



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 1. kesäkuuta 2017
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0128 (COD)

9673/17
ADD 2

TRANS 217
CODEC 928
IA 94

SAATE

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	1. kesäkuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	SWD(2017) 191 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA Oheisasiakirja EHDOTUKSEEN EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa (uudelleenlaadittu)

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2017) 191 final.

Liite: SWD(2017) 191 final

Bryssel 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

EHDOTUKSEEN EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI

**sähköisten tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä
koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa
(uudelleenlaadittu)**

{COM(2017) 280 final}
{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 192 final}
{SWD(2017) 193 final}

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä
Vaikutustenarviointi <i>direktiivin 2004/52/EY ja komission päätöksen 2009/750/EY</i> tarkistamisesta (EETS-sääntelykehys)
A. Toimenpiteen tarve
Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?
<i>Tiemaksujen sähköisen keräämisen kansalliset markkinat ovat paikallisten monopolien hallussa, ja EU:n laajuisten tiemaksupalvelujen tarjoajat (EETS-palveluntarjoajat¹) kohtaavat esteitä laajentaessaan toimintaansa uusille markkinoille. Tästä on seurauksena se, että tienkäyttäjät tarvitsevat monia erilaisia ajoneuvolaitteita, sopimuksia ja laskutusjärjestelyjä tiemaksujen maksamiseen EU:n eri osissa. Siitä puolestaan aiheutuu kustannuksia ja ylimääräisiä rasitteita.</i> <i>Toisen ongelman muodostaa mahdollisuus välttää rangaistus, kun on kyse maksun laiminlyönnistä ja ajoneuvo on rekisteröity toisessa jäsenvaltiossa. Nykyisin ei ole olemassa toimivia EU-tason ratkaisuja tietojen vaihtamiseksi tiemaksuvelvollisuuden rikkojista. Sen lisäksi, että tämä aiheuttaa tiemaksutulojen menetyksiä ja sääntöjä noudattavien kuljettajien turhautumista, se myös haittaa siirtymistä teknologian kehityksen turvin perinteisistä tietulliasemista liikenteen kannalta sujuvampiin maksujärjestelyihin.</i>
Mitä olisi saavutettava?
<i>Yleinen tavoite:</i> Edistää sisämarkkinoiden asianmukaista toimintaa varmistamalla yhteentoimivuuden saavuttaminen tiemaksupalveluissa ottaen huomioon tienkäyttäjien tarpeet ja suhteuttamalla tavoitteet niihin. <i>Erityistavoite 1:</i> Poistaa markkinoille pääsyn esteitä ja tukea tiemaksujen keruupalvelujen kilpailukykyisten markkinoiden kehittämistä. <i>Erityistavoite 2:</i> Parantaa lainvalvontaa toisessa valtiossa rekisteröityjen ajoneuvojen tiemaksujen perimiseksi <i>Erityistavoite 3:</i> Poistaa EETS-palveluntarjoajiin kohdistuvia kohtuuttomia vaatimuksia
Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?
<i>Sähköisten tiemaksunkeruujärjestelmien markkinoiden puutteellinen organisointi jäsenvaltiossa A vaikuttaa negatiivisesti jäsenvaltiossa B rekisteröityihin tienkäyttäjisiin ja päinvastoin. Yksittäisillä jäsenvaltioilla ei sen vuoksi ole kannustimia muuttaa asioita, ellei EU:n kansalaisten ja yritysten etuja oteta huomioon. Tämä on saavutettavissa ainoastaan EU:n tason toimilla.</i> <i>Tiemaksujen rajatylittävän valvonnan osalta pelkästään hallitustenvälinen lähestymistapa on osoittautunut toimimattomaksi. Vain EU voi toteuttaa toimivan järjestelmän tietojen vaihtamiseksi maksujen laistajista kaikkien jäsenvaltioiden välillä.</i>
B. Ratkaisut
Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei ole, miksi ei?
<i>Harkittavana on ollut kolme ratkaisuvaihtoehtoa:</i> <i>1) Itsesääntely erityistavoitteen 1 saavuttamiseksi + lainsäädäntötoimenpiteitä erityistavoitteiden 2 ja 3 saavuttamiseksi.</i> Tässä toimintavaihtoehdossa komissio sopii toimialan kanssa eräistä selkeistä toiminnallisista tavoitteista, jotka on johdettu ensimmäisestä erityistavoitteesta, mutta ei määrää siitä, miten nämä tavoitteet olisi saavutettava. Itsesääntelyä täydennetään varsinaisella lainsäädännöllä erityistavoitteiden 2 ja 3 saavuttamiseksi. <i>2) Lainsäädännöllinen lähestymistapa,</i> jossa kaikkia todettuja ongelmia ja niihin vaikuttavia tekijöitä käsitellään EU-lainsäädännöllä (direktiivin 2004/52/EY ja päätöksen 2009/750/EY muuttaminen). <i>3) Tiemaksujen sähköisen keräämisen yksi ainoa EU-standardi teknisen ja menettelyllisen yhteentoimivuuden helpottamiseksi + lainsäädäntötoimenpiteitä kilpailun edistämiseksi markkinoilla sekä erityistavoitteiden 2 ja 3 saavuttamiseksi.</i> Tässä toimintavaihtoehdossa maksujärjestelmien ja menettelyjen pitkälle menevä yhdenmukaistaminen vähentää yhteentoimivien palvelujen tarjoamisesta aiheutuvia kustannuksia. Muut tavoitteet saavutetaan lainsäädännön muutoksilla. <i>Toimintavaihtoehtoa 2 pidetään suositeltavimpana. Se on toiseksi tehokkain tavoitteiden saavuttamisessa, mutta kustannus-hyötysuhteeltaan paras</i>
Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitään vaihtoehtoa?
<i>Toimintavaihtoehtoa 1 kannattaa EFP (EETS Facilitation Platform), joka on yhteistyöfoorumi sähköisten tiemaksujen toimialan pääasiallisille edustajille 12 eri maasta. Useimmat EFP:n jäsenet kannattavat myös toimintavaihtoehtoa 2 tai suuria osia siitä.</i> <i>Toimintavaihtoehdon 2 lainsäädäntötoimenpiteet perustuvat suurelta osin toimialan ja kansallisten hallintoelinten nykyisestä lainsäädännöstä löytämien puutteiden korjaamiseen. Lähes kaikki toimenpiteet ovat</i>

