



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 9 czerwca 2017 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0115 (CNS)

10175/17
ADD 4

FISC 136
TRANS 263
IA 104

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	1 czerwca 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2017) 181 final
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe i wniosek dotyczący dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe w odniesieniu do niektórych przepisów w dziedzinie opodatkowania pojazdów

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2017) 181 final.

Zał.: SWD(2017) 181 final

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
SWD(2017) 181 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek

**Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie
niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe**

i

Wniosek

**Dyrektywa Rady
zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie
niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe w odniesieniu do niektórych
przepisów w dziedzinie opodatkowania pojazdów**

{COM(2017) 275 final}

{SWD(2017) 180 final}

Streszczenie oceny skutków

Ocena skutków przeglądu dyrektywy 1999/62/WE

A. Zasadność działań

Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na poziomie UE?

Pod uwagę wzięto cztery problemy:

1. Transport drogowy jest odpowiedzialny za 17 % całkowitej emisji CO₂ w UE, a poziom upowszechnienia pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych jest niewystarczający do osiągnięcia celów klimatycznych i energetycznych na rok 2030.
2. Jakość dróg UE maleje z powodu spadku inwestycji w infrastrukturę oraz opóźnień w realizacji harmonogramów remontów, które nie uwzględniają długofalowych skutków gospodarczych.
3. W niektórych państwach członkowskich wprowadzono uzależnione od czasu opłaty za przejazd (winiety), które dyskryminują okazjonalnych kierowców zagranicznych.
4. Zanieczyszczenie powietrza i zatory komunikacyjne wywoływane przez pojazdy drogowe wiążą się ze znacznymi kosztami dla społeczeństwa.

Wszystkie te problemy można rozwiązać za pomocą sprawiedliwego i skutecznego systemu opłat drogowych. Stosowanie opłat za przejazd jest jednak w UE niepełne i fragmentaryczne oraz nie odzwierciedla należycie rzeczywistych kosztów użytkowania dróg.

Co należy osiągnąć?

Celem jest propagowanie zrównoważonego transportu drogowego, zapewniającego równe traktowanie, poprzez szersze zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”:

1. przyczynienie się do redukcji emisji CO₂ w transporcie poprzez wprowadzanie opłat;
2. przyczynienie się do zapewnienia odpowiedniej jakości dróg;
3. zapewnienie, aby systemy opłat drogowych nie dyskryminowały kierowców z innych państw oraz
4. przekształcenie systemu opłat drogowych w skuteczne narzędzie zmniejszania zanieczyszczenia powietrza oraz zatorów komunikacyjnych.

Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?

Wysokie poziomy emisji CO₂ są globalnym problemem, którego rozwiązanie wymaga skoordynowanych działań na wszystkich poziomach. Problem dyskryminacji kierowców niebędących rezydentami ma ze swojej natury charakter transgraniczny i może zostać rozwiązany jedynie na poziomie ponadnarodowym. Pogarszanie się jakości dróg, zanieczyszczenie powietrza i zatory komunikacyjne mają skutki zarówno lokalne, jak i dla całej UE. Koordynacja krajowych działań jest konieczna, aby zagwarantować swobodny przepływ osób i towarów w całej Unii.

B. Rozwiązania

Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?

Warianty strategiczne (WS) różnią się poziomem interwencji, od stosunkowo niewielkiej do znacznej.

Najważniejszymi działaniami w ramach WS 1 są: uproszczenie istniejących przepisów, rozszerzenie zakresu stosowania na autobusy i autokary oraz – w przypadku przepisów o niedyskryminacji – na pojazdy lekkie.

WS 2 jest oparty na WS 1 i wprowadza się w nim zróżnicowanie opłat w zależności od emisji CO₂ ze stopniowym eliminowaniem winiet dla pojazdów ciężkich (pojazdów ciężarowych oraz autobusów/autokarów), przy jednoczesnym zachęcaniu do wprowadzenia opłat opartych na przebytej odległości.

WS 3, z dwoma podwariantami, zawiera dodatkowe środki dotyczące samochodów osobowych i dostawczych, które rozwiązują kwestię zatorów komunikacyjnych między miastami (3a i 3b) oraz emisji CO₂ i zanieczyszczeń poprzez zróżnicowanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów lekkich (WS 3b).

W WS 4 wycofuje się winiety dla wszystkich pojazdów i wprowadza upoważnienie do pobierania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do pojazdów ciężkich.

