină a cadrului de reglementare al Uniunii. În special taxele aplicate și reducerile acordate utilizatorilor frecvenți și/sau naționali nu trebuie să constituie elemente discriminatorii în raport cu utilizatorii ocazionali și/sau străini.

1.9. O altă preocupare majoră a CESE se referă la efectele schimbărilor climatice, la nivelurile de protecție a mediului și la toate aspectele legate de sănătate și de bunăstarea socială, în raport cu utilizarea rațională a transporturilor. Astfel cum s-a afirmat deja „în ceea ce privește transporturile, obiectivul reducerii cu 60 % a emisiilor de gaze cu efect de seră (EGES) în comparație cu nivelul emisiilor din 1990 rămâne foarte ambițios și necesită eforturi considerabile” ⁽⁶⁾.

1.10. CESE reiterează că principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” ar trebui aplicate în mod flexibil, mai ales în cazul regiunilor periferice și al zonelor rurale, muntoase și insulare îndepărtate, pentru a evita generarea unor efecte invers proporționale cu costurile și pentru a garanta că principiile rămân utile ca mod de a influența alegerile în ce privește organizarea operațiunilor de transport, eliminând în același timp orice concurență neloială între diferite moduri de transport (TEN/582, Impactul concluziilor COP21 asupra politicii europene în domeniul transporturilor).

1.11. De asemenea, CESE consideră că este esențial să se analizeze impactul directivei la doi ani de la intrarea ei în vigoare, în special efectele care privesc beneficiile rezultate din noi investiții, precum și costurile pentru transportul de marfă, pentru a evita deteriorarea competitivității industriilor europene la nivel mondial.

1.12. CESE consideră că ar trebui acordată atenție deosebită acceptării măsurilor de către utilizatori, consumatori și cetățeni în general, din perspectiva transparenței și clarității noului cadru fiscal, asigurând – inclusiv prin panouri multilingve amplasate pe autostradă – o percepere pozitivă clară și imediată de către utilizator a finalității sumelor încasate și a destinației și distribuției echitabile a acestora, precum și a faptului că nu există o impozitare excesivă sau dublă, inclusiv prin introducerea a doi indicatori sintetici privind calitatea drumurilor, nivelul de congestie și cuantumul de reducere a emisiilor pe kilometru de infrastructură.

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Pe parcursul anilor 2014 și 2015, investițiile totale efectuate de instituțiile UE din propriile surse financiare (și anume TEN-T/MIE, FEDR/FC și împrumuturi acordate de BEI) în infrastructura rețelei centrale și globale TEN-T au atins valoarea de 30,67 miliarde EUR în UE-28.

⁽⁵⁾ Evaluarea impactului Directivei „Eurovigneta”.

⁽⁶⁾ JO C 303, 19.8.2016, p. 10.

1.13. În opinia CESE, direcționarea activelor ce rezultă din aplicarea noii legislații către investiții în domeniul transporturilor, în conformitate cu distribuția menționată mai sus, ar putea conduce la o creștere de peste o jumătate de milion de locuri de muncă.

1.14. CESE consideră că Comisia ar trebui să monitorizeze și să sporească instrumentele pentru aplicarea corectă și uniformă a noii legislații – inclusiv verificarea regulată, pe o bază științifică, a valorilor pentru acoperirea costurilor externe și corespondența efectivă între sistemele de taxare adoptate și emisiile reale ale autovehiculelor, care în prezent nu sunt favorabile vehiculelor mai performante – și să întocmească un raport anual detaliat privind progresele înregistrate în aplicarea directivei modificate, care urmează să fie trimis PE, Consiliului, precum și CoR și CESE.

2. Introducere

2.1. Transporturile reprezintă un pilon esențial al Spațiului european unic și permit exercitarea concretă a liberei circulații a cetățenilor, lucrătorilor, bunurilor și serviciilor în întreaga Uniune. Eficiența și calitatea rețelelor de transport au un impact direct asupra dezvoltării durabile, a calității vieții și a locurilor de muncă, precum și asupra competitivității Europei.

