

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (wersja przekształcona)”

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

(2018/C 081/25)

Sprawozdawca: **Vitas MAČIULIS**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 15.6.2017 Rada Unii Europejskiej, 20.6.2017
Podstawa prawna	Art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	2.10.2017
Data przyjęcia na sesji plenarnej	18.10.2017
Sesja plenarna nr	529
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się):	183/1/1

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES zdecydowanie popiera wniosek Komisji Europejskiej z dnia 31 maja 2017 r., dotyczący interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych, którego celem jest ulepszenie przepisów ustanowionych dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. Praktyczne zastosowanie tych przepisów w ostatnich latach pokazało, że wiele z nich nie spełnia współczesnych wymagań.

1.2. Systemy elektronicznego poboru opłat drogowych zostały wprowadzone na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym już w 20 państwach członkowskich. Mimo to niska interoperacyjność tych systemów na poziomie międzynarodowym powoduje znaczące straty przychodów dla państw członkowskich, a także dodatkowe koszty dla bezpośrednich użytkowników dróg. EKES zachęca państwa członkowskie do podejmowania aktywnej współpracy transgranicznej przy opracowywaniu zaawansowanych mechanizmów poboru opłat drogowych. Brak współpracy uniemożliwia państwu członkowskiemu identyfikację konkretnych sprawców naruszeń, jeżeli ich pojazdy są zarejestrowane za granicą.

1.3. EKES jest głęboko przekonany, że należy podjąć wszystkie możliwe środki w celu wprowadzenia w całej Unii jednolitego, opartego na nowoczesnej technologii systemu elektronicznego poboru opłat drogowych. EKES opowiada się za prostym, elastycznym i tanim systemem, który w razie potrzeby może zostać szybko rozbudowany na kolejnych użytkowników i sieci drogowe. Taki system stworzyłby korzystną podstawę dla wdrażania niedyskryminacyjnych praktyk w zakresie poboru opłat, ustanowionych w oparciu o przepisy dotyczące eurowiniety.

1.4. Urządzenia rejestrujące zainstalowane w pojeździe (pokładowe), które stanowią kluczowy element systemu elektronicznego poboru opłat, nie muszą być fizycznym przyrządem. Może to być szereg instrumentów połączonych fizycznie lub zdalnie, w tym smartfonów i tabletów, które w połączeniu pełniłyby funkcję urządzenia pokładowego. EKES zaleca wspieranie rozwoju specjalistycznych aplikacji informatycznych do takich celów, które znacząco obniżyłyby koszty ponoszone przez użytkowników dróg.

1.5. Niektóre państwa członkowskie stosują już inne technologie poboru opłat drogowych, więc zamiana na jednolity system byłaby dla nich bardzo droga. Dlatego EKES zaleca, aby Komisja Europejska poszukiwała elastycznych instrumentów finansowych, technicznych i prawnych, które zachęca państwa członkowskie do integrowania różnych istniejących już rozwiązań w jeden interoperacyjny system. Również dołączenie do dyrektywy załącznika z wykazem technologii stosowanych w systemach wykorzystujących urządzenia pokładowe umożliwiłoby szybszą reakcję na rozwój technologii, a co za tym idzie – pomogło ujednoczyć istniejące systemy.

1.6. EKES popiera inicjatywę Komisji Europejskiej polegającą na zawarciu pojedynczej umowy z jednym dostawcą europejskiej usługi opłaty elektronicznej (usługi EETS) dla wszystkich użytkowników w UE. Pomogłoby to wprowadzić przejrzystsze i bardziej przyjazne dla użytkownika praktyki.

1.7. Pozwoliłoby to na łatwiejsze i skuteczniejsze odzyskiwanie nieuiszczonych opłat drogowych od nieuczciwych użytkowników dróg niezależnie od ich kraju rejestracji. EKES zaleca, by Komisja rozważyła rozszerzenie traktatów regulujących korzystanie z systemu EUCARIS (europejski system informacji o pojazdach i prawach jazdy). System ten już obecnie zapewnia państwom infrastrukturę i oprogramowanie umożliwiające wymianę informacji o rejestracji samochodów i prawach jazdy, co jest pomocne w zwalczaniu kradzieży samochodów i oszustw przy rejestracji.