¹ EETS: European Electronic Toll Service.

saaneet vahvaa kannatusta sidosryhmiltä (ja varsinkin jäsenvaltioilta), mutta eräitä osatekijöitä myös vastustettiin. Toimintavaihtoehto 3 kannattavat muut kuin ammattimaiset tienkäyttäjät, ja sitä ovat pitäneet suositeltavana myös eräät poliitikot, mutta tiemaksutoimialan edustajien keskuudessa sitä vastustetaan laajasti.
C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)? Toimintavaihtoehto 2 merkitsee tienkäyttäjille 370 miljoonan euron säästöjä (nettonykyarvona 2016–2025). Valtaosa säästöistä hyödyttää maantiekuljetusten harjoittajia, jotka ovat pääosin pk-yrityksiä. Tieverkon ylläpitäjille syntyy säästöjä siitä, ettei tarvitse hankkia ylimääräisiä ajoneuvolaitteita (nettonykyarvona 48 miljoonaa euroa). Lisäksi tiemaksutulot lisääntyvät rajatylittävän valvonnan parempien sääntöjen ansiosta (150 miljoonalla eurolla vuodessa). Kansallisille markkinoille pääsyyn liittyvä EETS-palveluntarjoajien sääntelyrasite vähentyy (oletetusti 12 palveluntarjoajan osalta 10 miljoonaa euroa nettonykyarvona). Lisäksi markkinoiden laajentuminen tuottaa EETS-palveluntarjoajille lisätuloja 700 miljoonaa euroa vuodessa.
Onko parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta kustannuksia? Jos on, mitkä ovat sen pääasialliset kustannukset? Tieverkon ylläpitäjille aiheutuu tiemaksujärjestelmien mukauttamisesta uusiin vaatimuksiin lisäkustannuksia 174 miljoonaa euroa (nettonykyarvona). Yleisesti ottaen toimintavaihtoehdon 2 kumulatiivinen nettohyöty (hyödyt - kustannukset) on 254 miljoonaa euroa (nettonykyarvona).
Mitkä ovat pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset? Koska vaikutukset pk-yrityksiin ovat ainoastaan niitä hyödyttäviä, poikkeuksia ei tarvita. Pääasiallinen tässä yhteydessä kyseeseen tuleva pk-yritysten ryhmä on maantiekuljetusalan yritykset. Näiden osalta myönteinen kumulatiivinen taloudellinen vaikutus on 300 miljoonaa euroa (nettonykyarvona). Yleisesti aloite parantaa tiemaksujen sähköisen keräämisen markkinoiden kilpailukykyä tasapuolisten markkinasääntöjen ansiosta. Aloite edistää osaltaan maantiekuljetusyritysten kilpailukykyä (vähentämällä niihin kohdistuvaa sääntelyrasitetta). Lisäksi se parantaa huomattavasti EETS-palveluntarjoajien kilpailukykyä.
Kohdistuuko kansallisiin talousarvioihin ja viranomaisiin merkittäviä vaikutuksia? Koska monet tieverkon ylläpitäjät ovat kansallisia hallintoelimiä tai virastoja, tieverkon ylläpitäjille aiheutuvat lisäkustannukset vaikuttavat kansallisiin talousarvioihin. Vaikutus on kuitenkin suhteellisen vähäinen (enintään pari miljoonaa euroa kansallista hallintoelintä kohden). Pakollinen "jälleenmyyjämalli", jossa EETS-palveluntarjoaja laskuttaa käyttäjiä omissa nimissään eikä tieverkon ylläpitäjän nimissä, voi johtaa joihinkin täytäntöönpanoon liittyviin vaikeuksiin jäsenvaltioissa, jotka pitävät tiemaksuja veroina.
Onko aloitteella muita merkittäviä vaikutuksia? Edellä kuvailtujen lisäksi ei ole muita merkittäviä vaikutuksia.
Suhteellisuusperiaate Toimintavaihtoehdon 2 toimenpiteet on määritelty kaikkien alan toimijoiden pitkällisen kuulemisen ja niiden kanssa käytyjen keskustelujen perusteella, joten niistä voidaan katsoa vallitsevan yhteisymmärrys toimialalla. Tämän pitäisi taata suhteellisuusperiaatteen noudattaminen.