2.2. Economia transportului rutier din UE oferă 5 milioane de locuri de muncă directe și contribuie cu aproape 2 % la PIB-ul UE, cu 344 000 de întreprinderi de transport rutier de călători și peste 560 000 de întreprinderi de transport rutier de mărfuri ⁽⁷⁾; ea are astfel un aport semnificativ la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă în UE, necesitând, prin urmare, politici proactive.

2.3. Transporturile reprezintă cauza principală a poluării aerului și constituie în prezent un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din Europa. Camioanele și autobuzele sunt responsabile de aproximativ un sfert din emisiile generate de transportul rutier și se preconizează o creștere a acestora cu aproximativ 10 % în perioada 2010-2030 (Scenariul de referință UE 2016: Energie, transporturi și emisii de GES – tendințe până în 2050). Într-o primă etapă, Comisia s-a concentrat asupra a două propuneri: o propunere privind certificarea emisiilor de dioxid de carbon și a consumului de combustibil al acestor vehicule și o propunere privind monitorizarea și raportarea datelor certificate.

2.4. Strategia adoptată, cu privire la care CESE a avut ocazia de a se pronunța ⁽⁸⁾, a prezentat o foaie de parcurs pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon care va accelera schimbările în această direcție, având în vedere, nu în ultimul rând, obiectivele stabilite prin Acordul de la Paris privind schimbările climatice.

2.5. Această strategie are trei obiective: asigurarea unui sistem de transport mai eficient, promovarea surselor alternative de energie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul transporturilor, promovarea vehiculelor cu emisii scăzute de dioxid de carbon/emisii zero.

2.6. Domeniul de aplicare privește în principal transportul rutier, care este responsabil pentru mai mult de 70 % din emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi și cel mai mare generator de poluare a aerului, dar trebuie să contribuie și celelalte sectoare ale transporturilor.

2.7. Pentru a asigura transporturi mai eficiente din punctul de vedere al costurilor energiei și al emisiilor, este important să se dea semnale de preț corecte și să se țină cont de externalități: în această privință, Comisia Europeană intenționează să ajungă la sisteme de taxare rutieră bazate pe distanța în kilometri parcursă efectiv, care reflectă mai bine principiul „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”.

2.8. Cele patru probleme sunt abordate prin intermediul unei aplicări mai ample a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, care ar putea fi rezolvate prin intermediul unei „tarifări echitabile și eficiente a accesului la rețeaua rutieră”:

— transportul rutier este responsabil pentru 17 % din emisiile de CO₂ ale UE, iar utilizarea de vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero este insuficientă pentru îndeplinirea obiectivelor privind clima și energia pentru 2030;

⁽⁷⁾ Transportul în UE în cifre, Comisia Europeană, 2016, pe baza datelor Eurostat.

⁽⁸⁾ JO C 383, 17.11.2015, p. 84.

- calitatea drumurilor comunitare se degradează din cauza scăderii investițiilor în infrastructură și a amânării întreținerii, fără a se ține seama de impactul economic pe termen lung;
- unele state membre au introdus taxe temporare (viniete), care îi discriminează pe operatorii străini ocazionali;
- poluarea atmosferică și congestiunea generate de vehiculele rutiere reprezintă costuri semnificative pentru societate.

2.9. Analizele **impactului economic** arată diferențe majore între creșterile costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și pentru autoritățile și organismele competente, echilibrate prin venituri mai mari și prin reducerea costurilor aferente congestiei și celorlalte externalități, subliniind, în același timp, impactul potențial negativ din punctul de vedere al distribuției și al impactului asupra IMM-urilor ca urmare a costurilor mai ridicate ⁽⁹⁾.

2.10. Tehnologiile digitale pot îmbunătăți siguranța, eficiența și caracterul incluziv al transporturilor, permițând o mobilitate neîntreruptă din poartă în poartă, o logistică integrată și servicii cu valoare adăugată odată cu adoptarea sistemelor de transport inteligente în toate modurile de transport, ca parte integrantă a dezvoltării rețelei transeuropene de transport multimodal.