1.8. Kluczowe znaczenie mają również społeczne aspekty wniosku Komisji Europejskiej. Sektor transportu drogowego towarów w całej UE zdominowany jest przez MŚP i mikroprzedsiębiorstwa. Wprowadzenie systemu elektronicznego poboru opłat dla samochodów prywatnych jest kwestią bardzo wrażliwą. W związku z tym rozwiązania w tym zakresie muszą być starannie wyważone.

2. Kontekst i opis istniejących systemów poboru opłat drogowych

2.1. W 2012 r. w 20 państwach członkowskich stosowano opłaty od użytkownika dróg dla pojazdów ciężarowych, a w 12 państwach – dla samochodów prywatnych. Sieć dróg objętych opłatami liczyła ok. 72 000 km, z czego 60 % wyposażono w systemy elektronicznego poboru opłat (ETC), które wprowadzono na poziomie krajowym lub lokalnym od początku lat 90. XX w. Zarejestrowało się w nich ponad 20 mln użytkowników. Najczęściej przyjmowanym rozwiązaniem są systemy wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC). W ciągu ostatnich 10 lat wprowadzano również nowe technologie, w tym systemy satelitarne. W rezultacie w Unii Europejskiej funkcjonuje szereg różnych i w większości przypadków nieinteroperacyjnych technologii.

2.2. Aby skorygować powstałe na rynku rozdrobnienie przyjęto dyrektywę 2004/52/WE, wprowadzającą europejską usługę opłaty elektronicznej (EETS). Zgodnie z dyrektywą usługa EETS miała zostać udostępniona pojazdom ciężarowym najpóźniej w październiku 2012 r., a wszystkim pozostałym rodzajom pojazdów w październiku 2014 r.

2.3. Aby zapewnić techniczną kompatybilność różnych systemów, a co za tym idzie – możliwość ich podłączenia do jednej usługi, w dyrektywie wyszczególniono trzy technologie, które można wykorzystywać do poboru opłat drogą elektroniczną: technologię mikrofalową DSRC, technologię satelitarną (GNSS) oraz technologię komunikacji mobilnej (GSM).

2.4. Przepisy dyrektywy 2004/52/WE nie zostały jeszcze w pełni wdrożone na europejskim rynku opłat drogowych. Systemy opłat wciąż nie są jednolite – państwa członkowskie i podmioty pobierające w nich opłaty funkcjonują w różnych kontekstach prawnych i lokalnych, różnych warunkach drogowych, a ich systemom przyświecają różne cele.

2.5. W zaleceniach przedstawionych w wielu wcześniejszych opiniach⁽¹⁾ EKES zwrócił uwagę na znaczenie wspólnych standardów i transgranicznej interoperacyjności jako sposobu zapewnienia efektywnego transportu transgranicznego i rozwoju skutecznych usług EETS.

2.6. Na terenie UE funkcjonują następujące główne systemy poboru opłat drogowych:

2.6.1. Uzależnione od pokonanej odległości: opłata jest obliczana na podstawie odległości przebytej przez pojazd, a następnie dostosowywana do innych parametrów charakteryzujących dany pojazd (masa całkowita, liczba osi, klasa emisji itp.). To najbardziej rozpowszechniony rodzaj systemu w UE, wykorzystujący różne środki techniczne w celu proporcjonalnego obciążania pojazdów opłatą w oparciu o rzeczywiste wykorzystanie infrastruktury drogowej.

2.6.2. Systemy okresowe lub winietowe: opłata jest obliczana dla danego okresu i, podobnie jak w poprzednio omówionym systemie, dostosowywana do parametrów pojazdu. W takim systemie należy zakupić winietę upoważniającą do użytkowania określonej sieci drogowej przez określony okres (jeden dzień, miesiąc lub cały rok). Uiszczana opłata jest niezależna od rzeczywistego użytkowania infrastruktury drogowej w podanym czasie.

⁽¹⁾ Dz.U. C 32 z 5.2.2004, s. 36.
Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 85.
Dz.U. C 291 z 4.9.2015, s. 14.
Dz.U. C 173 z 31.5.2017, s. 55.
Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 85.

