

Bruxelles, 1 iunie 2017
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2017/0114 (COD)**

**9672/17
ADD 2**

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	1 iunie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2017) 181 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri și Propunere de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2017) 181 final.

Anexă: SWD(2017) 181 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri

și

Propunere de directivă a Consiliului de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, în ceea ce privește anumite dispoziții referitoare la taxarea vehiculelor

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

Fișă rezumat
Evaluarea impactului aferentă revizuirii Directivei 1999/62/CE
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
Sunt abordate patru probleme: 1. Transportul rutier este responsabil pentru 17 % din emisiile de CO₂ ale UE, iar gradul de adoptare a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero este insuficient pentru satisfacerea obiectivelor privind clima și energia pentru 2030. 2. Calitatea drumurilor din UE se degradează, din cauza scăderii investițiilor în infrastructură și a amânării programelor de întreținere fără a se ține seama de impacturile economice pe termen lung. 3. Unele state membre au introdus taxe în funcție de durată (viniete), care discriminează conducătorii auto ocazionali străini. 4. Poluarea atmosferică și congestiunea generate de vehiculele rutiere reprezintă costuri semnificative pentru societate. Toate aceste probleme ar putea fi rezolvate prin intermediul unei tarifări echitabile și eficiente a accesului la rețeaua rutieră. Cu toate acestea, aplicarea taxelor de trecere în UE este incompletă și fragmentată și nu prea reflectă costul real al utilizării infrastructurii rutiere.
Care sunt obiectivele urmărite?
Obiectivul este de a se promova un transport rutier durabil și echitabil prin aplicarea pe scară mai largă a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”: 1. contribuirea la reducerea emisiilor de CO₂ în domeniul transporturilor prin intermediul impunerii de tarife; 2. contribuirea la o calitate adecvată a drumurilor; 3. asigurarea faptului că sistemele de taxare rutieră nu discriminează conducătorii auto nerezidenți; și 4. utilizarea taxării rutiere ca instrument eficace de reducere a poluării atmosferice și a congestiunii traficului.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Emisiile ridicate de CO₂ reprezintă o problemă globală care necesită acțiuni concertate la toate nivelurile. Problema discriminării conducătorilor auto nerezidenți este o problemă transfrontalieră prin natura sa și poate fi soluționată doar la nivel supranațional. Calitatea în scădere a drumurilor, poluarea atmosferică și congestiunea traficului au implicații atât la nivel local, cât și la nivelul UE. Este necesară coordonarea acțiunilor desfășurate la nivel național pentru a asigura libera circulație a persoanelor și a mărfurilor în întreaga Uniune.
B. Soluții
Care sunt opțiunile disponibile pentru atingerea acestor obiective? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
Opțiunile de politică (OP) diferă în funcție de nivelul de intervenție, de la relativ redus la ridicat. Cele mai importante măsuri din cadrul OP1 sunt simplificarea dispozițiilor existente, extinderea domeniului de aplicare la autobuze/autocare și, în cazul dispozițiilor referitoare la nediscriminare, la vehiculele ușoare. OP2 se bazează pe OP1 și introduce variația taxelor în funcție de emisiile de CO₂, cu eliminarea treptată a vinietelor pentru vehiculele grele (vehicule grele de marfă și autobuze/autocare), stimulând în același timp introducerea taxării în funcție de distanță. OP3, care are două variante, include măsuri suplimentare pentru autoturisme și camionete, abordând congestiunea traficului interurban (3a și 3b), precum și emisiile de CO₂ și de poluanți prin diferențierea taxelor de trecere și a taxelor de utilizare pentru vehiculele ușoare (OP3b). OP4 elimină treptat vinietele pentru toate vehiculele și face obligatorie perceperea de taxe bazate pe costurile externe pentru vehiculele grele. OP3b este opțiunea preferată. OP4 ar mai eficace în ceea ce privește atingerea obiectivelor, însă presupune costuri mai mari. Sub rezerva unei decizii politice, unele măsuri din cadrul OP4 ar putea fi adăugate la OP3b, cu

o perioadă de tranziție suficient de lungă pentru a permite adaptarea treptată și repartizarea costurilor.

Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

OP1 este în general sprijinită de părțile interesate, deși unele state membre se opun măsurilor privind calitatea drumurilor. Promovarea vehiculelor cu emisii reduse (OP2) se bucură de un larg sprijin, în timp ce câteva state membre se opun eliminării treptate a vinițelor pentru vehiculele grele de marfă. Măsurile privind perceperea de taxe de congestionare (OP3) au fost întâmpinate cu un oarecare scepticism, dar părțile interesate sunt de acord cu faptul că, dacă sunt implementate, asemenea taxe ar trebui să se aplice tuturor vehiculelor. OP4 a fost privită cu rezervă, deoarece conține obligații stricte pentru statele membre.

C. Impactul opțiunii preferate
Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
OP3b • ar reduce costurile congestionării cu 9 miliarde EUR până în 2030, ar duce la generarea unor venituri suplimentare din taxele de trecere de 10 miliarde EUR/an și ar contribui la creșterea investițiilor în infrastructura rutieră cu 25 %; • ar conduce la reducerea semnificativă a emisiilor de CO₂, de NO_x și de particule; • ar îmbunătăți sănătatea publică și a reduce costurile poluării atmosferice și ale accidentelor (0,37 de miliarde EUR până în 2030); • ar permite generarea a până la 208 000 de noi locuri de muncă și a unor beneficii suplimentare de 0,19 % din PIB; și • ar contribui la egalitatea de tratament a cetățenilor UE prin înjumătățirea prețului vinițelor pe termen scurt.
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
Costurile pentru transportul de mărfuri ar putea crește cu 1,1 %, în timp ce costurile pentru călători ar rămâne neschimbate. Costurile pentru autorități includ implementarea de noi sisteme de taxare rutieră sau extinderea celor existente în cazul statelor membre vizate (investiție punctuală de 1,2-1,4 miliarde EUR în total), precum și costuri de exploatare de ordinul a 168-200 de milioane EUR/an. Extinderea taxării rutiere la noi părți ale rețelei și la noi grupuri de utilizatori ar putea spori costurile de conformitate pentru utilizatorii rutieri cu 198-228 de milioane EUR/an.
Care sunt impacturile asupra IMM-urilor și a competitivității?
Aproape 100 % din companiile de transport rutier sunt IMM-uri. Extinderea taxelor de trecere rutiere ar duce la creșterea costurilor de conformitate pentru acestea; majoritatea costurilor suplimentare sunt însă transferate către clienți, ceea ce duce la o creștere marginală (sub 0,25 %) a prețurilor. Posibilitatea de scădere a taxelor pe vehicule ar putea compensa parțial creșterea costurilor. Sporirea investițiilor în infrastructură ar avea un puternic impact pozitiv asupra industriei construcțiilor.
Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?
Sectorul public va beneficia de pe urma veniturilor suplimentare, însă va plăti costul investițiilor în implementarea și exploatarea de noi sisteme de taxare rutieră electronică. Impactul net asupra bugetelor statelor membre s-ar putea ridica la un surplus de aproape 10 miliarde EUR pe an.
Vor exista și alte impacturi semnificative?
Se preconizează o reducere relativ puternică a consumului de motorină (cu 1,3 %).
Proportionalitate?
Inițiativa doar contribuie la atingerea obiectivelor. Ea nu face obligatorie aplicarea de taxe rutiere, ci mai degrabă coordonează și facilitează măsurile luate la nivel național. Costurile pentru statele membre, pentru întreprinderi și pentru cetățeni sunt limitate în comparație cu beneficiile potențiale. Astfel, inițiativa nu depășește ceea ce este necesar pentru soluționarea problemelor identificate și pentru îndeplinirea obiectivelor.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
Comisia va evalua noua legislație în anul 2025.