2.11. Acțiunile întreprinse la nivel european în domeniul transportului cu emisii reduse de dioxid de carbon au, în mod inevitabil, un **impact major asupra regiunilor**, care sunt traversate de infrastructuri de transport, cu consecințe directe asupra planificării energetice, teritoriale, în materie de transporturi și de mediu și cu importante efecte economice și în ceea ce privește ocuparea forței de muncă.

2.12. În ceea ce privește acceptarea acestor măsuri de către utilizatori, consumatori și cetățeni în general, mai sunt încă multe de făcut pe planul transparenței și clarității, pentru a crea piețe pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero. Trebuie să se depună eforturi pentru îmbunătățirea informării consumatorilor, prin etichetarea autovehiculelor și acordând sprijin prin intermediul normelor privind achizițiile publice. În paralel, trebuie să se acționeze în favoarea transparenței noului cadru fiscal, asigurând o percepere pozitivă clară și imediată de către utilizator a destinației veniturilor realizate, a repartizării lor echitabile și a absenței impozitării excesive și a dublei impunerii.

3. Sinteza propunerilor **Comisiei Europene**

3.1. În propunerile CE, taxarea are ca obiect infrastructura rutieră, este proporțională cu distanța parcursă – cu excepția sistemelor de taxare de tip forfetar, precum cele prevăzute în prezent în unele state membre – și se referă la toate tipurile de vehicule – nu doar la vehiculele grele de marfă, ci și la autobuze, autocare, camionete și la autoturisme și, în consecință, atât la transportul de mărfuri, cât și la cel de pasageri și prevede o modulare a impozitării în funcție de „potențialul de poluare” și uzura infrastructurii. Modificările în materie de reglementare se referă în special la:

- dispozițiile privind taxele de trecere și taxele de utilizare, cu referire la toate categoriile de vehicule și nu doar la cele cu o greutate mai mare de 3,5 tone: actualizarea normelor directivei și extinderea domeniului său de aplicare la toate vehiculele grele începând de la 1 ianuarie 2020 și la toate vehiculele ușoare, cu eliminarea exceptărilor, actualizarea valorilor maxime pentru taxele bazate pe costurile externe și cu simplificarea cerințelor pentru taxarea acestora;
- eliminarea treptată a tarifelor pentru vehiculele grele până la 31 decembrie 2023, iar pentru vehiculele ușoare până la 31 decembrie 2027, precum și realizarea unui nou sistem de taxare însoțit de o metodologie de calcul și de evaluarea costurilor care stau la baza stabilirii tarifelor;
- modularea taxelor de utilizare a infrastructurii în funcție de emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele și eliminarea treptată a variației actuale în cazul impozitării în funcție de clasele de emisie Euro, începând de la 1 ianuarie 2022;

⁽⁹⁾ *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC)* [Studiu de sprijin pentru evaluarea impactului care însoțește revizuirea Directivei „Eurovigneta” (1999/62/CE)] – Contractul pentru efectuarea studiului nr. MOVE/A3/119-2013 – mai 2017.

- măsuri suplimentare pentru vehiculele ușoare în ceea ce privește congestiunea traficului interurban și emisiile de poluanți și de CO₂ generate de toate tipurile de vehicule;
- cerința obligatorie de taxare pe baza costurilor externe a vehiculelor grele pentru cel puțin o parte a rețelei, începând de la 1 ianuarie 2021.

3.2. În conformitate cu principiul „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, extinderea domeniului de aplicare al Directivei 1999/62/CE ar trebui să contribuie la reducerea denaturării concurenței cauzate de actuala scutire a autobuzelor și a autocarelor de la plata pentru utilizarea infrastructurii.

3.3. O nouă propunere vizează o modificare care constă în reducerea treptată a nivelurilor minime de taxe pe vehicule pentru VGM-uri, până la zero, mai precis cu 20 % din valoarea minimă actuală în fiecare an, în cinci etape pe parcursul a cinci ani consecutivi.

