

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neplatení cestných poplatkov v Únii (prepracované znenie)

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

(2018/C 081/25)

Spravodajca: **Vitas MAČIULIS**

Konzultácia	Európsky parlament, 15/06/2017 Rada Európskej únie, 20/06/2017
Právny základ	článok 91 ZFEÚ
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	02/10/2017
Prijaté v pléne	18/10/2017
Plenárne zasadnutie č.	529
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	183/1/1

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) dôrazne podporuje návrh Európskej komisie z 31. mája 2017 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov, ktorého cieľom je zlepšiť ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004. V posledných rokoch uplatňovanie týchto ustanovení v praxi ukázalo, že mnohé z nich nespĺňajú moderné požiadavky.

1.2. Elektronické cestné mýtné systémy na vnútroštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni už boli zavedené v 20 členských štátoch. Avšak nedostatočná interoperabilita systémov na medzinárodnej úrovni spôsobuje členským štátom značné straty príjmov, ako aj dodatočné náklady pre priamych účastníkov cestnej premávky. EHSV nabáda členské štáty, aby sa pri rozvoji vyspelého mechanizmu cestného mýta aktívne usilovali o cezhraničnú spoluprácu. Z dôvodu nedostatočnej spolupráce nedisponujú členské štáty možnosťou identifikovať konkrétne osoby, ktoré porušujú pravidlá, ak sú ich vozidlá evidované v zahraničí.

1.3. EHSV je pevne presvedčený, že by sa malo vyvinúť maximálne úsilie na zavedenie jednotného elektronického cestného mýtného systému v celej EÚ, ktorý bude založený na vyspelej technológii. EHSV sa zasadzuje za jednoduchý, flexibilný a lacný systém, ktorý možno rýchlo rozšíriť tak, aby pokrýval širšiu škálu používateľov a cestných sietí. Takýto systém by vytvoril priaznivý základ pre implementáciu nediskriminačných postupov výberu mýta na základe ustanovení predpisov o Eurovignette.

1.4. Palubné jednotky, ktoré sú kľúčovým prvkom elektronického cestného mýtného systému, nemusia byť jediným fyzickým zariadením. Mohlo by ísť o rôzne fyzicky alebo diaľkovo prepojené zariadenia, ako napríklad inteligentné telefóny a tablety, ktoré spoločne vykonávajú funkcie palubnej jednotky. EHSV odporúča podporovať vývoj osobitných IT aplikácií na tieto účely, čím by sa pre účastníkov cestnej premávky podstatne znížili náklady.

1.5. Niektoré členské štáty už používajú rôzne technológie na výber cestného mýta a prechod na jednotný systém by bol pre ne veľmi nákladný. EHSV preto odporúča Európskej komisii, aby hľadala pružné finančné, technické a právne nástroje, ktorými podporí členské štáty v úsilí o prepojenie rôznych existujúcich riešení do jedného interoperabilného systému. Ak by sa do prílohy smernice začlenil zoznam technológií používaných v systémoch s palubnou jednotkou, bolo by možné rýchlejšie reagovať na technický rozvoj a pomôcť dosiahnuť jednotnosť.

1.6. EHSV podporuje iniciatívu Európskej komisie zaviesť jedinú zmluvu s poskytovateľom Európskej služby elektronického výberu mýta (ďalej len „EETS“) pre všetkých užívateľov v EÚ. Tento krok pomôže zaviesť transparentnejšie a užívateľsky prístupné postupy.

1.7. Týmto spôsobom by bolo možné ľahšie a efektívnejšie získať späť od nečestných a podvodných účastníkov cestnej premávky nezaplatené poplatky za používanie ciest nezávisle od krajiny evidencie vozidla. EHSV odporúča, aby Komisia zvažila rozšírenie zmlúv, ktorými sa riadi používanie systému EUCARIS (Európsky informačný systém o vozidlách a vodičských preukazoch). Tento systém už krajinám poskytuje infraštruktúru a softvér, ktorý im umožňuje vymieňať si informácie o evidencii áut a vodičských preukazov, čo pomáha v boji proti krádežiam áut a podvodom súvisiacim s evidenciou.