2.6.3. Opłaty za wjazd: system stosowany zasadniczo na obszarach miejskich oraz w określonych rodzajach infrastruktury, gdzie użytkownik jest obciążany opłatą za wjazd do danej strefy. Systemy takie umożliwiają obniżenie ruchu i zanieczyszczenia w szczególnie narażonych częściach miasta lub na gęsto zabudowanych obszarach miejskich.

2.7. W systemach uzależnionych od przebytej odległości zastosowanie na terenie UE mają dwie główne technologie: globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS) oraz wydzielona komunikacja krótkiego zasięgu (DSRC), czyli technologia mikrofalowa z wykorzystaniem częstotliwości 5,8 GHz przyjęta przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN):

2.7.1. Technologia GNSS wykorzystuje informacje o pozycji pojazdu pozyskiwane z sieci satelitów i mierzy przebytą na drodze odległość w celu ustalenia wysokości opłaty. Urządzenie rejestrujące znajdujące się w pojeździe identyfikuje jego położenie, zbiera i przetwarza niezbędne informacje bez pomocy sprzętu znajdującego się na poboczu drogi. Ten system jest najwygodniejszy, ale też najdroższy.

2.7.2. Technologia wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC) opiera się na dwukierunkowej komunikacji radiowej między stałymi urządzeniami znajdującymi się na poboczu a urządzeniami pokładowymi. Urządzenia na poboczu identyfikują użytkownika drogi (i jego pojazd) w celu naliczenia opłaty.

2.8. W systemach naliczających opłaty za wjazd stosowana jest technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych (ARTR). Polega ona na odczytywaniu tablic rejestracyjnych pojazdów przez kamery wideo. Technologia ta wymaga mniej kosztownego sprzętu na poboczu i nie wymaga umieszczania urządzeń rejestrujących w pojazdach.

2.9. W tabeli poniżej przedstawiono przegląd różnych systemów poboru opłat stosowanych w różnych państwach UE:

2.9.1. System uzależniony od pokonanej odległości stosowany dla pojazdów ciężarowych:

System poboru opłat	Stosowana technologia	Kraj
Free-flow	GNSS z ARTR lub DSRC	Węgry, Słowacja, Belgia
Free-flow	GNSS z trybem pracy w podczerwieni lub DSRC	Niemcy
Free-flow	DSRC	Austria, Republika Czeska, Polska, Portugalia, Zjednoczone Królestwo (Dartford Crossing)
Free-flow	ARTR	Zjednoczone Królestwo (Dartford Crossing)
Free-flow	ARTR oraz DSRC z wykorzystaniem urządzeń pokładowych	Portugalia (A22, ..., A25)
Sieć z punktami poboru opłat	DSRC	Chorwacja, Francja, Grecja, Irlandia, Włochy, Polska, Portugalia, Hiszpania, Zjednoczone Królestwo

2.9.2. System uzależniony od pokonanej odległości stosowany dla pojazdów lekkich:

System poboru opłat	Stosowana technologia	Kraj
Free-flow	DSCR/ARTR	Portugalia

System poboru opłat	Stosowana technologia	Kraj
Poszczególne odcinki z punktami poboru opłat	DSCR/ARTR	Austria (A9, A10 Tauern, A11 Karawanken, A13, Brenner and S16 Arlberg)
Sieć z punktami poboru opłat	DSCR	Chorwacja, Dania, Francja, Grecja, Irlandia, Włochy, Polska, Portugalia, Hiszpania

2.9.3. System okresowy stosowany dla pojazdów ciężarowych:

System poboru opłat	Stosowana technologia	Kraj
Winiety	Eurowinieta elektroniczna	Dania, Luksemburg, Niderlandy, Szwecja
Winiety	Winieta elektroniczna	Zjednoczone Królestwo, Łotwa
Winiety	Naklejka	Bułgaria, Litwa, Rumunia

2.9.4. System okresowy stosowany dla pojazdów lekkich:

System poboru opłat	Stosowana technologia	Kraj
Winiety	Naklejka	Austria, Bułgaria, Republika Czeska, Węgry (e-winieta), Rumunia (winieta papierowa), Słowenia, Słowacja
Bariery fizyczne lub system free-flow	DSRC, ARTR – zależnie od systemu	Zjednoczone Królestwo