4. Considerații generale

4.1. CESE consideră că punerea în aplicare în UE a unui sistem de taxare rutieră echitabil, transparent, nediscriminatoriu și nebirocratic, proporțional cu utilizarea drumurilor și cu costurile externe (măsurabile științific) generate de camioane, autobuze și autovehicule, fără fragmentarea sistemelor de taxare, dar cu un plafon de imputare a costurilor externe și în conformitate cu principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”, ar avea un efect pozitiv asupra eforturilor de combatere a degradării infrastructurii rutiere, a congestiunii traficului și a poluării.

4.2. CESE subliniază importanța reevaluării, modificării și consolidării aplicării uniforme a normelor UE și, astfel, a creării unui cadru juridic comun care să asigure un nivel unic al condițiilor pentru toți utilizatorii rețelei rutiere în domeniul transporturilor rutiere. Directiva lasă loc pentru diverse metode de punere în aplicare; CESE consideră că este necesar să se reflecteze asupra unei eventuale necesități – după verificarea la trei ani a aplicării – de utilizare a unor instrumente legislative obligatorii care să garanteze o aplicare uniformă.

4.3. CESE recomandă cu fermitate un cadru comun de taxare clar, transparent, simplu, verificabil și explicat în termeni ușor de înțeles, care să indice destinația sumelor încasate, fie în conținutul chitanțelor pe suport de hârtie și electronice, fie pe panouri amplasate pe autostradă, în vederea unei mai bune acceptări sociale a contribuției fiecăruia dintre utilizatori la bunăstarea comună.

4.4. O mai bună armonizare a normelor și crearea unui cadru juridic comun la nivel comunitar pentru sistemul de taxare rutieră, legat de utilizarea infrastructurii rutiere de importanță comunitară, precum drumurile din rețeaua TEN-T, autostrăzile și drumurile naționale cu trafic internațional semnificativ, sunt esențiale pentru realizarea unei veritabile piețe unice a UE în domeniul transportului rutier, fără discriminare și fără denaturarea concurenței.

4.5. Sistemele de taxare au un impact diferit asupra regiunilor centrale și a celor periferice: regiunile centrale cu un flux ridicat al traficului suportă mai multe consecințe negative decât regiunile periferice, în timp ce acestea din urmă încasează compensații pentru efectele asupra mediului și finanțări pentru infrastructură mult mai scăzute decât regiunile principale. CESE consideră că fondurile structurale și de mediu și cele acordate de BEI ar trebui să intervină pentru a asigura o dezvoltare echilibrată.

4.6. Lipsa de armonizare a sistemelor de taxare, indiferent dacă este vorba de viniete sau de taxe de trecere, este legată de asemenea de diversele tehnologii de colectare, cu modele diferite de sisteme de taxare rutieră (care adesea nu sunt interoperabile, implică sarcini administrative și costuri suplimentare pentru întreprinderile de transport și logistică). Situația este caracterizată de o cerere tot mai mare de transport rutier inovator (odată cu dezvoltarea de noi infrastructuri inteligente, inclusiv sisteme de vehicule autonome și sisteme de distribuție a unor noi combustibili) și de întreținerea corespunzătoare a rețelelor existente, capabile să susțină fluxurile.

4.7. Este nevoie, în opinia CESE, să se realizeze investiții adecvate în infrastructura existentă și viitoare, pentru a obține o mai bună interoperabilitate funcțională a rețelelor naționale de transport, inclusiv prin intermediul tehnologiei prin satelit. Este nevoie și de facilitarea accesului pe întregul teritoriu al pieței unice, înlesnind o mai bună implementare a logisticii inteligente⁽¹⁰⁾ și a soluțiilor TIC inteligente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere și creșterea eficienței globale a sistemului, prin utilizarea pe scară mai largă a sistemelor de transport inteligente și prin asigurarea unor rețele de transport rutier mai eficiente și mai bine conectate, moderne și durabile în întreaga Europă. Ar trebui să se aibă în vedere ca, începând din 2019, vehiculele să fie prevăzute doar cu aparate de înregistrare a datelor (*on board units*), interoperabile la nivelul UE (cf. în acest sens Strategia pentru digitizarea transporturilor).

