



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 1 juni 2017
(OR. en)

9673/17
ADD 2

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0128 (COD)**

**TRANS 217
CODEC 928
IA 94**

FÖLJENOT

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	1 juni 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2017) 191 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN Följedokument till FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i unionen (omarbetning)

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2017) 191 final.

Bilaga: SWD(2017) 191 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

**FÖRSLAG TILL
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**

**om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem och underlättande av
gränsöverskridande informationsutbyte om underlåtenhet att betala vägavgifter i
unionen (omarbetning)**

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning av Översyn av direktiv 2004/52/EG och kommissionens beslut 2009/750/EG ("rättslig ram för EETS")
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
<i>De nationella marknaderna för uttag av elektroniska vägtullar domineras av lokala monopol och förmedlare av EU-omfattande tjänster för uttag av vägtullar (nedan kallade "betalningsförmedlare i EETS"¹) som möter hinder för att ta sig in på nya marknader. Följden blir att väganvändarna behöver många olika fordonsenheter, kontrakt och faktureringsarrangemang för att betala vägtullar i olika delar av EU, vilket leder till omfattande kostnader och bördor.</i> <i>Ett annat problem är den relativa straffriheten för fordon som är registrerade i en medlemsstat och som inte betalar vägtullar i en annan medlemsstat. Det finns idag ingen effektiv lösning på EU-nivå för informationsutbyte om dem som underlåter att betala vägtullar. Detta leder till minskade vägtullsintäkter och frustration bland de förare som efterlever reglerna, och bromsar också den tekniska utvecklingen från traditionella tullstationer till moderna vägtullslösningar för fordon i rörelse.</i>
Vad vill man uppnå?
<i>Allmänt mål: Bidra till att den inre marknaden fungerar korrekt genom att säkerställa full tillgång till driftskompatibla vägtullsystem som är förenliga med och står i proportion till väganvändarnas behov.</i> <i>Specifikt mål 1: Undanröja hinder för inträde på marknaden och främja utvecklingen av en konkurrenskraftig marknad för elektroniska vägtullsystem.</i> <i>Specifikt mål 2: Förbättra indrivningen av vägtullar från utlandsregistrerade fordon.</i> <i>Specifikt mål 3: Ta bort de alltför stora skyldigheter som åligger betalningsförmedlare i EETS.</i>
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
<i>Den suboptimerade organisationen av marknaden för uttag av elektroniska vägtullar i medlemsstat A har en negativ påverkan på väganvändare som är registrerade i medlemsstat B och vice versa. Ingen enskild medlemsstat har därför incitament att förändra något såvida inte medborgarnas och näringslivets intressen i övriga EU beaktas. Detta kan bara uppnås genom åtgärder på EU-nivå.</i> <i>När det gäller gränsöverskridande indrivning av vägtullar har det visat sig att en renodlad mellanstatlig strategi inte fungerar. Endast EU kan införa ett effektivt system för informationsutbyte om dem som underlåter att betala vägtullar i alla medlemsstater.</i>
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
<i>Tre alternativa lösningar har övervägts:</i> 1) Självreglering för att uppnå det särskilda målet nr 1 + lagstiftningsåtgärder för att uppnå de särskilda målen nr 2 och 3: Med detta alternativ skulle kommissionen komma överens med branschen om ett antal tydliga operativa mål på grundval av det första särskilda målet, men avstå från att bestämma medlen för att uppnå dessa mål. Självregleringen kompletteras med "hård" lagstiftning för att uppnå de särskilda målen nr 2 och 3. 2) Lagstiftning, där alla identifierade problem och bakomliggande orsaker omfattas av EU-lagstiftning (ändringar av direktiv 2004/52/EG och beslut 2009/750/EG). 3) En gemensam EU-standard för uttag av elektroniska vägtullar (ETC) för att underlätta teknisk och förfarandemässig driftskompatibilitet + lagstiftningsåtgärder för att främja konkurrensen på marknaden och för att uppnå de särskilda målen nr 2 och 3: I detta alternativ sänks kostnaderna för att tillhandahålla driftskompatibla system tack vare en grundlig harmonisering av system och förfaranden för vägtullar. De andra målen uppnås genom ändringar i lagstiftningen. Alternativ 2 är det rekommenderade alternativet. Det är näst mest effektivt när det gäller att uppnå målen, men kommer först i fråga om kostnads-nyttoanalys.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Alternativ 1 stöds av EFP (EETS Facilitation Platform) – branschens samarbetsplattform som omfattar de viktigaste aktörerna inom elektroniska vägtullar i tolv länder. De flesta EFP-medlemmarna stöder även (stora delar av) alternativ 2. De lagstiftningsåtgärder som ingår i alternativ 2 bygger i stor utsträckning på branschens och de nationella myndigheternas erfarenheter av bristerna i den nuvarande lagstiftningen. Nästan alla dessa åtgärder fick starkt stöd från de berörda parterna (och särskilt medlemsstaterna), även om invändningar uttrycktes i fråga om vissa

¹ EETS: European Electronic Toll Service.

delar.

Alternativ 3 slutligen, har stöd från icke yrkesmässiga väganvändare och har av vissa politiker omtalats som rätt väg att gå. Det avvisas dock till stora delar av företrädare för vägtullsbranschen.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om ett sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?