Preferowanym wariantem jest WS 3b. Zastosowanie WS 4 byłoby skuteczniejsze w osiągnięciu celów, ale wiąże się z większymi kosztami. W zależności od decyzji politycznej, niektóre środki z WS 4 można by dodać do WS 3b

z wystarczająco długim okresem etapowego wprowadzania, aby umożliwić stopniowe dostosowanie i rozłożenie kosztów.

Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

WS 1 cieszy się ogólnie poparciem zainteresowanych stron, chociaż niektóre państwa członkowskie sprzeciwiają się środkom w zakresie jakości dróg. Propagowanie pojazdów niskoemisyjnych (WS 2) cieszy się szerokim poparciem, przy czym nieliczne państwa członkowskie sprzeciwiają się stopniowemu wycofywaniu winiet dla pojazdów ciężarowych. Środki dotyczące opłat za nadmierne zatępy komunikacyjne (WS 3) spotkały się z pewnym sceptycyzmem, ale zainteresowane strony zgadzają się, że w przypadku wprowadzenia takich opłat powinny one mieć zastosowanie do wszystkich pojazdów. WS 4 potraktowano z rezerwą, gdyż zawiera on rygorystyczne obowiązki nakładane na państwa członkowskie.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
<p>Zastosowanie WS 3b:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszyłyby koszty związane z zatorami komunikacyjnymi o 9 mld EUR do 2030 r., zwiększyłyby przychody z opłat za przejazd o 10 mld EUR rocznie i pomogłyby zwiększyć inwestycje w drogi o 25 %; • znacznie ograniczyłyby wielkość emisji CO₂, NO_x oraz pyłów zawieszonych; • spowodowałyby poprawę zdrowia publicznego i obniżenie kosztów zanieczyszczenia powietrza oraz wypadków (0,37 mld EUR do 2030 r.); • umożliwiłyby stworzenie nawet 208 000 nowych miejsc pracy i uzyskanie dodatkowych korzyści na poziomie 0,19 % PKB; oraz • przyczyniłyby się do równego traktowania obywateli UE poprzez zmniejszenie o połowę ceny winiety krótkoterminowych.
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
<p>Koszty transportu towarowego mogłyby wzrosnąć o 1,1 %, koszty transportu pasażerskiego pozostałyby natomiast niezmienione. Koszty dla organów publicznych obejmują rozmieszczenie nowych systemów pobierania opłat lub rozszerzenie istniejących systemów w państwach członkowskich, których to dotyczy (jednorazowa inwestycja o łącznej wartości 1,2–1,4 mld EUR), oraz koszty operacyjne na poziomie 168–200 mln EUR rocznie. Rozszerzenie opłat drogowych na nowe części sieci i nowe grupy użytkowników mogłyby zwiększyć dla użytkowników koszty przestrzegania przepisów o 198–228 mln EUR rocznie.</p>
Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?
<p>Prawie wszystkie przedsiębiorstwa transportu drogowego należą do kategorii MŚP. Rozszerzenie opłat drogowych zwiększyłyby dla nich koszty przestrzegania przepisów, większość dodatkowych kosztów przerzucana jest jednak na klientów, co prowadzi do nieznacznego (poniżej 0,25 %) wzrostu cen. Możliwość obniżenia podatków od pojazdów mogłaby częściowo zrekompensować wzrost kosztów.</p> <p>Wzrost inwestycji w infrastrukturę wywarłby silny pozytywny wpływ na przemysł budowlany.</p>
Czy skutki dla krajowych budżetów i administracji będą znaczące?
<p>Sektor publiczny osiągnie korzyści z dodatkowych dochodów, które zostaną uzyskane dzięki inwestycjom w rozmieszczenie i eksploatację nowych elektronicznych systemów pobierania opłat za przejazd. Wpływ netto na budżety państw członkowskich może spowodować nadwyżkę wynoszącą blisko 10 mld EUR rocznie.</p>
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
<p>Oczekuje się stosunkowo znacznego spadku zużycia oleju napędowego (o 1,3 %).</p>
Proporcjonalność?
<p>Inicjatywa przyczynia się wyłącznie do osiągnięcia zamierzonych celów. Nie tyle zobowiązuje ona do stosowania opłat drogowych, co koordynuje i ułatwia działania na szczeblu krajowym. Koszty dla państw członkowskich, przedsiębiorstw i obywateli są ograniczone w porównaniu z potencjalnymi korzyściami. Nie wykracza ona zatem poza to, co jest konieczne do rozwiązania stwierdzonych problemów i osiągnięcia celów.</p>
D. Działania następce
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
<p>Komisja oceni nowe przepisy w 2025 r.</p>