



Βρυξέλλες, 9 Ιουνίου 2017  
(OR. en)

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2017/0115 (CNS)**

---

---

**10175/17  
ADD 4**

**FISC 136  
TRANS 263  
IA 104**

## **ΠΡΟΤΑΣΗ**

---

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Ιουνίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2017) 181 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο Πρότασης οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής και Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις για τη φορολογία των οχημάτων

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2017) 181 final.

---

σνημμ.: SWD(2017) 181 final

Βρυξέλλες, 31.5.2017  
SWD(2017) 181 final

**ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

*που συνοδεύει το έγγραφο*

**Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής**

**και**

**Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όσον αφορά ορισμένες διατάξεις για τη φορολογία των οχημάτων**

{COM(2017) 275 final}

{SWD(2017) 180 final}

## Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ

### A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

#### Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Αντιμετωπίζονται τέσσερα προβλήματα:

1. Στις οδικές μεταφορές οφείλεται το 17 % των εκπομπών CO<sub>2</sub> της ΕΕ και η διάδοση των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων για το κλίμα και την ενέργεια για το 2030.
2. Η ποιότητα του οδικού δικτύου της ΕΕ υποβαθμίζεται, λόγω μείωσης των επενδύσεων σε υποδομές και προγραμμάτων συντήρησης που αναβάλλονται χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι μακροπρόθεσμες οικονομικές επιπτώσεις.
3. Ορισμένα κράτη μέλη καθιέρωσαν τέλη βάσει χρόνου (βινιέτες), με τα οποία εισάγονται διακρίσεις σε βάρος των περιστασιακών, αλλοδαπών οδηγών.
4. Η ατμοσφαιρική ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση που προκαλούνται από οδικά οχήματα συνεπάγονται σημαντικό κόστος για την κοινωνία.

Όλα αυτά τα προβλήματα θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με δίκαιη και αποδοτική χρέωση της χρήσης του οδικού δικτύου. Ωστόσο, η επιβολή διοδίων στην ΕΕ είναι ελλιπής και αποσπασματική και μετά βίας αντικατοπτρίζει το πραγματικό κόστος χρήσης του οδικού δικτύου.

#### Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Στόχος είναι να προωθηθούν βιώσιμες και δίκαιες οδικές μεταφορές με ευρύτερη εφαρμογή των αρχών «ο χρήστης πληρώνει» και «ο ρυπαίνων πληρώνει»:

1. Με συμβολή στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> στον τομέα των μεταφορών μέσω της χρέωσης
2. Με συμβολή στην κατάλληλη ποιότητα του οδικού δικτύου
3. Με διασφάλιση της απουσίας διακρίσεων από τα συστήματα χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου σε βάρος των οδηγών μη μονίμων κατοίκων, και
4. Με αξιοποίηση της χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου ως αποτελεσματικού εργαλείου για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

#### Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Οι υψηλές εκπομπές CO<sub>2</sub> αποτελούν παγκόσμιο πρόβλημα που απαιτεί συντονισμένη δράση σε όλα τα επίπεδα. Το πρόβλημα των διακρίσεων σε βάρος των οδηγών μη μονίμων κατοίκων είναι εκ φύσεως διασυνοριακό και μπορεί να επιλυθεί μόνο σε υπερεθνικό επίπεδο. Η υποβάθμιση της ποιότητας των δρόμων, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση έχουν συνέπειες τόσο σε επίπεδο τοπικό όσο και σε επίπεδο ΕΕ. Απαιτείται συντονισμός των εθνικών δράσεων για την εξασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων σε όλη την Ένωση.

### B. Λύσεις

#### Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;

Οι επιλογές πολιτικής (ΕΠ) διαφέρουν ως προς το επίπεδο παρέμβασης, το οποίο κυμαίνεται από σχετικά ασήμαντο έως σοβαρό.

Τα πιο σημαντικά μέτρα της ΕΠ1 είναι η απλούστευση κείμενων διατάξεων, η επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε λεωφορεία/πούλμαν και, όσον αφορά τις διατάξεις για απαγόρευση των διακρίσεων, στα ελαφρά οχήματα.

Η ΕΠ2 βασίζεται στην ΕΠ1 και καθιερώνει τη διαφοροποίηση των τελών ανάλογα με τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, με σταδιακή κατάργηση των βινιετών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (βαρέα φορτηγά οχήματα και λεωφορεία/πούλμαν) και την παράλληλη παροχή κινήτρων για τη χρέωση με βάση τη διανυθείσα απόσταση.

Η ΕΠ3, με δύο παραλλαγές, περιλαμβάνει πρόσθετα μέτρα για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά, για την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις πόλεις (παραλλαγές 3α και 3β), καθώς και των εκπομπών CO<sub>2</sub> και ρύπων με διαφοροποίηση των διοδίων και των τελών χρήσης για τα ελαφρά οχήματα (ΕΠ3β).

Με την ΕΠ4 καταργούνται σταδιακά οι βινιέτες για όλα τα οχήματα και καθίσταται υποχρεωτική η χρέωση του

εξωτερικού κόστους για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η ΕΠ3β είναι η προτιμώμενη επιλογή. Η ΕΠ4 θα ήταν αποτελεσματικότερη για την επίτευξη των στόχων, αλλά συνεπάγεται υψηλότερο κόστος. Με την επιφύλαξη πολιτικής απόφασης, ορισμένα μέτρα της ΕΠ4 θα μπορούσαν να προστεθούν στην ΕΠ3β με επαρκή χρονική περίοδο σταδιακής εφαρμογής, ώστε να καταστεί δυνατή η σταδιακή προσαρμογή και η κατανομή του κόστους.

**Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;**

Η ΕΠ1 υποστηρίζεται εν γένει από τα ενδιαφερόμενα μέρη, αν και ορισμένα κράτη μέλη αντιτίθενται σε μέτρα σχετικά με την ποιότητα του οδικού δικτύου. Η προώθηση οχημάτων χαμηλών εκπομπών (ΕΠ2) υποστηρίζεται ευρέως, ενώ κάποια κράτη μέλη αντιτίθενται στη σταδιακή κατάργηση των βινιετών για βαρέα φορτηγά οχήματα. Τα μέτρα σχετικά με την επιβολή τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης (ΕΠ3) αντιμετωπίστηκαν με σκεπτικισμό, αλλά τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνούν ότι, αν εφαρμοστούν, τα εν λόγω τέλη θα πρέπει να ισχύουν για όλα τα οχήματα. Η ΕΠ4 αντιμετωπίστηκε επίσης με επιφύλαξη, επειδή περιέχει αυστηρές υποχρεώσεις για τα κράτη μέλη.

<b>Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής</b>
<b>Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);</b>
<p>Η ΕΠ3β</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• θα μειώσει το κόστος της συμφόρησης κατά 9 δισ. EUR έως το 2030, θα αποφέρει πρόσθετα έσοδα από διόδια ύψους 10 δισ. EUR ανά έτος και θα συμβάλει στην αύξηση των επενδύσεων σε οδικά έργα κατά 25 %</li> <li>• θα μειώσει σημαντικά τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> και αιωρούμενων σωματιδίων</li> <li>• θα βελτιώσει τη δημόσια υγεία και θα μειώσει το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των ατυχημάτων (κατά 0,37 δισ. EUR έως το 2030)</li> <li>• θα καταστήσει δυνατή τη δημιουργία έως και 208 000 νέων θέσεων εργασίας και θα αποφέρει πρόσθετα οφέλη ύψους 0,19 % του ΑΕΠ, και</li> <li>• θα συμβάλει στην ίση μεταχείριση των πολιτών της ΕΕ με μείωση της τιμής των βραχυπρόθεσμων βινιετών κατά το ήμισυ.</li> </ul>
<b>Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);</b>
<p>Το κόστος των εμπορευματικών μεταφορών ενδέχεται να αυξηθεί κατά 1,1 %, ενώ το κόστος για τους επιβάτες θα παραμείνει αμετάβλητο. Το κόστος για τις αρχές περιλαμβάνει την εγκατάσταση νέων συστημάτων διοδίων ή την επέκταση των υφιστάμενων για τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη (εφάπαξ επένδυση 1,2 έως 1,4 δισ. EUR συνολικά) και λειτουργικό κόστος 168-200 εκατ. EUR/έτος. Η επέκταση της χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου σε νέα τμήματα του δικτύου και νέες ομάδες χρηστών θα ήταν δυνατό να αυξήσει το κόστος συμμόρφωσης για τους χρήστες του οδικού δικτύου κατά 198-228 εκατ. EUR/έτος.</p>
<b>Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;</b>
<p>Σχεδόν το 100 % των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών είναι ΜΜΕ. Η επέκταση των οδικών διοδίων θα αύξανε το κόστος συμμόρφωσης για αυτές, ωστόσο, το μεγαλύτερο μέρος από το πρόσθετο κόστος μετακυλιεται στους πελάτες, με αποτέλεσμα οριακή (χαμηλότερη από 0,25 %) αύξηση των τιμών. Η δυνατότητα να μειωθεί η φορολόγηση οχημάτων θα μπορούσε να αντισταθμίσει εν μέρει την αύξηση του κόστους.</p> <p>Η αύξηση των επενδύσεων σε υποδομές θα έχει ισχυρές θετικές επιπτώσεις στον κατασκευαστικό κλάδο.</p>
<b>Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;</b>
<p>Ο δημόσιος τομέας θα επωφεληθεί από πρόσθετα έσοδα, αλλά θα επωμιστεί το κόστος επένδυσης στην εγκατάσταση και λειτουργία νέων συστημάτων τηλεδιοδίων. Οι καθαρές επιπτώσεις στους προϋπολογισμούς των κρατών μελών θα μπορούσαν να ανέλθουν σε πλεόνασμα σχεδόν 10 δισ. EUR ετησίως.</p>
<b>Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;</b>
<p>Αναμένεται σχετικά μεγάλη μείωση της κατανάλωσης πετρελαίου κίνησης (κατά 1,3 %).</p>
<b>Αναλογικότητα;</b>
<p>Η πρωτοβουλία απλώς συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων. Αντί να καθιστά υποχρεωτική την επιβολή χρέωσης της χρήσης του οδικού δικτύου, συντονίζει και διευκολύνει τη δράση σε εθνικό επίπεδο. Το κόστος για τα κράτη μέλη, τις επιχειρήσεις και τους πολίτες είναι περιορισμένο σε σύγκριση με τα δυνητικά οφέλη. Επομένως, η πρωτοβουλία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίλυση των εντοπισθέντων προβλημάτων και την επίτευξη των στόχων.</p>
<b>Δ. Παρακολούθηση</b>
<b>Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;</b>
<p>Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη νέα νομοθεσία το 2025.</p>