



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2017 m. birželio 1 d.
(OR. en)

9673/17
ADD 2

Tarpinstitucinė byla:
2017/0128 (COD)

TRANS 217
CODEC 928
IA 94

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. birželio 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2017) 191 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“, pridedamas prie PASIŪLYMO DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS dėl elektroninės kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių mokesčių mokėjimo pažeidimus Sąjungoje (nauja redakcija)

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2017) 191 final.

Pridedama: SWD(2017) 191 final

Briuselis, 2017 05 31
SWD(2017) 191 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

PASIŪLYMO DĖL EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS

dėl elektroninės kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių mokesčių mokėjimo pažeidimus Sąjungoje (nauja redakcija)

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

Santraukos lentelė
<i>Direktyvos 2004/52/EB ir Komisijos sprendimo 2009/750/EB (EERP teisinės sistemos) peržiūros poveikio vertinimas</i>
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
<i>Kadangi nacionalinėse elektroninės rinkliavos rinkimo rinkose dominuoja vietos monopolijos, ES lygmens rinkliavos rinkimo tarnybos (EERP¹ teikėjai) susiduria su patekimo į naujas rinkas kliūtimis. Todėl rinkliavai mokėti įvairiose ES vietose kelių naudotojams reikia turėti įvairių rūšių transporto priemonėse montuojamos įrangos (TPMĮ), be to, taikoma skirtinga sutarčių ir sąskaitų faktūrų išrašymo tvarka – dėl to kelių naudotojai patiria didelių išlaidų ir atsiranda našta. Kita problema – santykinis nebaudžiamumas tais atvejais, kai už vienoje valstybėje narėje registruotas transporto priemonės nesumokama rinkliava kitoje valstybėje narėje. Iš tikrųjų, kol kas ES lygmeniu dar neparengta jokios sistemos, kuria naudojantis būtų keičiamasi informacija apie rinkliavos pažeidėjus. Dėl to prarandamos rinkliavos pajamos, tai kelia reikalavimų besilaikančių vairuotojų nusivylimą, be to, stabdoma technologijų pažanga, t. y. neskatinama pereiti nuo tradicinių rinkliavų rinkimų punktų prie šiuolaikinių eismo srauto nestabdančių rinkliavų rinkimo sistemų.</i>
Ką reikėtų pasiekti?
<i><u>Bendrasis tikslas.</u> Siekti, kad vidaus rinka veiktų tinkamai: rinkliavos rinkimo paslaugų srityje užtikrinti visapusišką prieigą prie sąveikių sistemų, atsižvelgiant į kelių naudotojų poreikius ir proporcingai tokiems poreikiams. <u>1 konkretus tikslas.</u> Pašalinti patekimo į rinką kliūtis ir skatinti plėtoti konkurencingą elektroninės rinkliavos rinkimo paslaugų rinką. <u>2 konkretus tikslas.</u> Veiksmingiau užtikrinti rinkliavų už užsienyje registruotas transporto priemonės mokėjimą. <u>3 konkretus tikslas.</u> Pašalinti EERP teikėjams taikomas perteklines prievoles.</i>
Kokia yra papildoma veiksmų ES lygmeniu nauda (subsidiarumas)?
<i>A valstybėje narėje neoptimaliai organizuojama elektroninės rinkliavos rinkimo rinka neigiamai veikia B valstybėje narėje registruotus kelių naudotojus ir atvirkščiai. Todėl jokia valstybė narė neturi paskatų keisti padėtį viena pati, nebent reikėtų atsižvelgti į ES piliečių ir įmonių interesus. To galima pasiekti tik imantis veiksmų ES lygmeniu. Tarpvalstybinio rinkliavų mokėjimo užtikrinimo srityje išskirtinai tarpvyriausybiniu metodu taikymas nepasiteisino. Tik ES gali įdiegti visoms valstybėms narėms skirtą veiksmingą keitimosi informacija apie rinkliavos pažeidėjus sistemą.</i>
B. Sprendimai
Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, tai kodėl?
<i>Buvo įvertinti trys alternatyvūs sprendimai: 1) Saviregulavimas siekiant 1 konkretaus tikslo + teisinės priemonės, siekiant 2 ir 3 konkrečių tikslų. Pagal šią politikos galimybę Komisija sutinka su sektoriaus atstovais dėl kelių aiškių veiklos tikslų, susijusių su pirmuoju konkrečiu tikslu, tačiau nesiūlo tų tikslų įgyvendinimo būdo. Saviregulavimas yra papildomas griežtu reglamentavimu siekiant įgyvendinti 2 ir 3 konkrečius tikslus. 2) Teisėkūros priemonės, kuriose visos nustatytos problemos sprendžiamos, o problemų priežastys šalinamos ES teisės aktais (Direktyvos 2004/52/EB ir Sprendimo 2009/750/EB pakeitimai). 3) Bendras ES Europos teritorinio bendradarbiavimo standartas (ETBS) siekiant palengvinti techninį ir procedūrinį sąveikumą + konkurencijos skatinimo rinkoje ir 2 bei 3 konkrečių tikslų įgyvendinimo teisinės priemonės. Pagal šią politikos galimybę tarpusavyje sąveikių paslaugų teikimo sąnaudos yra sumažinamos glaudžiai suderinus rinkliavų rinkimo sistemas ir procedūras. Kiti tikslai įgyvendinami darant teisės aktų pakeitimus. 2 politikos galimybė yra tinkamiausia. Tai antra pagal veiksmingumą tikslų įgyvendinimo priemonė, tačiau, vertinant pagal sąnaudas ir naudą, ji yra veiksmingiausia.</i>
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
<i>1 politikos galimybę remia EERP veiklos palengvinimo platforma (ELP) – sektoriaus atstovų bendradarbiavimo platforma, kurioje dalyvauja pagrindiniai elektroninės rinkliavos rinkimo srityje veikiantys subjektai iš 12 šalių. Dauguma ELP narių taip pat pritaria daugumai 2 politikos galimybės numatytų priemonių. Į 2 politikos galimybę įtrauktos teisinės priemonės yra iš esmės pagrįstos sektoriaus atstovų ir nacionalinių</i>

