



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 1 юни 2017 г.
(OR. en)

9673/17
ADD 2

Междувинституционално досие:
2017/0128 (COD)

TRANS 217
CODEC 928
IA 94

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	1 юни 2017 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	SWD(2017) 191 final
Относно:	РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО придружаващ Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (преработен текст)

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2017) 191 final.

Приложение: SWD(2017) 191 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
SWD(2017) 191 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета

за оперативната съвместимост на електронни системи за пътно таксуване и за улесняване на трансграничния обмен на информация за неплащане на пътни такси в Съюза (преработен текст)

{COM(2017) 280 final}

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

Обобщение
Оценка на въздействието на <i>Преразглеждане на Директива 2004/52/ЕО и на Решение 2009/750/ЕО на Комисията („Законодателна рамка на ЕУЕПТ“)</i>
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?
На национално равнище пазарите на електронно пътно таксуване са доминирани от местни монополи и доставчиците на общоевропейски услуги за електронно пътно таксуване („доставчици на ЕУЕПТ¹“) се сблъскват с пречки пред разширяването дейността си към нови пазари. Поради това, за да плащат пътни такси в различни части на ЕС, ползвателите на пътища трябва да имат много различни бордови апаратури („БА“), договори и споразумения за фактуриране, което поражда множество разходи и административна тежест. Друг проблем е относителната безнаказаност на превозните средства, регистрирани в една държава членка, за които не са били платени пътни такси в друга държава членка. Несъмнено, понастоящем не съществува ефективно решение на равнището на ЕС за обмен на информация относно нарушителите, които не плащат пътни такси. Това поражда загуба на приходи от пътни такси и недоволство сред изрядните водачи, но също и възпира технологичния преход от традиционните площадки за плащане на пътни такси към съвременни решения, използващи свободно преминаване на превозните средства.
Какви цели се преследват?
<i>Обща цел:</i> Да се допринесе за правилното функциониране на вътрешния пазар чрез осигуряване на пълен достъп до оперативна съвместимост в областта на услугите за пътно таксуване в съответствие с нуждите на ползвателите на пътища и пропорционално на тези нужди. <i>Конкретна цел 1:</i> Да се отстранят препятствията пред навлизането на пазара и да се насърчи развитието на конкурентен пазар на услуги за електронно пътно таксуване <i>Конкретна цел 2:</i> Да се повиши равнището на събиране на пътните такси от регистрираните в чужбина превозни средства <i>Конкретна цел 3:</i> Да се премахнат прекомерните задължения на доставчиците на ЕУЕПТ
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?
Неоптималният начин, по който е организиран пазарът на електронното пътно таксуване в държавата членка А влияе отрицателно на ползвателите на пътищата, регистрирани в държава членка Б, и обратно. Поради това, нито една отделна държава членка няма стимули да променя съществуващото положение, освен ако не бъдат взети под внимание интересите на гражданите и предприятията от ЕС. Това може да се постигне само ако се предприемат действия на равнището на ЕС. Доказано е, че изцяло междуправителственият подход, що се касае до трансграничното събиране на такси, не дава резултати. Ефикасна система за обмен на информация за нарушителите в областта на пътното таксуване може да бъде въведена единствено от ЕС за всички държави членки.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако няма такъв, каква е причината за това?
Бяха разгледани три алтернативни решения: 1) Саморегулиране за постигане на конкретна цел 1 + законодателни мерки за постигане на конкретни цели 2 и 3. При този вариант на политиката Комисията изразява съгласие с позицията на сектора по редица ясни оперативни цели, произтичащи от първата конкретна цел, но се въздържа от налагане на начин за постигането на тези цели. Саморегулирането се допълва с усилена регулация за постигането на конкретни цели 2 и 3. 2) Законодателен подход, при който всички установени проблеми и техните причини се третират с помощта на законодателството на ЕС (чрез изменения на Директива 2004/52/ЕО и на Решение 2009/750/ЕО). 3) Единен стандарт за електронното пътно таксуване в ЕС с цел да се улесни оперативната съвместимост на техническо и процедурно равнище + законодателни мерки за насърчаване на конкуренцията на пазара и за постигане на конкретните цели 2 и 3. При този вариант на политиката разходите по осигуряване на оперативна съвместими услуги се намаляват благодарение на дълбокото хармонизиране на системите и процедурите в областта на пътното таксуване. Другите цели се постигат чрез промени в законодателството. Предпочитаният вариант е вариант 2. Той е вторият по ефективност по отношение на

¹ ЕУЕПТ: Европейска услуга за електронно пътно таксуване.

постигането на целите, но е най-добрият от гледна точка на анализа на разходите и ползите.

Каква позиция застъпват различните заинтересовани страни? Кой подкрепя различните варианти?

ВП1 е подкрепян от „Платформа за улесняване на ЕУЕПТ“ (EFP) – организацията за сътрудничество на този промишлен сектор, в която участват главните действащи лица в областта на електронното пътно таксуване в 12 страни. Повечето от членовете на EFP подкрепят и (големи части от) ВП2. Законодателните мерки, включени във ВП2, се основават до голяма степен на констатациите на промишлеността и националните администрации относно недостатъците на действащото законодателство. Почти всички мерки получиха силна подкрепа от заинтересованите страни (и по-специално държавите членки), въпреки че по отношение на някои елементи бяха изразени възражения. На последно място, ВП3 се ползва от подкрепата на непрофесионалните ползватели на пътищата, а някои политици вече го посочват като път, който трябва да се избере. Той обаче се отхвърля от повечето представители на промишлеността в областта на пътното таксуване.

В. Въздействие на предпочетения вариант

Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?

