



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 8 Σεπτεμβρίου 2023
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2023/0311 (COD)

12755/23
ADD 5

SOC 587
ANTIDISCRIM 161
FREMP 235
TRANS 341
SPORT 25
CULT 93
CODEC 1551
IA 214

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	7 Σεπτεμβρίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2023) 291 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση της ευρωπαϊκής κάρτας αναπηρίας και της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης για άτομα με αναπηρία

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2023) 291 final.

σνημμ.: SWD(2023) 291 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 6.9.2023
SWD(2023) 291 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
για τη θέσπιση της ευρωπαϊκής κάρτας αναπηρίας και της ευρωπαϊκής κάρτας
στάθμευσης για άτομα με αναπηρία

{COM(2023) 512 final} - {SEC(2023) 305 final} - {SWD(2023) 289 final} -
{SWD(2023) 290 final}

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ

Ποιο είναι το πρόβλημα;

Οι άνθρωποι στην ΕΕ μετακινούνται όλο και περισσότερο και όλοι έχουν το δικαίωμα να κυκλοφορούν ελεύθερα στην ΕΕ και να έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες σε όλα τα κράτη μέλη. Ωστόσο, στην πράξη, τα άτομα με αναπηρία εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν εμπόδια που μπορεί να τα αποτρέπουν ή να τα αποθαρρύνουν από το να μετακινούνται ελεύθερα, ιδίως επειδή οι κάρτες ή τα πιστοποιητικά τους αναπηρίας που εκδίδονται σε εθνικό επίπεδο δεν αναγνωρίζονται πάντα όταν προσπαθούν να αποκτήσουν πρόσβαση σε υπηρεσίες υπό τους ίδιους προνομιακούς όρους με εκείνους που παρέχονται σε άτομα με αναπηρία στη χώρα επίσκεψης κατά τη διάρκεια σύντομων ταξιδιών σε άλλα κράτη μέλη. Αυτό έχει πρακτικές επιπτώσεις για τα άτομα με αναπηρία που επιθυμούν να ταξιδέψουν σε άλλα κράτη μέλη.

Ελλείπει κανονιστικών υποχρεώσεων, η αποδοχή εθνικών καρτών αναπηρίας και πιστοποιητικών μη μόνιμων κατοίκων είναι προαιρετική και, ως εκ τούτου, περιορίζεται σε ολόκληρη την ΕΕ. Επιπλέον, δεν υπάρχει επαρκής ευαισθητοποίηση και γνώση σχετικά με τις διάφορες εθνικές κάρτες / τα εθνικά πιστοποιητικά αναπηρίας. Ως εκ τούτου, **όταν άτομα με αναπηρία ταξιδεύουν ή επισκέπτονται άλλα κράτη μέλη, εμποδίζεται η πρόσβασή τους σε προνομιακούς όρους, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με υπηρεσίες που παρέχονται αντί αμοιβής ή χωρίς αμοιβή.** Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε έμμεσες διακρίσεις λόγω ιθαγένειας σε ορισμένες περιπτώσεις ή, τουλάχιστον, σε αβεβαιότητα ως προς το κατά πόσον ένα άτομο θα είναι σε θέση να χρησιμοποιεί την κάρτα / το πιστοποιητικό αναπηρίας του κατά την πρόσβαση σε υπηρεσίες. Τα άτομα με αναπηρία και οι οικογένειές τους ενδέχεται να αντιμετωπίσουν κόστος πρόσβασης και χρήσης υπηρεσιών που παρέχονται δωρεάν σε άτομα με αναπηρία και τις οικογένειές τους στη χώρα προορισμού και να μην απολαύουν προνομιακών όρων, όπως η χρηματική στήριξη, οι απαλλαγές από την πληρωμή συγκεκριμένων υπηρεσιών και άλλα είδη στήριξης. Κατά συνέπεια, τα άτομα με αναπηρία μπορεί να αποθαρρύνονται από το να ταξιδεύουν σε άλλα κράτη μέλη.

Οι δημόσιες αρχές λαμβάνουν αιτήματα παροχής πληροφοριών σχετικά με την αναγνώριση καρτών ή πιστοποιητικών αναπηρίας που έχουν εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, γεγονός που αυξάνει τη διοικητική τους επιβάρυνση. Αντιμετωπίζουν επίσης ανασφάλεια δικαίου, καθώς δεν διαθέτουν τα μέσα για να επιβεβαιώσουν την εγκυρότητα των εν λόγω καρτών/πιστοποιητικών.

Επιπλέον, οι πάροχοι υπηρεσιών δυσκολεύονται να αναγνωρίσουν το ευρύ φάσμα των εθνικών καρτών και πιστοποιητικών αναπηρίας που είναι απαραίτητα για τη χορήγηση προνομιακών όρων. Ο τομέας του τουρισμού αντιμετωπίζει επίσης οικονομικές απώλειες λόγω της απώλειας ευκαιριών για ταξίδια από άτομα με αναπηρία.

Όταν ταξιδεύουν με αυτοκίνητο στην ΕΕ, τα άτομα με αναπηρία αντιμετωπίζουν δυσκολίες στη χρήση της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης. Για πολλά άτομα με αναπηρία, η μεταφορά με αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης είναι η καλύτερη ή η μοναδική επιλογή για την ανεξάρτητη μετακίνησή τους. Ως εκ τούτου, η διαθεσιμότητα διευκολύνσεων στάθμευσης που προορίζονται αποκλειστικά για άτομα με αναπηρία είναι καίριας σημασίας. Το δελτίο στάθμευσης της ΕΕ για άτομα με αναπηρία, που δημιουργήθηκε με τη σύσταση 98/376/ΕΚ του Συμβουλίου, σχεδιάστηκε για να διευκολύνει αυτήν την κατάσταση. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητά του υπονομεύεται από τις εθνικές διαφορές στον χρησιμοποιούμενο μορφότυπο, την έλλειψη πληροφοριών σχετικά με τους όρους που παρέχονται στους κατόχους τέτοιων δελτίων σε όλα τα κράτη μέλη και τις περιπτώσεις απάτης και

πλαστογράφησης του. Ως εκ τούτου, είναι συχνά ασαφές για τους κατόχους τέτοιων δελτίων το πώς μπορούν να τα χρησιμοποιούν, πού μπορούν να οδηγούν και να σταθμεύουν, και πώς μπορούν να τηρούν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας εκτός του τόπου διαμονής τους. Η μη αναγνώριση του δελτίου στάθμευσης της ΕΕ έχει ως αποτέλεσμα πρακτικά μειονεκτήματα για τα άτομα με αναπηρία, όπως η αδυναμία στάθμευσης κοντά στην είσοδο χώρων ή η επιβολή χρηματικών προστίμων. Μπορεί να περιορίσει τη χρήση των υπηρεσιών, οδηγώντας σε άνιση μεταχείριση σε σύγκριση με τα άτομα με αναπηρία με κάρτα στάθμευσης που εκδίδεται από τη χώρα επίσκεψης, και τελικά να αποθαρρύνει τα άτομα αυτά από το να ταξιδέψουν.

Εάν δεν ληφθούν μέτρα, τα άτομα με αναπηρία είναι πιθανό να συνεχίσουν να αντιμετωπίζουν αβεβαιότητα ως προς το κατά πόσον η εθνική τους κάρτα ή το πιστοποιητικό αναπηρίας θα γίνονται δεκτά όταν ταξιδεύουν στην ΕΕ.

Ο αντίκτυπος του πιλοτικού προγράμματος για την ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας αναμένεται να είναι περιορισμένος λόγω του οικειοθελούς του χαρακτήρα και του περιορισμένου αριθμού των κρατών μελών και των τομέων που συμμετέχουν. Από την άλλη πλευρά, ο θετικός ρόλος της κάρτας στάθμευσης της ΕΕ στην προώθηση της ελεύθερης κυκλοφορίας και των δικαιωμάτων στάθμευσης των ατόμων με αναπηρία θα συνεχιστεί. Ωστόσο, τα προβλήματα με την αναγνώρισή της από τα κράτη μέλη αναμένεται να αυξηθούν λόγω των τεχνικών και ψηφιακών εξελίξεων, οι οποίες αυξάνουν την απόκλιση των μοντέλων.