2.9.5. System opłat za wjazd stosowany dla wszystkich pojazdów⁽²⁾:

System poboru opłat	Stosowana technologia	Kraj
Opłata za wjazd (przy barierach)	ARTR	Szwecja (Sztokholm)
Opłata za wjazd (system winietowy)	ARTR	Zjednoczone Królestwo (opłata za wjazd do centrum Londynu – congestion charge), Mediolan (opłata za wjazd do strefy C)

3. Główne problemy

3.1. W swoim komunikacie z sierpnia 2012 r. w sprawie wdrożenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej (COM(2012) 474 final) Komisja Europejska wyraźnie stwierdziła, że „niewdrożenie EETS i niezgodność z ramami czasowymi nie wynikają z przyczyn technicznych”, lecz że wdrożenie usługi „utrudnia brak współpracy między poszczególnymi grupami zainteresowanych podmiotów” oraz ograniczone wysiłki ze strony państw członkowskich. W sprawozdaniu z kwietnia 2013 r. w sprawie strategii dotyczącej elektronicznego poboru opłat i systemu winiet dla lekkich pojazdów prywatnych w Europie (A7-0142/2013) Parlament Europejski zajął to samo stanowisko oraz „zgodził się z Komisją, że istnieje już technologia umożliwiająca interoperacyjność systemów”.

⁽²⁾ Badanie „State of the Art of Electronic Road Tolling” [Stan techniki systemów elektronicznego poboru opłat drogowych], MOVE/D3/2014-259.

3.2. Większość systemów wymaga od użytkowników dróg zainstalowania w swoich pojazdach urządzeń rejestrujących. Wśród nich jedynie kilka rodzajów umożliwi interoperacyjność transgraniczną. Generuje to koszty i niedogodności dla użytkowników dróg, którzy, aby móc bez przeszkód poruszać się po różnych krajach, muszą zainstalować kilka różnych urządzeń pokładowych. Koszty te szacuje się obecnie na 334 mln EUR rocznie, a do 2025 r. mają obniżyć się do niewiele poniżej 300 mln EUR.

3.3. W niektórych krajach osiągnięty został pewien poziom interoperacyjności transgranicznej, jednak w Chorwacji, Republice Czeskiej, Grecji, Irlandii, Niemczech, Polsce, Słowenii, Słowacji, na Węgrzech, we Włoszech i w Zjednoczonym Królestwie do uiszczania opłat drogowych wciąż używać można jedynie lokalnych urządzeń pokładowych. Jednym z celów prawodawstwa dotyczącego usługi EETS było umożliwienie integracji urządzeń rejestrujących w pojazdach z innymi zainstalowanymi tam urządzeniami. W szczególności dotyczyło to integracji z tachografami cyfrowymi, która nie dała jednak pożądaných rezultatów.

3.4. Brak interoperacyjności transgranicznej oznacza również koszty dla organów administracyjnych, które muszą nabywać i obsługiwać nadmiarowe urządzenia pokładowe działające tylko na terenie danego kraju bez możliwości używania za granicą. Jednorazowy koszt pozyskania takich urządzeń w jednym tylko systemie krajowym, w którym położenie pojazdów określa się za pomocą pozycjonowania satelitarne, wynosi 120 mln EUR, a koszt ich serwisowania sięga 14,5 mln EUR rocznie⁽³⁾.

3.5. Usługa EETS wciąż nie została wdrożona na pełną skalę, a w zakresie interoperacyjności poczyniono niewielkie postępy. Dostawcy mierzą się z wysokimi barierami wejścia, takimi jak dyskryminacja ze strony organów administracyjnych, długie, zmieniające się procedury zatwierdzania oraz specyfikacje techniczne w systemach lokalnych niezgodne z ustalonymi normami. Zawarto jedynie kilka umów o ograniczonym zakresie dotyczących więcej niż jednego państwa UE. Główne przyczyny są następujące:

3.5.1. Podmiot obecnie pobierający opłaty zajmuje na niektórych rynkach krajowych uprzywilejowaną pozycję. Stwarza to przeszkody we wdrażaniu zharmonizowanych i niedyskryminacyjnych praktyk dotyczących pobierania opłat w UE.