Alternativ 2 kommer att innebära besparingar för **väganvändare** som uppgår till 370 miljoner euro (nettonuvärde, 2016–2025). De flesta av dessa besparingar kommer att gynna **åkeribranschen**, som främst består av små och medelstora företag. **Vägnätsförvaltare** kommer att gynnas genom besparingar tack vare att ingen upphandling av överflödiga fordonsenheter krävs (48 miljoner euro i nettonuvärde) och extra intäkter från vägtullar tack vare bättre regler om gränsöverskridande indrivning (150 miljoner euro per år). **Betalningsförmedlare i EETS** kommer att gynnas av en lättning i den lagstiftningsmässiga bördan som hänger samman med inträde på nationella marknader (10 miljoner euro i nettonuvärde för tolv förväntade förmedlare). Dessutom kommer deras marknad att öka med ytterligare intäkter på 700 miljoner euro per år.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?

Vägnätsförvaltare kommer att drabbas av extra kostnader för anpassning av sina vägtullsystem till nya krav på 174 miljoner euro (nettonuvärde).

Allt sammantaget **motsvarar den sammanlagda nyttan av alternativ 2 (nytta minus kostnader) 254 miljoner euro (nettonuvärde).**

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

Små och medelstora företag påverkas endast positivt och därmed behövs inga undantag. Den huvudsakliga gruppen av små och medelstora företag som påverkas utgörs av åkeriföretag. **Den sammanlagda positiva ekonomiska påverkan på dessa uppgår till 300 miljoner euro (nettonuvärde).**

Allt sammantaget kommer initiativet att öka konkurrenskraften på marknaden för uttag av elektroniska vägtullar genom inrättandet av rättvisa marknadsregler. Initiativet kommer att bidra till ökad konkurrenskraft hos **åkeriföretagen** (eftersom deras regelbörda kommer att minska). Det kommer i hög grad att öka konkurrenskraften hos **betalningsförmedlarna i EETS**.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Eftersom många vägförvaltare i själva verket är nationella förvaltningar eller organ kommer de extra kostnaderna för vägförvaltare att påverka nationella budgetar. Denna påverkan kommer dock att vara relativt liten (högst några miljoner euro per nationell förvaltning).

Den obligatoriska användningen av "återförsäljare", där en betalningsförmedlare i EETS fakturerar användare i eget namn i stället för vägförvaltarens, skulle kunna leda till vissa svårigheter med genomförandet i de medlemsstater som betraktar vägtullar som skatter.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Andra konsekvenser kommer att vara obetydliga jämfört med dem som redan beskrivits ovan.

Proportionalitetsprincipen

Åtgärderna i alternativ 2 har fastställts på grundval av omfattande samråd och dialog med alla aktörer på marknaden för uttag av elektroniska vägtullar (ETC) och återspeglar därmed ett samförstånd mellan branschens aktörer. Detta bör garantera dess proportionalitet.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Meningen är att kommissionen ska analysera konsekvenserna av den nya lagstiftningen år 2025.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser
Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om ett sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?
Alternativ 3b skulle • minska trängselkostnaderna med 9 miljarder euro fram till 2030, ge ytterligare intäkter från vägtullar på 10 miljarder euro per år och bidra till att öka investeringarna i vägar med 25 %, • avsevärt minska koldioxid-, kväveoxid- och partikelutsläppen, • förbättra folkhälsan och minska kostnaderna för luftföroreningar och olyckor (0,37 miljarder euro fram till 2030), • göra det möjligt att skapa upp till 208 000 nya arbetstillfällen och ytterligare fördelar motsvarande 0,19 % av BNP, och • bidra till lika behandling av EU-medborgare genom att halvera priset på vinjetter med kort giltighet.
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)?
Kostnaderna för godstransporter ökar med 1,1 % medan passagerarkostnaderna förblir oförändrade. Kostnaderna för myndigheterna omfattar införandet av nya vägtullsystem eller utbyggnaden av befintliga system i de berörda medlemsstaterna (en engångsinvestering på totalt 1,2–1,4 miljarder euro) samt driftskostnader på 168–200 miljoner euro per år. En utvidgning av vägavgifterna till nya delar av vägnätet och till nya användargrupper kan öka väganvändarnas kostnader för att följa bestämmelserna med 198–228 miljoner euro per år.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
Nästan 100 % av vägtransportföretagen är små och medelstora företag. En utvidgning av systemet med vägtullar skulle öka deras kostnader för att följa bestämmelserna, men de flesta merkostnader förs över på kunderna, vilket leder till en marginell prisstegring (på mindre än 0,25 %). Ökade investeringar i infrastruktur skulle ha en starkt positiv inverkan på byggsektorn.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?
Den offentliga sektorn kommer att gynnas av ytterligare intäkter genom investeringar i utbyggnad och drift av nya elektroniska vägtullsystem. Nettoeffekten på medlemsstaternas budgetar kan komma att uppgå till ett överskott på nästan 10 miljarder euro per år.
Uppstår andra betydande konsekvenser?
En relativt kraftig minskning (1,3 %) av dieselkonsumtionen förväntas.
Proportionalitetsprincipen
Initiativet bidrar endast till uppnående av målen. I stället för att göra tillämpningen av vägavgifter obligatorisk samordnar och underlättar det åtgärder på nationell nivå. Kostnaderna för medlemsstater, företag och medborgare är begränsade i förhållande till de potentiella fördelarna. Initiativet går följaktligen inte utöver vad som är nödvändigt för att lösa de konstaterade problemen och uppnå målen.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
Kommissionen kommer att utvärdera den nya lagstiftningen år 2025.