1.8. Sociálne aspekty návrhu Európskej komisie sú takisto mimoriadne dôležité. MSP a mikropodniky prevažujú v odvetví nákladnej cestnej dopravy v celej EÚ. Elektronické mýto pre osobné autá je veľmi citlivou otázkou. Riešenia by preto mali byť veľmi starostlivo vyvážené.

2. Kontext a prehľad existujúcich mýtnych systémov

2.1. V roku 2012 sa vyberali poplatky za používanie ciest ťažkými nákladnými vozidlami v 20 členských štátoch a súkromnými automobilmi v 12 členských štátoch. Mýtna cestná sieť bola dlhá približne 72 000 kilometrov, z čoho 60 % bolo vybavených elektronickými systémami výberu mýta (ETC), ktoré boli od začiatku deväťdesiatych rokov zavádzané na vnútroštátnej alebo miestnej úrovni a ktoré využívalo viac ako 20 miliónov používateľov ciest. Ako riešenia pre elektronický výber mýta sa najčastejšie prijímajú systémy vyhradených komunikácií s krátkym dosahom (DSRC). V priebehu posledných 10 rokov sa využívajú nové technológie vrátane satelitných technológií. V dôsledku toho existuje v rámci Európskej únie vedľa seba mnoho rozdielnych technológií, ktoré nie sú vo väčšine prípadov interoperabilné.

2.2. Účelom prijatia smernice 2004/52/ES bolo prostredníctvom vytvorenia Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS) túto fragmentáciu trhu odstrániť. Podľa uvedenej smernice mala byť EETS k dispozícii pre ťažké nákladné vozidlá najneskôr od októbra 2012 a do októbra 2014 mala byť ponúknutá pre všetky ostatné typy vozidiel.

2.3. S cieľom zabezpečiť technickú kompatibilitu rôznych systémov výberu mýta a teda možnosť spojiť ich do tejto jednej služby, sa v smernici špecifikovali tri technológie, ktoré sa môžu používať pri elektronickom výbere mýta: mikrovlnná technológia DSRC, satelit (GNSS) a mobilné komunikácie (GSM).

2.4. Ustanovenia smernice 2004/52/ES sa na európskom mýtnom trhu v súčasnosti zatiaľ v plnej miere nezaviedli. Mýtné systémy ešte nie sú homogénne, pretože každý členský štát a mýtné úrady majú vlastný legislatívny kontext, ciele na vytvorenie systému, miestny kontext a dopravné podmienky.

2.5. EHSV v odporúčaní, ktoré predložil v mnohých svojich stanoviskách⁽¹⁾, zdôraznil význam spoločných noriem a cezhraničnej interoperability, ako prostriedku na zabezpečenie efektívnej cezhraničnej dopravy a rozvoj účinnej EETS.

2.6. Hlavné systémy spoplatňovania v EÚ sú:

2.6.1. Spoplatnené systémy na základe vzdialenosti: poplatok sa vypočítava na základe vzdialenosti prejdenej vozidlom a potom sa upravuje podľa iných parametrov charakterizujúcich vozidlo (celková hmotnosť vozidla, počet náprav, emisná trieda atď.). Ide o najčastejšie používaný typ systému v EÚ, pri ktorom sa používajú rôzne technické prostriedky na proporcionálne spoplatnenie vozidla na základe jeho skutočného používania cestnej infraštruktúry.

2.6.2. Spoplatnené systémy na základe času alebo na základe diaľničnej známky: poplatok sa vypočítava na základe daného časového obdobia a potom sa upravuje podľa rovnakých znakov vozidla uvedených vyššie. Súčasťou takýchto systémom je zakúpenie známky, na základe ktorej sa povoľuje používať určité cestné siete počas špecifického časového úseku (jeden deň, jeden mesiac alebo celý rok). Poplatok, ktorý sa má zaplatiť, je nezávislý od skutočného používania cestnej infraštruktúry.

(¹) Ú. v. EÚ C 32, 5.2.2004, s. 36.
Ú. v. EÚ C 277, 17.11.2009, s. 85.
Ú. v. EÚ C 291, 4.9.2015, s. 14.
Ú. v. EÚ C 173, 31.5.2017, s. 55.
Ú. v. EÚ C 288, 31.8.2017, s. 85.

