

Bruselj, 1. junij 2017
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0128 (COD)

9673/17
ADD 2

TRANS 217
CODEC 928
IA 94

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) 191 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA Spremni dokument PREDLOG DIREKTIVE EVROPSKEGA PALAMENTA IN SVETA o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (prenovitev)

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2017) 191 final.

Priloga: SWD(2017) 191 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

PREDLOG DIREKTIVE EVROPSKEGA PALAMENTA IN SVETA

**o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi
informacij o neplačilih cestnine v Uniji (prenovitev)**

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

Povzetek
Ocena učinka revizije Direktive 2004/52/ES in Odločbe Komisije 2009/750/ES („pravni okvir EETS“)
A. Potreba po ukrepanju
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Na nacionalnih trgih elektronskega cestninjenja prevladujejo lokalni monopoli; ponudniki storitev pobiranja cestnin, ki delujejo na ravni celotne EU („ponudniki storitev EETS¹“), se srečujejo z ovirami, če se želijo širiti na nove trge. Uporabniki cest zato pri plačilu cestnin v različnih delih EU potrebujejo več različnih naprav v vozilih (OBU), pogodb in postopkov izstavljanja računov, kar povzroča veliko stroškov in bremen. Druga težava je relativna nekaznovanost vozil, registriranih v eni državi članici, ki ne plačajo cestnine v drugi državi članici. Trenutno na ravni EU dejansko ni učinkovite rešitve za izmenjavo informacij o neplačnikih cestnin. Zato prihaja do primanjkljaja prihodkov od cestnin in nezadovoljstva voznikov, ki cestnine plačujejo, oviran pa je tudi tehnološki prehod s tradicionalnih cestninskih postaj na moderne cestninske rešitve s prostim pretokom.
Kaj bi bilo treba doseči?
<i>Splošni cilj</i> Prispevek k pravilnemu delovanju notranjega trga z zagotavljanjem popolne interoperabilnosti cestninskih storitev v skladu in sorazmerno s potrebami uporabnikov. <i>Posebni cilj 1:</i> Odstranitev ovir pri vstopu na trg in spodbujanje razvoja konkurenčnega trga za elektronsko pobiranje cestnine <i>Posebni cilj 2:</i> Učinkovitejša izterjava cestnin od voznikov vozil, registriranih v tujini <i>Posebni cilj 3:</i> Odstranitev prestroгих obveznosti, naloženih ponudnikom storitev EETS
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Nezadostna organizacija trga elektronskega pobiranja cestnin v državi članici A negativno vpliva na uporabnike cest, registrirane v državi članici B, in obratno. Zato posamezne države članice nimajo spodbude za spremembo, razen če se upoštevajo interesi državljanov in podjetij v EU. To se lahko doseže le z ukrepanjem na ravni EU. Izključno medvladni pristop k čezmejni izterjavi plačila cestnin se je izkazal za neučinkovitega. Učinkovit sistem za izmenjavo informacij o neplačnikih cestnine za vse države članice lahko vzpostavi samo EU.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?
Obravnavane so bile tri alternativne rešitve: 1) Samoregulacija za doseg posebnega cilja 1 + zakonodajni ukrepi za doseg posebnih ciljev 2 in 3. Pri tej možnosti politike se Komisija s sektorjem dogovori o jasnih operativnih ciljih, določenih na podlagi prvega posebnega cilja, ne določi pa načina doseganja teh ciljev. Samoregulacijo za doseg posebnih ciljev 2 in 3 dopolnjuje zavezujoča ureditev. 2) Zakonodajni pristop, pri katerem se vse težave in vzroki težav rešujejo z zakonodajo EU (spremembe Direktive 2004/52/ES in Odločbe 2009/750/ES). 3) Enotni standard EU na področju elektronskega pobiranja cestnin za olajšanje tehnične in postopkovne interoperabilnosti + zakonodajni ukrepi za spodbujanje konkurence na trgu in za doseganje posebnih ciljev 2 in 3. Pri tej možnosti politike se stroški zagotavljanja interoperabilnih storitev zmanjšajo zaradi temeljite harmonizacije sistemov in postopkov cestninjenja. Druga cilja se dosežeta s spremembami zakonodaje. Možnost politike 2 je prednostna možnost. Je druga najbolj učinkovita pri doseganju ciljev in prva pri analizi stroškov in koristi.
Kakšna so stališča različnih zainteresiranih strani? Kdo podpira katero možnost?
MP1 podpira platforma za spodbujanje EETS, ki je sektorska platforma za sodelovanje in vključuje glavne akterje s področja cestninjenja iz 12 držav. Večina njenih članov (veliki deleži) podpira tudi MP2. Zakonodajni ukrepi iz MP2 v veliki meri temeljijo na ugotovitvah sektorja in nacionalnih uprav o pomanjkljivostih veljavne zakonodaje. Skoraj vsi ukrepi so bili deležni močne podpore zainteresiranih strani (in zlasti držav članic), čeprav je bilo izraženo tudi nasprotovanje nekaterim elementom. MP3 pa so podprli nepoklicni uporabniki cest in nekateri politiki so jo omenjali kot pravi pristop. Vendar so jo predstavniki cestninskega sektorja večinoma zavrnil.
C. Učinki najprimernejše možnosti
Katere so koristi najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

¹ EETS: Evropsko elektronsko cestninjenje.