¹ EERP – Europos elektroninės rinkliavos paslauga.

administracijų nustatytais dabartinių teisės aktų trūkumais. Didelio suinteresuotųjų šalių (visų pirma, valstybių narių) pritarimo susilaukė beveik visos priemonės, nors kai kuriems elementams nebuvo pritariama. Galiausiai, **3 politikos galimybei** pritaria neprofesionalūs kelių naudotojai; ją taip pat, kaip tinkamiausią, nurodė tam tikri politikai. Tačiau dauguma rinkliavos rinkimo sektoriaus atstovų šiai galimybei nepritaria.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Jei būtų pasirinkta **2 politikos galimybė, kelių naudotojai** galėtų sutaupyti 370 mln. EUR (grynąją dabartinę vertę (GDV) 2016–2025 m.). Didžiąja dalimi šių sutaupytų lėšų galėtų pasinaudoti **krovinių vežimo keliais sektorius**, kurį daugiausiai sudaro MVĮ. **Kelių tinklo valdytojai** galėtų pasinaudoti lėšomis, kurios būtų sutaupytos, nes nebereikėtų pirkti perteklinės TPMĮ (48 mln. EUR GDV), ir dėl veiksmingesnių tarpvalstybinio rinkliavos mokėjimo užtikrinimo taisyklių būtų gauta papildomų pajamų iš rinkliavos (150 mln. EUR per metus). **EERP teikėjams** būtų sumažinta su patekimu į nacionalines rinkas susijusi reguliavimo našta (10 mln. EUR GDV iki 2025 m. numatomiems 12 EERP teikėjų). Be to, papildomą 700 mln. EUR per metus sumą jie galėtų gauti iš rinkos plėtos.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

Kelių tinklo valdytojai patirtų papildomų rinkliavos sistemų pritaikymo prie naujų reikalavimų išlaidų (174 mln. EUR GDV).

Apskritai, **grynoji 2 politikos galimybės bendra nauda (efektyvumas) yra 254 mln. EUR (GDV).**

Koks yra poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Vienintelis poveikis, kurį patiria **MVĮ**, yra nauda, todėl išimtys nėra reikalingos. Pagrindinė MVĮ grupė, kuriai būtų padarytas poveikis, – krovinių vežimo keliais bendrovės. **Grynasis teigiamas bendras ekonominis poveikis joms yra 300 mln. EUR (GDV).**

Apskritai, iniciatyva padidins konkurencingumą elektroninės rinkliavos rinkimo rinkoje, nes bus nustatytos sąžiningos rinkos taisyklės. Vykdamas iniciatyvą bus padidintas **vežėjų keliais** konkurencingumo lygis (nes įgyvendinant šią iniciatyvą bus sumažinta reguliavimo našta). Ji taip pat padės reikšmingai padidinti **EERP teikėjų** konkurencingumą.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administracijoms?