2.6.3. Spoplatnené systémy na základe prístupu: poplatok sa uplatňuje hlavne na mestské zóny a špecifickú infraštruktúru, kde používateľ platí mýto za používanie motorového vozidla v príslušnej zóne. Takéto systémy umožňujú znížiť objem dopravy a znečistenie v osobitne citlivých častiach mesta alebo iných husto zastavaných mestských oblastiach.

2.7. V EÚ sa pri transakciách elektronického výberu mýta v systémoch na základe vzdialenosti používajú dve hlavné technológie: globálny navigačný satelitný systém (GNSS) a vyhradené komunikácie s krátkym dosahom (DSRC), čo je technológia mikrovln s frekvenciou 5,8 GHz prijatá Európskym výborom pre normalizáciu:

2.7.1. Technológia GNSS využíva údaje o polohe vozidla získané zo siete satelitov a pri stanovení poplatku sa meria vzdialenosť prejdená po ceste. Palubná jednotka identifikuje umiestnenie vozidla a zbiera a spracúva potrebné informácie bez pomoci cestných jednotiek. Ide o najpohodlnejší, ale zároveň najdrahší systém.

2.7.2. Technológia vyhradených komunikácií s krátkym dosahom (DSRC) je založená na obojsmernej rádiovkej komunikácii medzi pevným cestným zariadením (RSE) a mobilným zariadením (palubná jednotka) umiestneným vo vozidle. Prostredníctvom takejto komunikácie cestná infraštruktúra identifikuje účastníkov cestnej premávky (a ich vozidlá) na aktiváciu platby.

2.8. Systém automatického rozlišovania evidenčného čísla vozidla sa používa pri systémoch spoplatňovania na základe prístupu. Táto technológia využíva videokamery na čítanie evidenčných čísel vozidiel. Nevyžaduje si palubné jednotky a zahŕňa menej nákladné cestné zariadenia.

2.9. V tabuľkách ďalej sa uvádza prehľad rôznych mýtnych systémov, ktoré sa používajú v jednotlivých krajinách EÚ:

2.9.1. Mýtné systémy na základe vzdialenosti pre ťažké úžitkové vozidlá:

Mýtné systémy	Použitá technológia	Krajina
Voľný tok	GNSS s ANPR a/alebo DSRC	Maďarsko, Slovensko, Belgicko
Voľný tok	GNSS s infračerveným spektrom a/alebo DSRC	Nemecko
Voľný tok	DSRC	Rakúsko, Česká republika, Poľsko, Portugalsko, Spojené kráľovstvo (Tunel Dartford)
Voľný tok	ANPR	Spojené kráľovstvo (Tunel Dartford)
Voľný tok	ANPR a DSRC s palubnou jednotkou	Portugalsko (A22, ..., A25)
Sieť s mýtnicami	DSRC	Chorvátsko, Francúzsko, Grécko, Írsko, Taliansko, Poľsko, Portugalsko, Španielsko, Spojené kráľovstvo

2.9.2. Mýtné systémy pre ľahké vozidlá na základe vzdialenosti:

Mýtné systémy	Použitá technológia	Krajina
Voľný tok	DSCR/ANPR	Portugalsko

Mýtné systémy	Použitá technológia	Krajina
Jednotlivé úseky s mýtnicami	DSCR/ANPR	Rakúsko (A9, A10 Tauern, A11 Karawanken, A13, Brenner a S16 Arlberg)
Sieť s mýtnicami	DSCR	Chorvátsko, Dánsko, Francúzsko, Grécko, Írsko, Taliansko, Poľsko, Portugalsko, Španielsko

2.9.3. Mýtné systémy pre ľahké vozidlá na základe času:

Mýtné systémy	Použitá technológia	Krajina
Diaľničná známka	e-Eurovignette	Dánsko, Luxembursko, Holandsko, Švédsko
Diaľničná známka	Elektronická diaľničná známka	Spojené kráľovstvo, Lotyšsko
Diaľničná známka	Nálepka	Bulharsko, Litva, Rumunsko

2.9.4. Mýtné systémy pre ľahké vozidlá na základe času:

Mýtné systémy	Použitá technológia	Krajina
Diaľničná známka	Nálepka	Rakúsko, Bulharsko, Česká republika, Maďarsko (elektronická diaľničná známka), Rumunsko (papierová diaľničná známka), Slovinsko, Slovensko
Mýto s fyzickou bariérou alebo voľným tokom	DSRC, ANPR – líši sa v závislosti od jednotlivých systémov	Spojené kráľovstvo

