

V Bruseli 1. júna 2017
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0128 (COD)**

**9673/17
ADD 2**

**TRANS 217
CODEC 928
IA 94**

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	1. júna 2017
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2017) 191 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU Sprievodný dokument NÁVRH SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatenom cestnom mýte v Únii (prepracované znenie)

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2017) 191 final.

Príloha: SWD(2017) 191 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
SWD(2017) 191 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

NÁVRH SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatenom cestnom mýte v Únii (prepracované znenie)

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

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu revízie smernice 2004/52/ES a rozhodnutia Komisie 2009/750/ES (ďalej len „právny rámec EETS“)
A) Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo je to problém na úrovni EÚ?
<i>Vnútroštátnym trhom so systémami elektronického výberu mýta dominujú miestne monopoly a poskytovatelia služieb výberu mýta na úrovni EÚ (ďalej len „poskytovatelia EETS“¹) sa stretávajú s prekážkami, ktoré im bránia expandovať na nové trhy. Účastníci cestnej premávky tak potrebujú množstvo rôznych palubných jednotiek, zmlúv a podmienok fakturácie, aby mohli zaplatiť mýto v rôznych častiach EÚ, čo prináša veľké náklady a zaťaženie.</i> <i>Ďalším problémom je relatívna nemožnosť sankcionovať vozidlá evidované v jednom členskom štáte, ak neplatia mýto v inom členskom štáte. V súčasnosti naozaj neexistuje na úrovni EÚ efektívne riešenie na výmenu informácií o neplatičoch mýta. Dochádza tak k ušlým príjmom z mýta a frustrácii platiacich vodičov, ale aj k spomaľovaniu vývoja technológií z tradičných mýtnych staníc na moderné mýtné riešenia s voľným pohybom.</i>
Co by sa malo dosiahnuť?
<i><u>Všeobecný cieľ:</u> Prispiet' k správne fungovaniu vnútorného trhu zabezpečením úplného prístupu k interoperabilite v oblasti mýtnych služieb podľa potrieb účastníkov cestnej premávky a úmerne k týmto potrebám.</i> <i><u>Osobitný cieľ 1:</u> Odstrániť prekážky vstupu na trh a posilniť rozvoj súťaže na trhu so službami elektronického výberu mýta.</i> <i><u>Osobitný cieľ 2:</u> Zlepšiť úroveň vymáhania platby mýta v prípade vozidiel registrovaných v zahraničí.</i> <i><u>Osobitný cieľ 3:</u> Odstrániť nadmerné povinnosti poskytovateľov EETS.</i>
Aká je pridaná hodnota opatrenia na úrovni EÚ (subsidiarita)?
<i>Neoptimálna organizácia trhu s elektronickým výberom mýta v členskom štáte A má negatívny vplyv na účastníkov cestnej premávky evidovaných v členskom štáte B a naopak. Jednotlivé členské štáty nemajú dôvod to meniť, kým sa nezohľadní záujem občanov a podnikov EÚ. To sa dá dosiahnuť len opatreniami na úrovni EÚ. Pokiaľ ide o cezhraničné vymáhanie platby mýta, výhradne medzivládny prístup sa ukázal ako neúčinný. Efektívny systém výmeny informácií o neplatičoch mýta môže pre všetky členské štáty zaviesť iba EÚ.</i>
B) Riešenia
Aké sú jednotlivé možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?
<i>Zvažovali sa tri alternatívne riešenia:</i> <i>1. Samoregulácia na dosiahnutie osobitného cieľa 1 + legislatívne opatrenia na dosiahnutie osobitných cieľov 2 a 3. V tejto možnosti politiky Komisia dohodne so subjektmi odvetvia viacero jednoznačných operačných cieľov odvodených z prvého osobitného cieľa, ale nestanovuje spôsob ich dosiahnutia. Samoreguláciu dopĺňa predpisová regulácia na dosiahnutie osobitných cieľov 2 a 3.</i> <i>2. Legislatívny prístup, pri ktorom sa všetky zistené problémy a ich príčiny riešia legislatívou EÚ (zmeny smernice 2004/52/ES a rozhodnutia 2009/750/ES).</i> <i>3. Jednotná norma EÚ pre elektronický výber mýta na uľahčenie technickej a procesnej interoperability + legislatívne opatrenia na podporu hospodárskej súťaže na trhu a na dosiahnutie osobitných cieľov 2 a 3. V tejto možnosti politiky sa vďaka dôkladnej harmonizácii systémov a postupov výberu mýta znižujú náklady na poskytovanie interoperabilných služieb. Ostatné ciele sa dosahujú zmenami právnych predpisov.</i> <i>Uprednostňuje sa možnosť politiky 2. Je to druhá najúčinnnejšia možnosť na dosiahnutie cieľov, ale najlepšia z hľadiska analýzy nákladov a prínosov.</i>
Aké sú stanoviská rôznych zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?
<i>Možnosť politiky 1 podporuje pomocná platforma EETS (EFP) – platforma pre spoluprácu subjektov odvetvia, v ktorej sa združujú hlavné subjekty v oblasti elektronického mýta z 12 krajín. Väčšina členov EFP podporuje aj možnosť politiky 2 (z veľkej časti).</i> <i>Legislatívne opatrenia v možnosti politiky 2 do značnej miery vychádzajú zo zistení subjektov odvetvia a verejnej správy, pokiaľ ide o nedostatky súčasných právnych predpisov. Takmer všetky tieto opatrenia získali silnú podporu zainteresovaných strán (a najmä členských štátov), hoci voči určitým prvkom boli vyjadrené námietky. A nakoniec, možnosť politiky 3 má podporu laických účastníkov cestnej premávky a za najlepšiu ju považujú aj niektorí politici. Zástupcovia odvetvia výberu mýta ju však do veľkej miery odmietli.</i>
C) Vplyvy uprednostňovanej možnosti

