

Bruselj, 1. junij 2017
(OR. en)

9672/17
ADD 2

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0114 (COD)

TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927
IA 95

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	1. junij 2017
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2017) 181 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA za spremni dokument Predloga Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila in Predlog Direktive Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila glede nekaterih določb o obdavčitvi vozil

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2017) 181 final.

Priloga: SWD(2017) 181 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila

in

Predlog Direktive Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila glede nekaterih določb o obdavčitvi vozil

{COM(2017) 275 final}

{SWD(2017) 180 final}

Povzetek
Ocena učinka revizije Direktive 1999/62/ES
A. Nujnost ukrepanja
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Obravnavane so štiri težave: 1. cestni promet je vzrok za 17 % emisij CO₂ v EU, uporaba nizko- in brezemisijevih vozil pa je premajhna, da bi se lahko do leta 2030 dosegli zastavljeni podnebni in energetski cilji; 2. kakovost cest v EU je vse slabša zaradi manjšega vlaganja v infrastrukturo in odloženih načrtov vzdrževanja, pri čemer se ne upoštevajo dolgoročni učinki na gospodarstvo; 3. nekatere države članice so uvedle časovno omejene pristojbine (vinjete), s katerimi se diskriminirajo občasni, tuji vozniki; 4. onesnaženost zraka in zastoji, ki jih povzročajo cestna vozila, ustvarjajo visoke stroške za družbo. Vse te težave bi se lahko odpravile s pravičnim in učinkovitim zaračunavanjem cestnih pristojbin. Vendar je zaračunavanje cestnin v EU nepopolno in razdrobljeno ter ne zajema dejanskih stroškov uporabe cest.
Kaj bi bilo treba doseči?
Cilj je spodbujanje trajnostnega in pravičnega cestnega prometa z obsežnejšo uporabo načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“, s čimer se bo: 1. prispevalo k zmanjšanju emisij CO₂ v prometu prek zaračunavanja pristojbin; 2. prispevalo k ustrezni kakovosti cest; 3. zagotovilo, da sheme zaračunavanja cestnih pristojbin ne diskriminirajo voznikov nerezidentov, in 4. izkoristilo zaračunavanje cestnih pristojbin kot učinkovito orodje za zmanjšanje onesnaženosti zraka in zastojev.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Visoke emisije CO₂ so globalni problem, ki zahteva usklajeno ukrepanje na vseh ravneh. Težava z diskriminacijo voznikov nerezidentov je po naravi čezmejna, rešiti pa jo je mogoče le na nadnacionalni ravni. Posledice čedalje slabše kakovosti cest, onesnaženosti zraka in zastojev se občutijo na lokalni ravni in ravni EU. Uskladiti je treba nacionalne ukrepe, da se zagotovi prosti pretok ljudi in blaga v vsej Uniji.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za dosego ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?
Možnosti politike se razlikujejo glede na stopnjo ukrepanja, ki sega od razmeroma šibke do močne. Najpomembnejši ukrepi možnosti politike 1 so poenostavitev veljavnih določb in razširitev področja uporabe na avtobuse, kar zadeva določbe o diskriminaciji, pa tudi na lahka vozila. Možnost politike 2 temelji na možnosti politike 1 in uvaja razlikovanje pristojbin na podlagi emisij CO₂ s postopno odpravo vinjet za težka vozila (težka tovorna vozila in avtobuse), hkrati pa spodbuja zaračunavanje cestnih pristojbin na podlagi prevožene razdalje. Možnost politike 3, ki ima dve različici, vključuje dodatne ukrepe za avtomobile in kombinirana vozila, pri čemer ukrepi obravnavajo medmestne zastoje (3a in 3b) ter emisije CO₂ in onesnaževal z razlikovanjem cestnin in uporabnin za lahka vozila (možnost politike 3b). Možnost politike 4 postopno odpravlja vinjete za vsa vozila in določa zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške za težka vozila. Najprimernejša je možnost politike 3b. Možnost politike 4 bi bila učinkovitejša pri doseganju ciljev, vendar ustvarja višje stroške. Na podlagi politične odločitve bi se lahko možnosti politike 3b dodali nekateri ukrepi možnosti politike 4 z dovolj dolgim obdobjem postopnega uvajanja, da se omogočita

postopna prilagoditev in razporeditev stroškov.

Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?

Možnost politike 1 deležniki na splošno podpirajo, čeprav nekatere države članice nasprotujejo ukrepom v zvezi s kakovostjo cest. Spodbujanje nizkoemisijских vozil (možnost politike 2) ima široko podporo, vendar nekatere države članice nasprotujejo postopni odpravi vinjet za težka tovorna vozila. Ukrepi v zvezi z zaračunavanjem pristojbine za zastoje (možnost politike 3) so bili sprejeti z manjšim nezaupanjem, vendar se deležniki strinjajo, da bi bilo treba take pristojbine, če bi se uvedle, zaračunavati za vsa vozila. Mnenja glede možnosti politike 4 so bila zadržana, saj državam članicam nalaga stroge obveznosti.

C. Učinki najprimernejše možnosti

Katere so koristi najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Z možnostjo politike 3b bi se

- stroški, povezani z zastoji, znižali za 9 milijard EUR do leta 2030, zagotovili dodatni prihodki od cestnin v višini 10 milijard EUR letno in prispevalo k povečanju naložb v ceste za 25 %;
- precej zmanjšale emisije CO₂, NO_x in delcev v cestnem prometu;
- izboljšalo javno zdravje ter znižali stroški zaradi onesnaženosti zraka in nesreč (0,37 milijarde EUR do leta 2030);
- omogočilo, da se ustvari do 208 000 novih delovnih mest in se dosežejo dodatne koristi v višini 0,19 % BDP, in
- razpolovila cena kratkoročnih vinjet in bi se s tem prispevalo k enakemu obravnavanju državljanov EU.

Kakšni so stroški najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Stroški prevoza tovora bi se lahko zvišali za 1,1 %, stroški za potniški promet pa bi ostali enaki. Stroški za organe vključujejo uvedbo novih sistemov cestninjenja ali razširitve že uporabljenih sistemov v zadevnih državah članicah (enkratna naložba v skupni višini 1,2–1,4 milijarde EUR) in operativne stroške v višini 168–200 milijonov EUR letno. Z razširitvijo zaračunavanja cestnih pristojbin za nove dele omrežja in na nove skupine uporabnikov bi se lahko stroški skladnosti za uporabnike cest zvišali za 198–228 milijonov EUR letno.

Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?

Skoraj vsa podjetja za cestni tovorni promet so MSP. Z razširitvijo cestnin bi imela višje stroške skladnosti, vendar se večina dodanih stroškov prenese na stranke, zaradi česar bi se cene zvišale zanemarljivo (za manj kot 0,25 %). Z možnostjo znižanja davkov na vozila bi se lahko izravnal del zvišanja stroškov.

Večje naložbe v infrastrukturo bi zelo pozitivno vplivale na gradbeništvo.

Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?

Javni sektor bo imel korist od dodatnih prihodkov, ki bodo posledica naložb v uvedbo in delovanje novih elektronskih sistemov cestninjenja. Neto učinek na proračune držav članic bi lahko znašal skoraj 10 milijard EUR presežka letno.

Ali bo prišlo do drugih znatnih učinkov?

Pričakuje se razmeroma veliko zmanjšanje porabe dizelskega goriva (do 1,3 %).

Sorazmernost?

Pobuda le prispeva k doseganju ciljev. Ne določa zaračunavanja cestnin, ampak usklajuje in spodbuja nacionalno ukrepanje. Stroški za države članice, podjetja in državljane so nižji v primerjavi z morebitnimi koristmi. Zato ne presega tistega, kar je potrebno za rešitev opredeljenih težav in izpolnitev ciljev.

D. Spremljanje

Kdaj bo politika pregledana?

Komisija bo novo zakonodajo pregledala leta 2025.