2.9.5. Mýtné systémy pre ľahké vozidlá na základe prístupu ⁽²⁾:

Mýtné systémy	Použitá technológia	Krajina
Poplatok za prístup (poplatok za kordón)	ANPR	Švédsko (Štokholm)
Poplatok za prístup (známka)	ANPR	Spojené kráľovstvo (Londýn – poplatok za použitie motorového vozidla v centrálnej mestskej zóne), Miláno (poplatok za použitie motorového vozidla v zóne C)

3. Opis hlavných problémov

3.1. Európska komisia vo svojom oznámení z augusta 2012 o vykonávaní Európskej služby elektronického výberu mýta (COM(2012) 474 final), jasne uvádza, že „neimplementovanie EETS v predpokladanom čase nie je spôsobené technickými dôvodmi“, ale skôr tým, že implementáciu „brzdí nedostatočná spolupráca medzi rôznymi záujmovými skupinami“ a nedostatočné úsilie zo strany členských štátov. Európsky parlament vo svojej správe z apríla 2013 o stratégii vo veci služby elektronického výberu mýta a systému diaľničných známk pre ľahké osobné vozidlá v Európe (A7 – 0142/2013) zaujal rovnaký postoj a „súhlasí s Komisiou, že technológia na interoperabilné systémy už existuje“.

⁽²⁾ Štúdia *State of the Art of Electronic Road Tolling*, MOVE/D3/2014-259.

3.2. Pri väčšine mýtnych systémov je nutné, aby si účastníci cestnej premávky nainštalovali vo svojich vozidlách palubné jednotky. Niektoré z nich umožňujú cezhraničnú interoperabilitu, väčšina však nie. Tým vznikajú účastníkom cestnej premávky náklady a zaťaženie, pretože musia svoje vozidlá vybaviť viacerými palubnými jednotkami, aby mohli bez prekážok viesť vozidlo v rôznych krajinách. Súčasný náklady sa odhadujú na 334 miliónov EUR ročne a do roku 2025 by mali klesnúť tesne pod 300 miliónov EUR ročne.

3.3. Dosiahla sa určitá cezhraničná interoperabilita, ale v Chorvátsku, Českej republike, Nemecku, Grécku, Maďarsku, Írsku, Taliansku, Poľsku, na Slovensku, v Slovinsku a Spojenom kráľovstve sa stále na zaplatenie mýta môžu použiť iba vnútroštátne palubné jednotky. Jedným z cieľov právnych predpisov o EETS bolo umožniť prepojenie palubných jednotiek s inými zariadeniami vo vnútri vozidiel, najmä s digitálnymi tachografmi. Prepojenie s tachografmi sa však neukázalo ako sľubné.

3.4. Nedostatočná cezhraničná interoperabilita taktiež spôsobuje náklady orgánom, ktoré musia obstarávať nadbytočné palubné jednotky, ktoré fungujú vnútroštátne, ale nedajú sa použiť v zahraničí, a zabezpečovať pre ne údržbu. V každom vnútroštátnom systéme, v ktorom sa poloha vozidiel určuje satelitom, dosahujú jednorazové náklady na obstaranie palubných jednotiek 120 miliónov EUR a náklady na údržbu 14,5 milióna EUR ročne⁽³⁾.

3.5. Ešte stále nemáme EETS v plnom rozsahu a pri dosahovaní interoperability nastal len veľmi malý pokrok. Poskytovatelia služieb čelia pri vstupe na trh značným prekážkam, ako sú diskriminačné zaobchádzanie zo strany orgánov, dlhé a meniace sa schvaľovacie postupy, ako aj technické špecifiká miestnych systémov, ktoré nie sú v súlade so zavedenými normami. Podpísaných bolo iba niekoľko obmedzených dohôd, ktoré zahŕňajú viac ako jednu krajinu EÚ. Hlavnými dôvodmi sú:

3.5.1. Na niektorých vnútroštátnych trhoch má súčasný prevádzkovateľ mýtného systému privilegované postavenie. Bráni to implementácii harmonizovaných a nediskriminačných postupov výberu mýta v EÚ.