MP2 bo uporabnikom cest omogočila prihranke v višini 370 milijonov EUR (neto sedanja vrednost (NSV), 2016–2025). Največ teh prihrankov bo v sektorju tovornjakov, ki ga večinoma sestavljajo MSP. Upravljalci cestnega omrežja bodo prihranili, ker ne bodo dobavljali odvečnih naprav OBU (48 milijonov EUR NSV), imeli pa bodo tudi dodatne prihodke od cestnin (150 milijonov EUR letno) zaradi boljših pravil za čezmejno izterjavo cestnine. Za ponudnike storitev EETS se bo zmanjšalo regulativno breme, povezano z vstopom na nacionalne trge (10 milijonov EUR NSV ob pričakovanih 12 ponudnikih storitev EETS). Njihov trg se bo razširil z dodatnimi prihodki v višini 700 milijonov EUR letno.
Kakšni so stroški najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)? <i>Upravljalci cestnega omrežja</i> bodo imeli dodatne stroške zaradi prilagoditve sistemov cestninjenja novim zahtevam (174 milijonov EUR NSV). <i>Celotna neto akumulirana korist MP2 (koristi–stroški) znaša 254 milijonov EUR (NSV).</i>
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost? <i>Edini učinek na MSP so koristi, zato izjeme niso potrebne. Največjega učinka bo deležna skupina MSP, ki jo sestavljajo podjetja cestnega tovornega prometa. Za to skupino neto pozitiven skupni ekonomski učinek znaša 300 milijonov EUR (NSV).</i> <i>Na splošno se bo s pobudo zvišala raven konkurenčnosti na trgu elektronskega cestninjenja, saj bodo določena poštena tržna pravila. S pobudo se bo zvišala raven konkurenčnosti prevoznikov cestnega tovornega prometa (zmanjšalo se bo namreč njihovo regulativno breme) ter močno povečala raven konkurenčnosti ponudnikov storitev EETS.</i>
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave? <i>Ker so številni upravljalci cest dejansko nacionalne uprave ali agencije, bodo imeli dodatni stroški za upravljavce cest učinek na nacionalne proračune. Vendar pa bo učinek razmeroma majhen (največ nekaj milijonov evrov na posamezno nacionalno upravo). Zaradi obvezne uporabe vzorca „preprodajalca“, ko ponudnik storitev EETS izstavi račun uporabnikom v lastnem imenu in ne v imenu upravljavca ceste, bi lahko imele države članice, ki obravnavajo cestnine kot davke, nekaj težav pri izvajanju.</i>
Ali bo prišlo do drugih znatnih učinkov? <i>Drugi učinki v primerjavi z zgoraj opisanimi ne bodo znatni.</i>
Sorazmernost? <i>Ukrepi iz možnosti politike 2 so bili opredeljeni na podlagi dolgotrajnega posvetovanja in dialoga z vsemi akterji na trgu elektronskega pobiranja cestnin ter so zato izraz soglasja znotraj sektorja. To bi morale zagotoviti njeno sorazmernost.</i>
D. Spremljanje
Kdaj bo politika pregledana? <i>Predvideno je, da bo Komisija analizirala učinke nove zakonodaje leta 2025.</i>

C. Učinki najprimernejše možnosti
Katere so koristi najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
MP3b bi • zmanjšala stroške zaradi zastojev za 9 milijard EUR do leta 2030, zagotovila dodatne prihodke od cestnin v višini 10 milijard EUR letno in pripomogla k povečanju naložb v ceste za 25 %; • močno zmanjšala emisije CO₂, NO_x in delcev; • izboljšala javno zdravje in zmanjšala stroške onesnaženosti zraka in nesreč (0,37 milijarde EUR do leta 2030); • omogočila do 208 000 novih delovnih mest in dodatne koristi v višini 0,19 % BDP ter • prispevala k enaki obravnavi državljanov EU, saj bi se prepolovila cena kratkotrajnih vinjet.
Kakšni so stroški najprimernejše možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Stroški tovornega prometa bi se povečali za 1,1 %, pri čemer bi stroški za potnike ostali nespremenjeni. Organi bi imeli stroške zaradi razmestitve novih ali razširitve obstoječih sistemov cestninjenja v zadevnih državah članicah (enkratna skupna naložba v višini 1,2–1,4 milijarde EUR) in operativne stroške v višini 168–200 milijonov EUR letno. Z razširitvijo zaračunavanja cestnin na nove dele omrežja in nove skupine uporabnikov bi se lahko stroški izpolnjevanja obveznosti uporabnikov cest povečali za 198–228 milijonov EUR letno.
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
Skoraj 100 % podjetij cestnega tovornega prometa so MSP. Z razširitvijo cestnin bi se zvišali stroški teh podjetij, vendar se večina dodatnih stroškov prenese na stranke, zato bi bilo zvišanje cen zanemarljivo (manj kot 0,25 %). Večje naložbe v infrastrukturo bi imele močen pozitiven učinek na gradbeni sektor.
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Javni sektor bo imel dodatne prihodke, ki so pogojeni z naložbami v razmestitev in delovanje novih elektronskih cestninskih sistemov. Neto učinek na proračune držav članic bi bil lahko enak presežku v višini skoraj 10 milijard EUR letno.
Ali bo prišlo do drugih znatnih učinkov?
Pričakuje se razmeroma močno zmanjšanje porabe dizelskega goriva (za 1,3 %).
Sorazmernost?
Pobuda samo prispeva k doseganju ciljev. Na področju cestninjenja ne postavlja zahtev, temveč usklajuje in olajšuje nacionalne ukrepe. Stroški za države članice, podjetja in državljane so v primerjavi z morebitnimi koristmi omejeni. Zato ne presega tistega, kar je potrebno za reševanje ugotovljenih težav in doseganje ciljev.
D. Spremljanje
Kdaj bo politika pregledana?
Komisija bo novo zakonodajo ocenila leta 2025.