ВП2 ще доведе до икономии за ползвателите на пътищата, възлизащи на 370 милиона евро (нетна настояща стойност — ННС, 2016—2025 г.). По-голямата част от тези икономии ще бъдат от полза за сектора на пътните превозвачи, който е съставен предимно от МСП. Управителите на пътни мрежи ще реализират икономии от това, че няма да купуват дублиращи се бордови апаратури (48 млн. евро ННС), а освен това ще получат и допълнителни приходи от пътно таксуване поради по-добрите правила относно трансграничното събиране на такси (150 млн. евро годишно). За доставчиците на ЕУЕПТ ще бъдат намалени регулаторните тежести, свързани с навлизането на националните пазари (10 млн. евро ННС за група, която вероятно ще включва 12 доставчици на ЕУЕПТ). Освен това техният пазар ще се разшири, като това ще доведе до допълнителни приходи в размер на 700 млн. евро годишно.

Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?

Управителите на пътни мрежи ще имат допълнителни разходи в размер на 174 млн. евро (ННС) по адаптиране на системите си за пътно таксуване към новите изисквания.

Като цяло нетната натрупана полза на ВП2 (ползи спрямо разходи) е 254 млн. евро (ННС).

Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?

Единственият вид въздействие върху МСП са ползи, поради което не са необходими освобождавания. Основната засегната група МСП са предприятия от сектора на товарния автомобилния транспорт. Положителното нетно кумулативно икономическо въздействие за тях възлиза на 300 млн. евро (ННС).

Като цяло инициативата ще повиши нивото на конкурентоспособност на пазара на електронно пътно таксуване чрез установяване на справедливи пазарни правила. Инициативата ще допринесе за повишаването на равнището на конкурентоспособност на автомобилните превозвачи на товари (тъй като ще намали размера на регулаторната тежест за тях). Това значително ще повиши нивото на конкурентоспособност на доставчиците на ЕУЕПТ.

Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

Тъй като много от управителите на пътни мрежи са в действителност национални администрации или агенции, допълнителните разходи ще имат въздействие върху националните бюджети. Това въздействие обаче ще бъде относително ниско (възлизащо най-много на няколко милиона евро за дадена национална администрация).

Задължителното използване на „модела на дистрибутора“, при който доставчикът на ЕУЕПТ издава на

<i>потребителите фактури от свое име, а не от името на управителя на пътната мрежа, би могло да доведе до някои трудности при прилагането в държавите членки, които разглеждат пътните такси като данъци.</i>
Ще има ли друго значително въздействие?
<i>Всякакво друго въздействие ще бъде незначително в сравнение с вече описаните по-горе.</i>
Пропорционалност?
<i>Мерките във вариант 2 на политиката са определени въз основа на продължителни консултации и диалог с всички участници на пазара на електронно пътно таксуване и по този начин отразяват консенсуса между участниците в сектора. Това следва да гарантира пропорционалността на инициативата.</i>
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката?
<i>Предвижда се Комисията да анализира въздействието на новото законодателство през 2025 г.</i>

В. Въздействие на предпочетения вариант
Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?
ВП 3b би могъл да • намали разходите, причинени от задръствания, с 9 милиарда евро до 2030 г., да осигури допълнителни приходи от пътни такси в размер на 10 милиарда евро годишно и да спомогне за увеличаване на инвестициите в пътища с 25 %, • да намали значително емисиите на CO₂, NO_x и на фини прахови частици, • да подобри общественото здраве и намали разходите, причинени от замърсяването на въздуха и производствата (0,37 милиарда евро до 2030 г.), • да даде възможност да се създадат до 208 000 нови работни места и да се генерират допълнителни ползи в размер на 0,19 % от БВП, както и да • допринесе за еднаквото третиране на гражданите на ЕС, като намали наполовина цената на краткосрочните винетки.
Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?
Разходите за превоза на товари ще се увеличат с 1,1 %, като разходите за превоза на пътници ще останат непроменени. Разходите за органите включват въвеждането на нови системи за таксуване или разширяването на съществуващите в съответните държави членки (еднократна инвестиция от общо 1,2—1,4 милиарда евро), както и експлоатационни разходи в размер на 168—200 милиона евро годишно. Разширяването на обхвата на таксуването върху нови участъци от мрежата и нови групи ползватели би могло да доведе до повишение с 198—228 милиона евро годишно на разходите за привеждане в съответствие за ползвателите на пътя.
Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?
Близко 100 % от предприятията за автомобилен превоз на товари са МСП. Разширяването на пътното таксуване би увеличило разходите за привеждането му в съответствие. Повечето от допълнителните разходи обаче се прехвърлят върху клиентите, което води до пренебрежимо малко увеличение на цените (по-малко от 0,25 %). Увеличените инвестиции в инфраструктурата ще имат силно положително въздействие върху строителния сектор.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?
Публичният сектор ще се възползва от допълнителни приходи, които постъпват за сметка на инвестициите във внедряването и експлоатацията на нови електронни системи за пътно таксуване. Нетното въздействие върху бюджетите на държавите членки би могло да достигне до излишък от близо 10 милиарда евро годишно.
Ще има ли друго значително въздействие?
Очаква се сравнително голям спад в потреблението на дизелово гориво (до 1,3 %).
Пропорционалност?
Инициативата допринася единствено за постигането на целите. Тя не въвежда задължение за прилагането на пътни такси, а координира и улеснява действията на национално равнище. Разходите за държавите членки, предприятията и гражданите са ограничени в сравнение с потенциалните ползи. Поради това тя не надхвърля необходимото за намиране на решение на установените проблеми и постигане на целите.
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката?
Комисията ще направи оценка на новото законодателство през 2025 г.