3.5.2. Právne predpisy o EETS spôsobujú prekážky: najmä povinnosť poskytovateľov EETS ponúkať služby v celej EÚ do 24 mesiacov.

3.5.3. Vnútroštátne mýtné systémy používajú tri technológie, ktoré umožňujú právne predpisy o EETS, značne odlišnými spôsobmi, čo sťažuje dosiahnutie cezhraničnej interoperability a spôsobuje náklady.

3.6. V právnych predpisoch o EETS chýbajú účinné ustanovenia týkajúce sa vymáhania platby mýta v prípade vozidiel evidovaných v inej krajine EÚ. Medzinárodná doprava tvorí na niektorých miestach významný podiel z celkových príjmov z mýtného systému, a preto obmedzenie vyhýbania sa plateniu mýta zahraničnými používateľmi je veľkou výzvou. Členský štát, v ktorom zisťujú nezaplatenie mýta automatické kontrolné zariadenia, nemôže neplatiča identifikovať podľa evidenčného čísla vozidla, ak je vozidlo evidované v zahraničí. Na úrovni EÚ neexistuje právny základ na výmenu údajov o evidencii vozidiel medzi členskými štátmi na účely vymáhania mýta. V dôsledku toho dosahujú ušlé príjmy vo vnútroštátnych, regionálnych a miestnych mýtnych systémoch až 300 miliónov EUR ročne⁽⁴⁾.

3.7. Je veľmi potrebné, aby sa na úrovni EÚ presadzovala výmena informácií o vyhýbaní sa plateniu mýta a aby rôzne mýtné úrady disponovali väčšími právomocami na identifikovanie porušovateľov a začatie postupov vymáhania. Pokiaľ ide o vymáhanie platby mýta, členské štáty majú povinnosť preukázať, že s účastníkmi cestnej premávky sa zaobchádza rovnako a tiež zaručiť, že sankcie sa riadne uplatňujú.

3.8. Záväzná požiadavka, aby všetci poskytovatelia EETS pokrývali všetky typy vozidiel a každú oblasť elektronického mýta v Európe, sa považuje za neprimeranú. Efektívnejšie by bolo, keby poskytovatelia EETS namiesto povinnosti poskytovať úplné, ale nákladné služby, mohli slobodne reagovať na požiadavky svojich zákazníkov.

⁽³⁾ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatenom cestnom mýte v Únii (prepracované znenie) COM(2017) 0280 final.

⁽⁴⁾ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatenom cestnom mýte v Únii (prepracované znenie) COM(2017) 0280 final.

3.9. Zmeny smernice o interoperabilite a rozhodnutia o EETS, ktoré navrhuje Komisia, prinesú užívateľom cestnej premávky úspory vo výške 370 miliónov EUR (čistá súčasná hodnota – NPV, 2016 – 2025). Väčšina z týchto úspor prinesie výhody odvetviu kamiónovej dopravy, ktoré pozostáva prevažne z MSP. Správcovia cestnej siete budú mať úžitok z úspor spojených s neobstarávaním nadbytočných palubných jednotiek (48 miliónov EUR NPV) a z dodatočných príjmov z mýta vyplývajúcich z lepších pravidiel pre cezhraničné vymáhanie (150 miliónov EUR ročne). Poskytovatelia EETS zaznamenajú zníženie regulačného zaťaženia súvisiaceho so vstupom na vnútroštátne trhy (10 miliónov EUR NPV, na predpokladanú skupinu 12 poskytovateľov EETS). Okrem toho sa ich trh rozšíri o dodatočné príjmy v hodnote 700 miliónov EUR ročne⁽⁵⁾.

4. Hlavné prvky návrhu Komisie na prepracované znenie smernice 2004/52/ES

4.1. Primerané cezhraničné vymáhanie by sa realizovalo takto:

4.1.1. Medzi členskými štátmi sa musí zaviesť jednoduchý automatický mechanizmus výmeny informácií. Budú sa zavádzať nové mechanizmy a právne dohody s cieľom riešiť problém cezhraničného vymáhania pri vyhýbaní sa plateniu mýtného. Tieto informácie by členským štátom umožnili ďalej sa zaoberať prípadmi nezaplatenia mýta vodičmi, ktorí nemajú v danom členskom štáte pobyt.