4.8. CESE consideră că, din cauza deficitului de investiții în infrastructura de transport și a întreținerii insuficiente a acesteia, este esențial să se aplice principiile „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” pentru finanțarea infrastructurii rutiere, cu condiția ca:

- compensațiile care rezultă din aplicarea taxelor pentru utilizarea infrastructurii să aibă ca destinație infrastructura rutieră, iar
- cele care rezultă din taxarea costurilor externe să fie alocate pentru atenuarea efectelor negative ale transportului rutier, inclusiv construirea unor infrastructuri alternative, distribuția de combustibili alternativi, sisteme de ghidare alternative, modalități alternative de transport și de aprovizionare cu energie și sprijinirea rețelei transeuropene de transport;
- articolul 9 din directivă trebuie modificat în acest sens.

4.9. CESE consideră că sunt importante, de asemenea, investițiile pentru reducerea nivelului emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier (a se vedea punctul 2.12), cu un impact grav asupra calității mediului și cu costuri externe substanțiale (care se ridică la 1,8-2,4 % din PIB). Comitetul solicită adoptarea unei abordări integrate pentru reducerea emisiilor de CO₂: stabilirea de limite privind emisiile provenind de la vehiculele grele noi introduse pe piața UE este o metodă mai eficientă de reducere a emisiilor decât taxarea, dar nu este suficientă pentru a atinge obiectivele fixate.

4.10. Având în vedere problema persistentă a congestiei traficului, în interiorul și în afara zonelor urbane, ar trebui să se recurgă la sprijin financiar din partea Uniunii pentru sisteme avansate de gestionare a traficului și la procese eficiente de logistică prin satelit în scopul eliminării costurilor suplimentare suportate deja de către utilizator. Veniturile ce rezultă din adoptarea voluntară a unor astfel de măsuri ar trebui, în orice caz, să fie alocate imediat pentru finanțarea soluțiilor alternative cu impact neutru.

4.11. Ar trebui încurajate transporturile publice, iar taxele rutiere ar trebui stabilite astfel încât să respecte acest obiectiv, contribuind la îndeplinirea lui, prin prisma principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”.

5. Observații specifice

5.1. CESE își exprimă sprijinul pentru obiectivul serviciului european de taxare rutieră electronică (SETRE), care prevede „un singur dispozitiv aflat la bordul autovehiculului, pe baza unui singur contract și a unei singure facturi” la nivelul UE, ceea ce ar crea o piață unică și ar garanta că operatorii de transport rutier comercial fac apel la un singur furnizor, la un contract unic și la o singură facturare.

5.2. Experiența din cazul pasului Brenner cu privire la majorarea taxei de trecere, în conformitate cu principiile și limitele prevăzute de directivă, în scopul realizării unor infrastructuri alternative, se dovedește a fi utilă și acceptată de populația locală. De aceea, CESE consideră că această posibilitate ar trebui să fie extinsă în alte zone sensibile.

5.3. În opinia CESE, schema de reduceri pentru vehiculele grele, stabilită în cadrul fostului articol 7 în urma unor ample discuții și analize, pare a fi echitabilă și nediscriminatorie și ar putea fi extinsă, de asemenea, la vehiculele ușoare, reducând disparitățile existente între utilizatorii ocazionali/străini și utilizatorii obișnuiți/naționali din anumite state. Ca atare, articolul 7 a ar trebui modificat în consecință.

5.4. Compararea taxelor legate de costurile externe impuse anumitor categorii de vehicule, de exemplu între camioanele Euro V și Euro VI, indică o penalizare substanțială a vehiculelor mai puțin poluante (ceea ce, în opinia CESE, nu își găsește justificare). CESE solicită reanalizarea taxelor bazate pe costurile externe care figurează în anexele la directivă, cu favorizarea vehiculelor cu emisii mai reduse. În cazul vehiculelor cu emisii zero, Comitetul subscrie opiniei că este oportună reducerea temporară a taxelor de utilizare a infrastructurii.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. CESE solicită Comisiei Europene să actualizeze periodic evaluarea **științifică** a taxelor de trecere, inclusiv pe baza condițiilor locale, ținând seama de trăsăturile specifice locale, dar evitând discriminările pentru care nu există o justificare științifică validă.

Bruxelles, 18 octombrie 2017.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Georges DASSIS