D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen? Komission on tarkoitus tarkastella uuden lainsäädännön vaikutuksia vuonna 2025.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?
Toimintavaihtoehto 3b - vähentäisi ruuhkien aiheuttamia kustannuksia 9 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä sillä edellytyksellä, että tietulleista saadut lisätulot ovat 10 miljardia euroa vuodessa, ja auttaisi lisäämään tieinvestointeja 25 prosentilla; - vähentäisi merkittävästi hiilidioksidi-, typenoksidi- ja hiukkaspäästöjä; - parantaisi kansanterveyttä ja vähentäisi ilman pilaantumisen ja onnettomuuksien aiheuttamia kustannuksia (0,37 miljardia euroa vuoteen 2030); - mahdollistaisi jopa 208 000 uuden työpaikan luomisen ja tuottaisi lisähyötyjä 0,19 prosenttia BKT:sta; - edistäisi EU:n kansalaisten tasapuolista kohtelua puolittamalla lyhytaikaisten vinjettien hinnan.
Onko parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta kustannuksia? Jos on, mitkä ovat sen pääasialliset kustannukset?
Tavaraliikenteen kustannukset nousevat 1,1 prosenttia, kun taas matkustajaliikenteen kustannukset säilyvät ennallaan. Viranomaisille koituihin kustannuksiin sisältyvät uusien tietullijärjestelmien käyttöönotto tai olemassa olevien järjestelmien laajentaminen asianomaisissa jäsenvaltioissa (kertaluonteiset investoinnit yhteensä 1,2–1,4 miljardia euroa) sekä käyttökustannukset 168–200 miljoonaa euroa vuodessa. Tiemaksujen laajentaminen uusiin verkon osiin ja uusiin käyttäjäryhmiin voisi kasvattaa säännösten noudattamisesta tienkäyttäjille aiheutuvia kustannuksia 198–228 miljoonalla eurolla vuodessa.
Mitkä ovat pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset?
Lähes kaikki maantiekuljetusyritykset ovat pk-yrityksiä. Tiemaksujen laajentaminen kasvattaisi niiden kustannuksia, mutta suurin osa lisäkustannuksista siirretään asiakkaille, mikä johtaa hintojen marginaaliseen nousuun (alle 0,25 prosenttia). Lisääntyneillä infrastruktuuri-investoinneilla olisi vahva myönteinen vaikutus rakennusteollisuuteen.
Kohdistuuko kansallisiin talousarvioihin ja viranomaisiin merkittäviä vaikutuksia?
Julkinen sektori hyötyy lisätuloista, joiden hintana on investointi uusien tietullijärjestelmien käyttöönottoon ja käyttöön. Jäsenvaltioiden talousarvioihin kohdistuva nettovaikutus voisi olla lähes 10 miljardin euron ylijäämä vuodessa.
Onko aloitteella muita merkittäviä vaikutuksia?
Dieselin kulutuksen odotetaan pienenevän suhteellisen voimakkaasti (1,3 prosenttia).
Suhteellisuusperiaate
Aloite pelkästään edistää tavoitteiden saavuttamista. Siinä ei veloiteta soveltamaan tiemaksuja, vaan koordinoidaan ja helpotetaan kansallisia toimia. Jäsenvaltioille, yrityksille ja kansalaisille aiheutuvat kustannukset ovat vähäisiä mahdollisiin hyötyihin verrattuina. Aloitteessa ei siten ylitetä sitä, mikä on tarpeen havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi.
D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?
Komissio arvioi uutta lainsäädäntöä vuonna 2025.