4.1.2. Systém by zahŕňal všetky typy vozidiel a všetky druhy elektronických mýtnych systémov vrátane výberu mýta s video systémom.

4.2. Hlavné návrhy z hľadiska používaných technológií a zaobchádzania s ľahkými vozidlami sú nasledovné:

4.2.1. Zoznam technológií sa presunul do prílohy smernice. Týmto spôsobom bude možné rýchlejšie a účinnejšie reagovať na technologický pokrok.

4.2.2. Uvedený zoznam technológií by sa nemenil a v budúcnosti by sa mohol upraviť iba po dôkladnom testovaní, normalizačnej práci atď.

4.2.3. Komisia navrhuje oddeliť EETS v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a ľahkých vozidiel, aby sa obe mohli poskytovať nezávisle od seba.

4.2.4. Bude existovať výnimka, na základe ktorej budú môcť poskytovatelia EETS v prípade ľahkých vozidiel poskytovať zákazníkom palubné jednotky DSRC.

4.3. Zjednotia sa vymedzenia EETS a navrhnu sa určité objasnenia:

4.3.1. Objasňuje sa, že EETS musia poskytovať poskytovatelia EETS, nie mýtné úrady. Poskytovateľom EETS budú mať zaručený rovnaký prístup na trh ako vnútroštátni poskytovatelia služieb výberu mýta. Zákazníci budú mať vďaka tomu väčší výber služieb výberu mýta. Členské štáty nebudú mať povinnosť zabezpečiť zavedenie služby EETS do určitého času.

4.3.2. Palubné jednotky nemusia tvoriť jediné fyzické zariadenie, ale môžu pozostávať z niekoľkých zariadení prepojených fyzicky alebo na diaľku vrátane zariadenia, ktoré už bolo nainštalované v motorovom vozidle, ako sú navigačné systémy, ktoré poskytujú všetky funkcie palubnej jednotky. Tá istá palubná jednotka by sa mala používať pri všetkých cestných mýtnych systémoch a prenosné zariadenia, ako sú inteligentné telefóny, sa môžu používať spolu s pevnými palubnými jednotkami.

5. Možné prekážky pre vykonávanie návrhu Komisie

5.1. Dosiahnutie cezhraničnej interoperability by mohlo spôsobiť značnú administratívnu záťaž a vysoké náklady vzhľadom na právne, technické a prevádzkové rozdiely v jednotlivých vnútroštátnych systémoch výberu mýta, ktoré vyplývajú z využívania rozdielnych technológií.

5.2. Komisia by mala zvážiť možnosť vytvorenia mechanizmu financovania na prekonanie týchto ťažkostí. Vyčlenenie nevyhnutných finančných prostriedkov by členské štáty povzbudilo v tom, aby zabezpečili, že ich vnútroštátne systémy budú na úrovni EÚ interoperabilné.

5.3. Na to je dôležité, aby sa služby EETS mohli rozvíjať súbežne s vnútroštátnymi službami. Je však možné, že poskytovatelia EETS by čelili niektorým formám diskriminačného zaobchádzania zo strany miestnych orgánov v členských štátoch.

⁽⁵⁾ Pracovný dokument útvarov Komisie: Zhrnutie posúdenia dosahu (SWD(2017) 191 final).

5.4. Sociálne aspekty tohto návrhu sú takisto mimoriadne dôležité. MSP a mikropodniky prevažujú v odvetví nákladnej cestnej dopravy v celej EÚ a vplyv na ne by mal byť pozitívny. Verejnosť nemusí kladne prijať rozšírenie uplatňovania tak, že väčšia časť cestnej siete bude podliehať elektronickému mýtu pre osobné autá a riešenia v tejto veci by sa preto mali veľmi starostlivo vyvážiť.

5.5. Zintenzívnením výskumu a vývoja technických a IT riešení v elektronických mýtnych systémoch by sa náklady pre užívateľov mohli znížiť. Podpora inovácií v tejto oblasti je kľúčovým bodom, na ktorý by mala Európska komisia kladť dôraz.

V Bruseli 18. októbra 2017

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS
