

Bruxelles, 9. lipnja 2017.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0115 (CNS)

10175/17
ADD 4

FISC 136
TRANS 263
IA 104

PRIJEDLOG

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	1. lipnja 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2017) 181 final
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UČINKA Priložen dokumentu Prijedlog Direktive Europskoga parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila i Prijedlog Direktive Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila u pogledu određenih odredbi o porezima na motorna vozila

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2017) 181 final.

Priloženo: SWD(2017) 181 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
SWD(2017) 181 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UČINKA

Priložen dokumentu

Prijedlog Direktive Europskoga parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila

i

Prijedlog Direktive Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila u pogledu određenih odredbi o porezima na motorna vozila

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Sažetak
Procjena učinka revizije Direktive 1999/62/EZ.
A. Potreba za djelovanjem
Koji se problem rješava i zašto je to problem na razini EU-a?
Nastoje se riješiti četiri problema: <ol style="list-style-type: none"> 1. U cestovnom prometu ispušta se više od 17 % emisija CO₂ u Europskoj uniji, a vozila s niskom ili nultom razinom emisija ili s nultom stopom emisija nema dovoljno za ispunjavanje klimatskih i energetskih ciljeva do 2030.; 2. ceste u EU-u sve su lošije zbog pada ulaganja u infrastrukturu i odgađanja održavanja ne uzimajući pritom u obzir dugoročni utjecaj na gospodarstvo; 3. neke države članice uvele su naknade na vremenskoj osnovi (vinjete), kojima se diskriminiraju povremeni, strani vozači; 4. onečišćenje zraka i zagušenje koje stvaraju cestovna vozila uzrokuju znatne troškove za društvo. <p>Svi bi se ti problemi mogli riješiti pravednim i učinkovitim cijenama cestarina. Međutim, primjena cestarina u EU-u nepotpuna je i fragmentirana te rijetko odražava stvarni trošak upotrebe cesta.</p>
Što se nastoji postići?
Cilj je promicanje održivog i pravednog cestovnog prijevoza širom primjenom načela „korisnik plaća“ i „onečišćivač plaća“: <ol style="list-style-type: none"> 1. određivanjem cijena pridonijeti smanjenju emisija CO₂ u prometu ; 2. pridonijeti primjerenosti kvaliteta cesta; 3. osigurati da se sustavima naplate cestarina ne diskriminiraju nerezidentni vozači; i 4. upotrebljavati cestarine kao djelotvoran alat za smanjenje onečišćenja zraka i zagušenja.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?
Visoke razine emisija CO ₂ svjetski su problem koji treba usklađeno rješavati na svim razinama. Problem diskriminacije nerezidentnih vozača po svojoj je prirodi prekograničan i može se riješiti jedino na nadnacionalnoj razini. Pogoršavanje kvalitete cesta, onečišćenje zraka i zagušenje imaju posljedice i na lokalnoj razini i na razini EU-a. Potrebno je uskladiti nacionalne mjere kako bi se osiguralo slobodno kretanje ljudi i robe diljem Unije.
B. Rješenja
Koje opcije za postizanje ciljeva postoje? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?
Opcije politike (PO) razlikuju se prema razini intervencije, od relativno niske do visoke. <p>Najvažnije su mjere opcije PO1 pojednostavnjenje postojećih odredbi i proširenje područja primjene na gradske/međugradske autobuse te, za odredbe o nediskriminaciji, na laka vozila.</p> <p>Opcija PO2 nastavlja se na opciju PO1 te se njome uvodi razlikovanje pristojbi na temelju emisija CO₂ uz postupno ukidanje vinjeta za teška vozila (teška teretna vozila i gradske/međugradske autobuse) i poticanje uvođenja pristojbi na temelju udaljenosti.</p> <p>Opcija PO3 uključuje dodatne mjere za osobne automobile i kombije te se njome nastoji riješiti pitanje međugradskih zagušenja (varijante PO3a i PO3b) i emisija CO₂ i onečišćujućih tvari razlikovanjem cestarina i korisničkih pristojbi za laka vozila (PO3b).</p> <p>Opcija PO4 uključuje postupno ukidanje vinjeta za sva vozila te se njome propisuje naplata pristojbi za vanjske troškove za teška vozila.</p> <p>Prednost se daje opciji PO3b. Opcija PO4 bila bi djelotvornija za postizanje zadanih ciljeva, ali bi njezina provedba bila skuplja. Na temelju političke odluke neke mjere opcije PO4 mogle bi se uključiti u opciju PO3b uz dovoljno dugo razdoblje postupnog ukidanja kako bi se omogućila postupna prilagodba i rasporedili troškovi.</p>
Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju opciju?
Opciju PO1 općenito podržavaju svi dionici, iako se neke države članice protive mjerama za kvalitetu cesta. Promicanje vozila s niskom razinom emisija (PO2) ima široku potporu, a nekoliko država članica protivi se postupnom ukidanju vinjeta za teška teretna vozila. Mjere naplate naknada zbog zagušenja (PO3) dočekane su s određenom razinom skepse, ali se dionici slažu da bi se te naknade u slučaju njihova uvođenja trebale