Η γήρανση του πληθυσμού αναμένεται να αυξήσει το πρόβλημα, καθώς υπάρχει μεγαλύτερη συχνότητα εμφάνισης αναπηρίας στα άτομα ηλικίας 65 ετών και άνω (επί του παρόντος 48,6 % των ατόμων αυτής της ηλικιακής ομάδας). Επιπλέον, τα μοτίβα ταξιδιού του γενικού πληθυσμού αναμένεται να αυξηθούν, όπως ήταν η τάση έως το 2019 πριν από την πανδημία COVID-19. Για τα άτομα με αναπηρία, καταρτίζονται τέσσερα σενάρια με βάση παραδοχές σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα αναπτυχθεί η απόσταση μεταξύ αυτής της ομάδας ατόμων και του γενικού πληθυσμού όσον αφορά την τάση διεξαγωγής ταξιδιών¹. Το βασικό σενάριο περιέχει την παραδοχή ότι η απόσταση παραμένει σταθερή. Το σενάριο αυξανόμενης απόστασης υποθέτει ότι η συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στον τουρισμό δεν αυξάνεται παράλληλα με τη συμμετοχή του γενικού πληθυσμού. Δύο πιο αισιόδοξα σενάρια προϋποθέτουν είτε ελάχιστη μείωση είτε κάλυψη της απόστασης στον τομέα των ταξιδιών. Ωστόσο, σε περίπτωση μη ανάληψης δράσης, **το πιθανότερο σενάριο είναι ότι η εκτιμώμενη απόσταση μεταξύ της συμμετοχής των ατόμων με αναπηρία στα ταξίδια και του γενικού πληθυσμού θα παραμείνει αμετάβλητη** εάν εξακολουθήσει η αβεβαιότητα όσον αφορά την αναγνώριση των καρτών/πιστοποιητικών αναπηρίας.

Τι αναμένεται να επιτευχθεί με την παρούσα πρωτοβουλία;

Ο γενικός στόχος της πρωτοβουλίας για την ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας είναι να διευκολύνει την ελεύθερη κυκλοφορία και την ισότιμη πρόσβαση σε προνομιακούς όρους στις υπηρεσίες που παρέχονται στα άτομα με αναπηρία, ανεξάρτητα από το πού ταξιδεύουν στην ΕΕ. Ειδικότερα, αποσκοπεί στη διευκόλυνση της αμοιβαίας αναγνώρισης των καρτών αναπηρίας για τους σκοπούς της πρόσβασης σε υπηρεσίες όταν τα άτομα με αναπηρία

¹ Τα σενάρια βασίζονται στις πληροφορίες που συλλέχθηκαν σχετικά με προηγούμενες τάσεις όσον αφορά την τάξη διεξαγωγής ταξιδιών για τον πληθυσμό ηλικίας 15-64 (βάση δεδομένων Eurostat, TOUR_DEM_TOTOT που είναι διαθέσιμη σ' αυτόν τον [σύνδεσμο](#)) και στα δεδομένα ερευνών σχετικά με τα άτομα με αναπηρία στην ίδια ηλικιακή ομάδα [Economic Impact and Travel Patterns of Accessible Tourism in Europe - Full Report (οικονομικός αντίκτυπος και ταξιδιωτικά μοτίβα προσβάσιμου τουρισμού στην Ευρώπη — Πλήρης έκθεση), 08/03/2015 DG GROW Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που είναι διαθέσιμη σ' αυτόν τον [σύνδεσμο](#)).

ταξιδεύουν σε άλλα κράτη μέλη ή τα επισκέπτονται. Αποσκοπεί επίσης στη διευκόλυνση της χρήσης της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης και στη διασφάλιση της ασφάλειας δικαίου ως προς αυτή.

Κατά την πρόσβαση σε υπηρεσίες που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της, και που παρέχονται είτε αντί αμοιβής είτε χωρίς αμοιβή, οι κάτοχοι της ευρωπαϊκής κάρτας αναπηρίας θα επωφελούνται από τους ίδιους προνομιακούς όρους που παρέχονται στα άτομα με αναπηρία στο κράτος μέλος το οποίο επισκέπτονται. Επιπλέον, η πρωτοβουλία αποσκοπεί στη βελτίωση της λειτουργίας της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης για άτομα με αναπηρία, βελτιώνοντας την αμοιβαία αναγνώριση, την ευαισθητοποίηση και την πρόληψη της πλαστογράφησης και της απάτης κατά τη χρήση της.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ;

Τα προβλήματα που εντοπίζονται έχουν διασυνοριακή διάσταση η οποία δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί από τα κράτη μέλη μεμονωμένα. Η ανάγκη για δράση της ΕΕ συνδέεται άμεσα με τα διασυνοριακά ταξίδια και τις συναφείς προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία που ταξιδεύουν εντός της ΕΕ. Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί μια συντονισμένη προσέγγιση μεταξύ των κρατών μελών, ώστε τα άτομα με αναπηρία που είναι κάτοχοι κάρτας ή πιστοποιητικού αναπηρίας να μπορούν να απολαμβάνουν τους ίδιους προνομιακούς όρους ανεξάρτητα από το πού ταξιδεύουν στην ΕΕ. Σε περίπτωση που η ΕΕ δεν παρέμβει, οι υφιστάμενες διαφορές στις εθνικές κάρτες / τα εθνικά πιστοποιητικά αναπηρίας θα αυξηθούν και η διαφορετική μεταχείριση των ατόμων με αναπηρία στα κράτη μέλη θα συνεχιστεί ή θα αυξηθεί, υπονομεύοντας τα δικαιώματα τους ελεύθερης κυκλοφορίας.

Β. Επιλογές πολιτικής

Ποιες νομοθετικές και μη νομοθετικές επιλογές πολιτικής έχουν εξεταστεί; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Γιατί;

Η αξιολόγηση εξέτασε επιλογές πολιτικής που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αμοιβαίας αναγνώρισης του καθεστώτος αναπηρίας στην ΕΕ σε σχέση με την πρόσβαση σε υπηρεσίες κατά την επίσκεψη σε άλλο κράτος μέλος Α) και στη διευκόλυνση της χρήσης και την ασφάλεια δικαίου κατά τη χρήση της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης για άτομα με αναπηρία Β), οι οποίες, συνδυαστικά, αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που εντοπίστηκαν. Απορρίφθηκαν διάφορες επιλογές, όπως οι εθελοντικές ρυθμίσεις ή η επιλογή υπηρεσιών.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι συνδυασμός της **επιλογής πολιτικής Α2** (υποχρεωτικό υπόδειγμα ευρωπαϊκής κάρτας αναπηρίας σε όλα τα κράτη μέλη για ταξίδια για σκοπούς ταξιδιού και/ή επίσκεψης που θα καλύπτει όλους τους τομείς υπηρεσιών) με την **επιλογή Β2** (υποχρεωτικό υπόδειγμα ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης).

Η **επιλογή Α2** είναι η πλέον αποτελεσματική για τη διευκόλυνση της αμοιβαίας αναγνώρισης των καρτών αναπηρίας σε σχέση με την πρόσβαση σε υπηρεσίες κατά την επίσκεψη σε άλλο κράτος μέλος, καθώς επιβάλλει τη δημιουργία της ευρωπαϊκής κάρτας αναπηρίας, η οποία θα χρησιμοποιείται ακριβώς για τον σκοπό αυτόν και θα μπορεί να αναγνωριστεί εύκολα σε όλα τα κράτη μέλη. Η κάρτα θα εξαλείψει την αβεβαιότητα τόσο για τους παρόχους υπηρεσιών που πρέπει να ελέγχουν το καθεστώς αναπηρίας των πελατών όσο και για τα άτομα με αναπηρία που ταξιδεύουν σε άλλα κράτη μέλη ή τα επισκέπτονται.

Η **επιλογή B2** είναι η πλέον αποτελεσματική για τη διευκόλυνση της αναγνώρισης της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης. Ως δεσμευτική νομοθετική πράξη, καθιστά υποχρεωτικές τις ελάχιστες απαιτήσεις για το κοινό υπόδειγμα της ΕΕ για την κάρτα στάθμευσης και τον μορφότυπο και τα χαρακτηριστικά της. Ο περισσότερο ομοιογενής μορφότυπος για τις εθνικές κάρτες στάθμευσης θα μειώσει την αβεβαιότητα που συνδέεται με την αναγνώρισή τους για τα άτομα με αναπηρία όταν ταξιδεύουν με αυτοκίνητο στην ΕΕ. Αυτό θα επιτρέψει στους κατόχους κάρτας να ταξιδεύουν με αυτοκίνητο, χωρίς να διατρέχουν κίνδυνο η κάρτα στάθμευσής τους να μην αναγνωρίζεται στο εξωτερικό. Θα οδηγήσει επίσης σε εξοικονόμηση κόστους για τα οικεία άτομα, καθώς θα χρησιμοποιούν δημόσιες θέσεις στάθμευσης που προορίζονται αποκλειστικά για τα άτομα με αναπηρία.

Όσον αφορά την επιλογή της νομικής πράξης, η **οδηγία** θεωρείται κατάλληλο, αναλογικό και αποτελεσματικό μέσο για την επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας και συνάδει με τις προσδιορισμένες νομικές βάσεις.

Ποιο μέρος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο [ψήφισμά του του 2022](#), πιστεύει ακράδαντα ότι η ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας θα πρέπει να βασίζεται σε δεσμευτική ενωσιακή νομοθετική πράξη που θα καλύπτει διάφορους τομείς πέραν του πολιτισμού, της ψυχαγωγίας και του αθλητισμού.

Τα άτομα με αναπηρία και οι οργανώσεις τους υποστηρίζουν κατά κύριο λόγο την επέκταση της πρωτοβουλίας πέραν των τομέων που καλύπτονται από την πιλοτική ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας. Στη δημόσια διαβούλευση, η πλειονότητα όσων απάντησαν (από 3 361 συνολικά) δήλωσε ότι οι κύριοι τομείς που θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας είναι οι δημόσιες συγκοινωνίες (1 821), οι πολιτιστικές δραστηριότητες (1 566) και η στάθμευση (1 534).

Υπάρχει συναίνεση μεταξύ των κρατών μελών ότι το πρόβλημα είναι υπαρκτό, ότι απαιτείται δράση της ΕΕ και ότι μια δεσμευτική πρωτοβουλία αποτελεί κατάλληλο μέσο για την αντιμετώπισή του. Υπάρχει επίσης συναίνεση μεταξύ των χρηστών και των κρατών μελών ότι η ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας και η ευρωπαϊκή κάρτα στάθμευσης θα πρέπει να διατηρηθούν ως χωριστές κάρτες και ότι θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στους κατόχους καρτών τόσο φυσικές όσο και ψηφιακές κάρτες.

Υπάρχει επίσης ισχυρή στήριξη από τα ενδιαφερόμενα μέρη για νομοθετική πράξη.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής;

Από την ανάλυση προκύπτει ότι η εφαρμογή της προτιμώμενης επιλογής θα έχει διάφορα οφέλη για τα άτομα με αναπηρία, τους παρόχους υπηρεσιών και τις εθνικές αρχές.

Για τα άτομα με αναπηρία:

- μείωση της αβεβαιότητας και αύξηση της συμμετοχής στον τουρισμό (εκτιμάται ότι η επιλογή A2 θα μειώσει την απόσταση ως προς τις μετακινήσεις από **2,8 έως 4,12 ποσοστιαίες μονάδες**).

- άμεσα χρηματικά οφέλη περίπου για το 44 % των ατόμων με αναπηρία, στα οποία, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης, στο παρελθόν δεν παρέχονταν πρόσβαση σε προνομιακούς όρους κατά τα ταξίδια τους σε άλλο κράτος μέλος. Τα ποσά αυτά κυμαίνονται μεταξύ 30 και 120 EUR (αν τα άτομα ταξιδεύουν μόνα) και μεταξύ 80 και 250 EUR (αν ταξιδεύουν με προσωπικό βοηθό) για ταξίδια έως και 4 ημερών και από 100 έως 400 EUR ανά ταξίδι (ανά άτομο) για ταξίδια έως 2 μηνών.
- μειωμένος κίνδυνος επιβολής προστίμου λόγω μη αναγνώρισης της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης ή κίνδυνος υποχρέωσης καταβολής αντιτίμου για θέσεις στάθμευσης. Η εξοικονόμηση μπορεί να ποσοτικοποιηθεί γενικά ως ποσό κάτω των 300 EUR λόγω της αποφυγής προστίμων στάθμευσης σε ολόκληρη την ΕΕ. Εξοικονόμηση 4 EUR ημερησίως ή 3 EUR ανά ώρα.