3.5.2. prawodawstwo dotyczące usługi EETS tworzy przeszkody: w szczególności wymóg, zgodnie z którym dostawcy usługi EETS muszą być w stanie zaoferować usługi na terenie całej Unii w ciągu 24 miesięcy;

3.5.3. trzy technologie, na używanie których zezwala prawodawstwo dotyczące EETS, stosowane są w krajowych systemach w bardzo różny sposób, co sprawia, że osiągnięcie interoperacyjności transgranicznej jest trudne i kosztowne.

3.6. W prawodawstwie dotyczącym EETS brakuje skutecznych przepisów w sprawie nakładania opłat na pojazdy zarejestrowane w innym państwie UE. W niektórych miejscach ruch międzynarodowy stanowi znaczący udział w łącznych przychodach z systemu poboru opłat, dlatego ograniczenie zjawiska unikania opłat drogowych przez zagranicznych użytkowników jest dużym wyzwaniem. Jeżeli państwo członkowskie za pomocą urządzeń automatycznych wykryje wykroczenie, a pojazd jest zarejestrowany za granicą, niemożliwe jest zidentyfikowanie sprawcy na podstawie numeru tablicy rejestracyjnej. W UE nie istnieją ramy prawne dotyczące wymiany danych między państwami członkowskimi związanych z rejestracją pojazdów do celów egzekucji opłat drogowych. Powstałe w konsekwencji straty w przychodach uzyskiwanych przez krajowe, regionalne i lokalne systemy pobierania opłat wynoszą ok. 300 mln EUR rocznie⁽⁴⁾.

3.7. Istnieje duża potrzeba wspierania wymiany informacji dotyczących unikania opłat na poziomie UE, a także wzmocnienia uprawnień różnych organów pobierających opłaty drogowe do identyfikacji sprawców i uruchamiania procedur egzekucyjnych. W zakresie egzekucji państwa członkowskie mają obowiązek pokazać, że traktują użytkowników dróg w sposób równy, a także zagwarantować należyte nakładanie kar.

3.8. Obowiązujący wymóg, aby usługa EETS u wszystkich dostawców obejmowała wszystkie typy pojazdów oraz każdy obszar poboru opłat w Europie, jest uważany za wygórowany. Zamiast konieczności zaoferowania pełnej, ale kosztownej usługi, dużo skuteczniejsze byłoby pozwolenie dostawcom EETS na swobodne proponowanie rozwiązań odpowiadających wymaganiom ich klientów.

⁽³⁾ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (wersja przedostawcza), COM(2017) 280 final.

⁽⁴⁾ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwienia transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (wersja przedostawcza), COM(2017) 280 final.

3.9. Zaproponowane przez Komisję zmiany w dyrektywie w sprawie interoperacyjności oraz w decyzji w sprawie usługi EETS zapewnią użytkownikom dróg oszczędności sięgające łącznie do 370 mln EUR (wartość bieżąca netto – NPV, 2016–2025). Skorzysta z nich przede wszystkim branża transportu ciężarowego, składająca się głównie z MŚP. Administratorzy sieci drogowych odniosą korzyści wynikające z niekupowania nadmiarowych pokładowych urządzeń rejestrujących (48 mln EUR. NPV) i dodatkowych przychodów z opłat drogowych – dzięki lepszym przepisom dotyczącym transgranicznej egzekucji (150 mln EUR rocznie). Wobec dostawców usługi EETS obniżone zostanie obciążenie regulacyjne związane z wchodzeniem na rynki krajowe (10 mln EUR. NPV przy przewidywanej grupie 12 dostawców). Ponadto ich rynek rozszerzy się, generując dodatkowe przychody wynoszące 700 mln EUR rocznie⁽⁵⁾.

4. Kluczowe elementy wniosku Komisji w sprawie przekształcenia dyrektywy 2004/52/WE

4.1. Przewidziano następujące środki zmierzające do odpowiedniego egzekwowania opłat na poziomie transgranicznym:

4.1.1. Należy wprowadzić prosty, automatyczny mechanizm wymiany informacji między państwami członkowskimi. Wdrożone zostaną nowe mechanizmy i umowy prawne w celu rozwiązania problemu transgranicznego ścigania uchylania się od wnoszenia opłat. Informacje te umożliwiłyby państwom członkowskim monitorowanie przypadków uchylania się od uiszczania opłat drogowych przez kierowców niebędących ich rezydentami.