primjenjivati na sva vozila. Prema opciji PO4 izražena je zadržka jer uključuje velike obveze za države članice.

C. Učinci najpoželjnije opcije
Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?
<p>Opcijom PO3 postiglo bi se sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> • troškovi zbog zagušenja smanjili bi se za 9 milijardi EUR do 2030., od cestarina bi se ostvario dodatni prihod od 10 milijardi EUR godišnje i pridonijelo bi se povećanju ulaganja u ceste za 25 %, • znatno bi se smanjile emisije CO₂, NO_x i čestičnih tvari, • poboljšalo bi se javno zdravlje te bi se smanjili troškovi zbog onečišćenja zraka i nesreća (0,37 milijardi EUR do 2030.), • omogućilo bi se stvaranje do 208 000 novih radnih mjesta i dodatne koristi u iznosu od 0,19 % BDP-a, i • pridonijelo bi se jednakom postupanju prema građanima EU-a jer bi se cijene kratkoročnih vinjeta prepolovile.
Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?
<p>Troškovi prijevoza tereta mogli bi se povećati za 1,1 %, a troškovi prijevoza putnika ne bi se promijenili. Troškovi za javna tijela dotičnih država članica uključuju uvođenje novih sustava cestarina ili proširenje postojećih sustava (jednokratno ulaganje od ukupno 1,2 – 1,4 % milijarde EUR), a operativni troškovi iznosili bi 168 – 200 milijuna EUR godišnje. Proširenjem naplate cestarina na nove dijelove mreže i nove skupine korisnika povećali bi se troškovi usklađivanja za korisnike cesta za 198 do 228 milijuna EUR godišnje.</p>
Koji su učinci na MSP-ove i tržišno natjecanje?
<p>Gotovo su sva poduzeća za cestovni prijevoz tereta MSP-ovi. Proširenje cestarina uključivalo bi povećanje troškova usklađivanja za ta poduzeća; međutim, većina dodatnih troškova prenosi se na korisnike zbog čega bi došlo do minimalnog rasta cijena (za manje od 0,25 %). Dio povećanja troškova mogao bi se nadoknaditi smanjenjem poreza na vozila.</p> <p>Veća ulaganja u infrastrukturu veoma bi pozitivno utjecala na građevinsku industriju.</p>
Hoće li to bitno utjecati na nacionalne proračune i administraciju?
<p>Javni sektor ostvarit će korist od dodatnih prihoda, koje prati trošak ulaganja u uvođenje i rad novih elektroničkih sustava za naplatu cestarina. Neto učinak na proračune država članica mogao bi iznositi gotovo 10 milijardi EUR viška godišnje.</p>
Hoće li biti drugih bitnih učinaka?
<p>Očekuje se relativno veliko smanjenje potrošnje dizelskog goriva (za 1,3 %).</p>
Proporcionalnost?
<p>Inicijativom se samo doprinosi postizanju ciljeva. Njome se ne utvrđuje obveza primjene cestarina, nego se koordinira i olakšava djelovanje na nacionalnoj razini. Troškovi za države članice, poduzeća i građane ograničeni su u odnosu na moguće koristi. Stoga inicijativa ne prelazi ono što je potrebno za rješavanje utvrđenih problema i ispunjavanje ciljeva.</p>
D. Daljnje mjere
Kad će se ta politika preispitati?
<p>Komisija će 2025. ocijeniti novo zakonodavstvo.</p>