¹ EETS: Európska služba elektronického výberu mýta.

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
<i>Možnosť politiky 2 prinesie účastníkom cestnej premávky úspory až do výšky 370 miliónov EUR (v čistej súčasnej hodnote, 2016 – 2025). Väčšina z týchto úspor sa bude týkať nákladnej cestnej dopravy, kde ide zväčša o MSP. Správcovia cestných sietí získajú úspory, pretože nebudú musieť obstarávať nadbytočné palubné jednotky (48 miliónov EUR v čistej súčasnej hodnote), a dodatočné príjmy z mýta vyplývajúce z lepších pravidiel pre cezhraničné vymáhanie platieb (150 miliónov EUR ročne). Poskytovateľom EETS sa zníži regulačné zaťaženie súvisiace so vstupom na vnútroštátne trhy (10 miliónov EUR v čistej súčasnej hodnote pre predpokladanú skupinu 12 poskytovateľov EETS). Okrem toho sa ich trh rozšíri, čo prinesie dodatočné príjmy vo výške 700 miliónov EUR ročne.</i>
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
<i>Správcom cestných sietí vzniknú dodatočné náklady na prispôsobenie mýtnych systémov podľa nových požiadaviek, a to až do výšky 174 miliónov EUR (v čistej súčasnej hodnote). Čistý kumulovaný prínos možnosti politiky 2 (pomer prínosov a nákladov) dosahuje celkovú výšku 254 miliónov EUR (v čistej súčasnej hodnote).</i>
Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?
<i>Vplyv na MSP spočíva iba v prínosoch, preto nie sú potrebné žiadne výnimky. Hlavnou dotknutou skupinou MSP sú spoločnosti v oblasti cestnej nákladnej dopravy. Čistý kladný kumulatívny hospodársky vplyv dosiahne v ich prípade výšku 300 miliónov EUR (v čistej súčasnej hodnote). Celkovo sa vďaka iniciatíve zvýši konkurencieschopnosť na trhu s elektronickým výberom mýta, pretože sa stanovia spravodlivé trhové pravidlá. Iniciatíva prispeje k zvýšeniu konkurencieschopnosti cestných dopravcov (keďže sa im zníži regulačné zaťaženie). Do veľkej miery sa zvýši konkurencieschopnosť poskytovateľov EETS.</i>
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?
<i>Keďže mnohými správcami ciest sú vlastne štátne orgány alebo agentúry, ich dodatočné náklady budú mať vplyv na štátny rozpočet. Tento vplyv však bude relatívne malý (maximálne niekoľko miliónov eur v každej krajine). Povinné využívanie modelu „ďalšieho predajcu“, v rámci ktorého poskytovateľ EETS fakturuje účastníkom cestnej premávky vo vlastnom mene, a nie v mene správcu ciest, môže viesť k ťažkostiam pri vykonávaní v členských štátoch, v ktorých sa mýto považuje za daň.</i>
Očakávajú sa iné významné vplyvy?
<i>Iné vplyvy nebudú v porovnaní s už uvedenými vplyvmi závažné.</i>
Proporcionalita?
<i>Opatrenia v rámci možnosti politiky 2 boli vymedzené na základe dlhotrvajúcich konzultácií a dialógu so všetkými subjektmi na trhu s elektronickým výberom mýta, a preto predstavujú dohodu medzi subjektmi v rámci odvetvia. Tým by sa mala zabezpečiť ich proporcionalita.</i>
D) Nadväzná opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma?
<i>Predpokladá sa, že Komisia analyzuje vplyv nových právnych predpisov v roku 2025.</i>

C) Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
Možnosťou politiky 3b by sa • do roku 2030 znížili náklady z preťaženia o 9 miliárd EUR, zabezpečili dodatočné príjmy z mýta vo výške 10 miliárd EUR ročne, zvýšili investície do ciest o 25 %, • významne znížili emisie CO₂, NO_x a tuhých častíc, • zlepšilo verejné zdravie a znížili náklady súvisiace so znečisťovaním ovzdušia a nehodami (0,37 miliardy EUR do roku 2030), • umožnilo vytvorenie až 208 000 nových pracovných miest a zabezpečili dodatočné prínosy vo výške 0,19 % HDP, • prispelo k rovnakému zaobchádzaniu s občanmi EÚ znížením ceny krátkodobých diaľničných známok na polovicu.
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
Náklady na nákladnú dopravu sa zvýšia o 1,1 % a náklady pre cestujúcich zostanú rovnaké. Náklady orgánov pozostávajú z nákladov na zavádzanie nových mýtnych systémov alebo rozširovanie existujúcich systémov v príslušných členských štátoch (jednorazová investícia v celkovej výške 1,2 až 1,4 miliardy EUR) a prevádzkových nákladov vo výške 168 až 200 miliónov EUR ročne. Rozšírením spoplatňovania ciest na nové časti siete a nové skupiny účastníkov cestnej premávky by sa mohli účastníkom cestnej premávky zvýšiť náklady na dodržiavanie predpisov o 198 až 228 miliónov EUR ročne.
Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?
Takmer 100 % spoločností v oblasti cestnej nákladnej dopravy tvoria MSP. Rozšírením cestného mýta by sa im zvýšili náklady na dodržiavanie predpisov; väčšina dodatočných nákladov by však prešla na klientov, čo by viedlo k zanedbateľnému (do 0,25 %) zvýšeniu cien. Zvýšené investície do infraštruktúry by mali výrazne pozitívny vplyv na sektor stavebníctva.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?
Verejný sektor by mal prospech z dodatočných príjmov a zároveň náklady na investície do zavádzania a prevádzky nových elektronických mýtnych systémov. Čistý vplyv na rozpočty členských štátov by mohol dosiahnuť prebytok takmer 10 miliárd EUR ročne.
Očakávajú sa iné významné vplyvy?
Očakáva sa relatívne významné zníženie spotreby nafty (o 1,3 %).
Proporcionalita?
Iniciatíva prispieva iba k dosahovaniu cieľov. Nepredpisuje uplatňovanie spoplatňovania ciest, skôr koordinuje a uľahčuje vnútroštátne činnosti. Náklady členských štátov, podnikov a občanov sú v porovnaní s možnými prínosmi obmedzené. Preto nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na vyriešenie zistených problémov a plnenie cieľov.
D) Nadväzné opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma?
Komisia vyhodnotí nové právne predpisy v roku 2025.