4.1.2. System obejmowałby wszystkie typy pojazdów i wszystkie rodzaje systemów elektronicznego poboru opłat, w tym oparte na zdjęciach wideo tablic rejestracyjnych.

4.2. W zakresie stosowanych technologii oraz podejścia do pojazdów lekkich wniosek przedstawia następujące główne propozycje:

4.2.1. Umieszczenie wykazu stosowanych technologii w załączniku do dyrektywy. Umożliwi to szybsze i skuteczniejsze reagowanie na postęp technologiczny.

4.2.2. Stały charakter wykazu technologii, z możliwością wprowadzania zmian jedynie po gruntownych badaniach, pracach normalizacyjnych itp.

4.2.3. Komisja proponuje rozdzielanie usługi EETS dla pojazdów ciężarowych i pojazdów lekkich, tak aby usługi te mogły być dostarczane niezależnie od siebie.

4.2.4. Przewidziane jest odstępstwo zezwalające dostawcom usługi EETS dla pojazdów lekkich na dostarczanie klientom pokładowych urządzeń rejestrujących w technologii DSRC.

4.3. Definicje usługi EETS zostaną ujednoczone, zaproponowano również pewne doprecyzowania:

4.3.1. Precyzuje się, że usługa EETS musi być dostarczana przez dostawców EETS, a nie podmioty pobierające opłaty drogowe. Dostawcy usług EETS będą mieli zagwarantowany równy dostęp do rynku, taki sam, jaki jest udziałem krajowych dostawców usług w zakresie pobierania opłat. Da to klientom większą możliwość wyboru tego rodzaju dostawców. Państwa członkowskie nie będą mieć obowiązku zagwarantowania, że usługa EETS zostanie wdrożona w określonym terminie.

4.3.2. Urządzenia rejestrujące umieszczone w pojazdach nie muszą stanowić osobnych, fizycznych urządzeń. Mogą składać się z kilku połączonych ze sobą fizycznie lub zdalnie aparatów, w tym ze sprzętu już zainstalowanego w pojeździe, takiego jak system nawigacyjny, który będzie pełnił funkcję rejestrującą. To samo urządzenie powinno umożliwiać jego zastosowanie we wszystkich systemach poboru opłat, a wraz z trwale zainstalowanymi urządzeniami będzie można stosować urządzenia mobilne, takie jak smartfony.

5. Możliwe przeszkody we wdrożeniu wniosku Komisji

5.1. Uzyskanie transgranicznej interoperacyjności może wymagać podjęcia istotnych wysiłków administracyjnych i wiązać się ze znacznymi kosztami z powodu prawnych, technicznych i operacyjnych różnic między poszczególnymi krajowymi systemami poboru opłat, wynikającymi ze stosowania różnych technologii.

5.2. Komisja powinna rozważyć możliwość stworzenia mechanizmu finansowania, który pozwoli na pokonanie tych przeszkód. Przeznaczenie na to niezbędnych funduszy zachęciłaby państwa członkowskie do zapewnienia interoperacyjności swoich systemów na poziomie UE.

5.3. Ważne jest, aby można było rozwijać usługi EETS równoległe z usługami krajowymi, jednak może się zdarzyć, że dostawcy EETS będą doświadczać pewnej formy dyskryminacyjnego traktowania ze strony władz lokalnych w państwach członkowskich.

⁽⁵⁾ Dokument roboczy służb Komisji: streszczenie oceny skutków (SWD(2017) 191 final).

5.4. Kluczowy jest tutaj również aspekt społeczny wniosku. Przeważającą część sektora transportu drogowego towarów na terenie UE stanowią MMSP, na które proponowane zmiany według prognoz będą miały pozytywny wpływ. Objęcie większego obszaru sieci drogowych systemem elektronicznego poboru opłat od samochodów prywatnych może nie spotkać się jednak z dobrym przyjęciem wśród opinii publicznej, dlatego w tym zakresie należy dobrze wyważyć rozwiązania.

5.5. Można byłoby obniżyć koszty ponoszone przez użytkowników przez przyspieszenie badań nad rozwiązaniami technicznymi i informatycznymi dla systemów elektronicznych. Wspieranie innowacji w tym obszarze powinno być głównym punktem zainteresowania Komisji Europejskiej.

Bruksela, dnia 18 października 2017 r.

Georges DASSIS
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