Kadangi faktiškai dauguma kelių valdytojų yra nacionalinės administracijos arba agentūros, papildomos kelių valdytojų išlaidos turės poveikį nacionaliniams biudžetams. Tačiau poveikis bus santykinai nedidelis (neviršys poros milijonų eurų vienai nacionalinei administracijai).

Privalomas perpardavėjo modelio naudojimas, kai EERP teikėjas išrašo sąskaitas faktūras savo vardu, o ne kelių valdytojo vardu, gali būti sunkiai įgyvendinamas tose valstybėse narėse, kurios rinkliavas laiko mokesčiais.

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Kitas poveikis, palyginti su pirmiau jau aprašytais atvejais, nebus didelis.

Proporcingumas?

2 politikos galimybės priemonės buvo parengtos po ilgų konsultacijų ir dialogo su visais ETBS rinkos veikėjais, todėl jos yra sektoriaus dalyvių susitarimo rezultatas. Tai turėtų garantuoti šios politikos galimybės proporcingumą.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Numatyta, kad Komisija nagrinės naujo teisės akto poveikį 2025 m.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
3b politikos galimybė • iki 2030 m. ji padėtų sumažinti transporto spūsčių išlaidas 9 mlrd. EUR, gauti papildomas 10 mlrd. EUR per metus rinkliavų pajamas ir 25 proc. padidintų investicijas į kelius • reikšmingai sumažėtų CO₂, NO_x ir kietųjų dalelių išmetimas • pagerėtų visuomenės sveikata ir sumažėtų išlaidos, susijusios su oro tarša ir avarijomis (0,37 mlrd. EUR iki 2030 m.) • būtų galima sukurti beveik 208 000 naujų darbo vietų, gauti papildomos naudos – 0,19 % BVP, ir • perpus sumažinant trumpalaikių vinječių kainą, būtų galima prisidėti prie to, kad su ES piliečiais būtų elgiamasi vienodai.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?
Krovinių vežimo išlaidos padidėjo 1,1 proc., o keleivių vežimo išlaidos liko nepakitusios. Valdžios institucijų išlaidas sudaro naujų rinkliavos rinkimo sistemų įdiegimo arba tokių sistemų platesnio diegimo susijusiose valstybėse narėse išlaidos (ibendros vienkartinės išlaidos yra 1,2–1,4 mlrd. EUR per metus), o veiklos išlaidos – 168–200 mln. EUR per metus. Pradėjus taikyti kelių apmokestinimą naujose tinklo dalyse ir naujoms kelių naudotojų grupėms reikalavimų laikymosi išlaidos kelių naudotojams galėtų padidėti 198–228 mln. EUR per metus.
Koks yra poveikis MVĮ ir konkurencingumui?
Beveik 100 proc. krovinių vežimo kelių transportu bendrovių yra MVĮ. Pradėjus plačiau taikyti kelių rinkliavą, padidėtų jų patiriamos reikalavimų laikymosi išlaidos; tačiau didžiąją dalį išlaidų padengia klientai, todėl kainos padidėtų tik šiek tiek – 0,25 proc. Didesnės investicijos į infrastruktūrą turėtų didelį teigiamą poveikį statybos pramonei.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administracijoms?
Viešasis sektorius gaus papildomų pajamų iš investicijų į naujų elektroninės rinkliavos sistemų diegimą ir eksploatavimą. Grynas poveikis valstybių narių biudžetams galėtų būti beveik 10 mlrd. EUR per metus perviršis.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Tikimasi, kad santykinai smarkiai (1,3 proc.) sumažės dyzelino suvartojimas.
Proporcingumas?
Iniciatyva tik padeda siekti tikslų. Ja koordinuojami nacionaliniai veiksmai ir palengvinamas jų įgyvendinimas; įpareigojimas taikyti kelių apmokestinimą nėra šios iniciatyvos dalis. Valstybių narių, įmonių ir piliečių patiriamos išlaidos, palyginti su potencialia nauda, yra nedidelės. Taigi, iniciatyva neviršija to, kas yra būtina siekiant išspręsti nustatytas problemas ir įgyvendinti tikslus.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma?
Komisija naują teisės aktą vertins 2025 m.