Για τους παρόχους υπηρεσιών:

- Μείωση της αβεβαιότητας σχετικά με την εγκυρότητα των εθνικών καρτών και μείωση του κόστους ελέγχου των καρτών/πιστοποιητικών, συμπεριλαμβανομένης της ευρωπαϊκής κάρτας στάθμευσης, αύξηση του κύκλου εργασιών² από την πληρωμή όσων συνοδεύουν άτομα με αναπηρία και οφέλη της αγοράς από περισσότερα άτομα με αναπηρία που ταξιδεύουν. Η προσβάσιμη τουριστική αγορά αναμένεται να αυξηθεί από 2,1 έως 3,1 δισ. EUR για την προτιμώμενη επιλογή της ευρωπαϊκής κάρτας αναπηρίας. Τα στοιχεία αυτά αφορούν όλες τις δραστηριότητες και τις δαπάνες τους όταν ταξιδεύουν. Όσον αφορά την κάρτα στάθμευσης, η προτιμώμενη επιλογή έχει τη δυνατότητα να αυξήσει την προστιθέμενη αξία του προσβάσιμου τουρισμού από 0,2 έως 0,3 δισ. EUR.

Για τις εθνικές αρχές:

- αύξηση του μεγέθους της προσβάσιμης τουριστικής αγοράς και μείωση του κόστους επιβολής της νομοθεσίας για την ευρωπαϊκή κάρτα στάθμευσης, αύξηση των φορολογικών εσόδων από την αύξηση του μεγέθους της προσβάσιμης τουριστικής αγοράς.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής;

Το εκτιμώμενο κόστος και η φύση των δαπανών που σχετίζονται με την προτιμώμενη επιλογή έχουν ως εξής:

- Για την ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας, οι δαπάνες αφορούν:
 - ο την προσφορά προνομιακών όρων για τους παρόχους υπηρεσιών, π.χ. στην περίπτωση κόστους μεταφοράς που εκτιμάται μεταξύ 116 και 161 εκατ. EUR για την ΕΕ (που αντιστοιχεί στο 0.05-0,08 % των μη αεροπορικών μεταφορών επιβατών), που ποικίλλουν μεταξύ των κρατών μελών·
 - ο την παραγωγή της κάρτας, η οποία εκτιμάται μεταξύ 1,02 και 4,54 EUR ανά κάρτα· και
 - ο τις ψηφιακές δαπάνες, τις διοικητικές δαπάνες, τις δαπάνες για εθνικούς ιστοτόπους και δαπάνες ευαισθητοποίησης, οι οποίες εκτιμώνται μεταξύ 90 000 και 535 000 EUR ανά κράτος μέλος.

² Το 2012 η μελέτη της ΓΔ GROW σχετικά με τον προσβάσιμο τουρισμό εκτίμησε ότι, στην ΕΕ, τα άτομα με αναπηρία ταξιδεύουν με περισσότερους συνοδούς (κατά μέσο όρο 2,2) απ' ό,τι ο ηλικιωμένος πληθυσμός (κατά μέσο όρο 1,6). Τα άτομα αυτά θα είναι πρόσθετοι πελάτες για τις οικείες υπηρεσίες.

- Για την κάρτα στάθμευσης, οι δαπάνες αφορούν:
 - ο την παραγωγή της κάρτας, η οποία εκτιμάται μεταξύ 1,02 και 4,54 EUR ανά κάρτα·
 - ο περιλαμβάνονται οι δαπάνες του ιστοτόπου·
 - ο άλλες δαπάνες που περιλαμβάνονται στην επιλογή πολιτικής θεωρούνται μηδενικές, διότι μπορούν να ενσωματωθούν σε υφιστάμενα συστήματα.

Πώς θα επηρεαστούν οι επιχειρήσεις και οι ΜΜΕ;

Δεν αναμένονται σημαντικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα και τις ΜΜΕ. Η αυξημένη συμμετοχή των ατόμων με αναπηρία στον τουρισμό θα έχει θετικό αντίκτυπο στον τουρισμό, ο οποίος είναι ένας τομέας στον οποίο επικρατούν οι ΜΜΕ.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;

Θα υπάρξουν επίσης ορισμένες δαπάνες για τις εθνικές αρχές: οι συνολικές δαπάνες εφαρμογής θα κυμαίνονται περίπου από 95 000 EUR έως 530 000 EUR για την ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας (ανά χώρα). Σ' αυτές περιλαμβάνονται η εφάπαξ δαπάνη της δημιουργίας του εθνικού ιστοτόπου (περίπου μεταξύ 7 500 και 23 000 EUR) και οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης (που κοστίζουν περίπου από 20 000 έως 70 000 EUR). Η συνολική εφάπαξ δαπάνη της ΕΕ-27 για τη δημιουργία συστήματος ΤΠ για την ψηφιακή ευρωπαϊκή κάρτα αναπηρίας εκτιμάται σε 1,67 εκατ. EUR, ενώ οι δαπάνες τακτικής συντήρησης εκτιμώνται σε περίπου 250 000 EUR ετησίως κατά την έκδοση καρτών για όλα τα άτομα που αναφέρουν «σοβαρούς» περιορισμούς (πρόκειται για την ομάδα ατόμων με αναπηρία που είναι πιθανό να εφοδιαστούν με ευρωπαϊκές κάρτες αναπηρίας).

Για την ευρωπαϊκή κάρτα στάθμευσης, θα υπάρξουν ορισμένες δαπάνες προσαρμογής για την επικαιροποίηση του υποδείγματος της κάρτας και δαπάνες για τη δημιουργία εθνικής βάσης δεδομένων και εθνικού ιστοτόπου (κόστος παρόμοιο με αυτό που προαναφέρθηκε).

Η αύξηση του μεγέθους της προσβάσιμης τουριστικής αγοράς, ιδίως στην περίπτωση της επιλογής Α2, θα οδηγήσει σε αύξηση των φορολογικών εσόδων για τους εθνικούς προϋπολογισμούς.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Αναμένεται ισχυρός θετικός αντίκτυπος στα θεμελιώδη δικαιώματα, και συγκεκριμένα στην ελευθερία κυκλοφορίας (άρθρο 45 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ), στην ένταξη των ατόμων με αναπηρία (άρθρο 26 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ) και στην απαγόρευση των διακρίσεων (άρθρο 21 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ). Η πρωτοβουλία θα εξασφαλίσει μεγαλύτερη κοινωνική συμπερίληψη και ένταξη των ατόμων με αναπηρία σε σύγκριση με το βασικό σενάριο.

Ποια θα είναι η καθαρή σχέση κόστους/οφέλους για την προτιμώμενη επιλογή;

Με βάση τη χαμηλότερη εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας για τον προσβάσιμο τουρισμό ύψους 2,1 δισ. EUR για την προτιμώμενη επιλογή της ευρωπαϊκής κάρτας αναπηρίας, από την οποία αφαιρείται η σχετική εκτιμώμενη δαπάνη, το αποτέλεσμα είναι καθαρό όφελος 1,56 δισ. EUR για την επιλογή αυτή. Με βάση τη χαμηλότερη εκτίμηση της προστιθέμενης αξίας των 0,2 δισ. EUR, από την οποία αφαιρείται η σχετική δαπάνη, το αποτέλεσμα είναι

0,056 δισ. EUR για την προτιμώμενη επιλογή της κάρτας στάθμευσης. Το σύνολο αυτό ανέρχεται σε **1 616 δισ. EUR**.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας, η Επιτροπή θα αξιολογήσει την πρωτοβουλία 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος της, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και κατόπιν διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.