



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 31.5.2017 г.
SWD(2017) 181 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

**ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА
СЪВЕТА**

**за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от
тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури**

{COM(2017) 275 final}
{SWD(2017) 180 final}

Обобщение
Оценка на въздействието на преразглеждането на Директива 1999/62/ЕО
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?
Разглеждат се четири проблема: 1. Пътният транспорт е причина за 17 % от емисиите на CO₂ в ЕС и навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии не е достатъчно, за да бъдат постигнати целите за климата и енергетиката за 2030 г. 2. Качеството на пътищата в ЕС се влошава поради спада на инвестициите в инфраструктурата и отлаганите графици за поддръжка, които не вземат предвид дългосрочните икономически въздействия. 3. Някои държави членки въведоха такси за определен срок (винетки), които дискриминират чуждестранните шофьори, ползващи пътищата инцидентно. 4. Замяряването на въздуха и задръстванията, предизвикани от пътни превозни средства, пораждаат значителни разходи за обществото. Всички тези проблеми могат да бъдат решени чрез справедливо и ефикасно ценообразуване на пътните такси. Прилагането на такси за изминато разстояние в ЕС обаче е непълно и разпокъсано и не отразява адекватно действителните разходи за ползването на пътищата.
Какви цели се преследват?
Целта е да се насърчава устойчивият и справедлив пътен транспорт чрез по-широко прилагане на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“: 1. принос за намаляването на емисиите на CO₂ в транспорта чрез пътни такси 2. принос за подходящо качество на пътищата 3. гаранция, че схемите за пътни такси не дискриминират чуждестранните шофьори, както и 4. използване на пътното таксуване като ефективно средство за намаляване на замърсяването на въздуха и задръстванията.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?
Високите емисии на CO₂ са световен проблем, който изисква съгласувани действия на всички равнища. Проблемът с дискриминацията на чуждестранните шофьори е трансграничен по същността си и може да се разреши единствено на наднационално равнище. Влошаващото се качество на пътищата, замърсяването на въздуха и задръстванията имат последици както на местно, така и на европейско равнище. Необходима е координация на националните действия, за да се гарантира свободното движение на хора и стоки в целия Съюз.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако няма такъв, каква е причината за това?
Вариантите на политиката (ВП) се различават по степента на намеса, като варират от сравнително слаба до значителна. Най-важните мерки на ВП1 са опростяване на съществуващите разпоредби, разширяване на обхвата до автобуси, а за разпоредбите против дискриминацията — и до леки превозни средства. ВП2 се основава на ВП1 и въвежда промяна на таксите въз основа на емисиите на CO₂ с постепенното премахване на винетки за тежки превозни средства (тежкотоварни автомобили и автобуси), като същевременно се стимулира въвеждането на таксуване въз основа на разстоянието. ВП3 има два варианта и включва допълнителни мерки за леките и лекотоварните автомобили, задръстванията в междуградските зони (3а и 3б), както и емисиите на CO₂ и на замърсители, като разграничава таксите за изминато разстояние от таксите за ползване за леки превозни средства (ВП3б). ВП4 премахва поетапно винетките за всички превозни средства и налага таксуване на външните разходи за тежките превозни средства. ВП3б е предпочитаният вариант. ВП4 би бил по-ефективен за постигане на целите, но предполага и по-високи разходи. При съответното политическо решение някои мерки от ВП4 може да се добавят към ВП3б с достатъчно дълъг период на поетапно въвеждане, който да позволи постепенното приспособяване и

разпределянето на разходите.

Каква позиция застъпват различните заинтересовани страни? Кой подкрепя различните варианти?

ВП1 като цяло се подкрепя от заинтересованите страни, макар че някои държави членки са против мерките по отношение на качеството на пътищата. Насърчаването на превозни средства с ниски емисии (ВП2) получава широка подкрепа, а само няколко държави членки се противопоставят на поетапното премахване на винетките за тежкотоварни превозни средства. Мерките за таксуване за задръствания (ВП3) бяха посрещнати донякъде скептично, но заинтересованите страни споделят мнението, че ако бъдат въведени, тези мерки следва да се прилагат за всички превозни средства. ВП4 беше приет резервирано, тъй като предвижда тежки задължения за държавите членки.

В. Въздействие на предпочитания вариант
Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?
ВПЗБ ще: • намали разходите, причинени от задръствания, с 9 милиарда евро до 2030 г., ще осигури допълнителни приходи от такси за изминато разстояние в размер на 10 милиарда евро годишно и ще спомогне за увеличаване на инвестициите в пътища с 25 % • намали значително емисиите на CO₂, NO_x и на фини прахови частици • подобри общественото здраве и намали разходите, причинени от замърсяването на въздуха и производствата (0,37 милиарда евро до 2030 г.) • позволи създаването на до 208 000 нови работни места и допълнителни ползи в размер на 0,19 % от БВП, както и ще • допринесе за равното третиране на гражданите на ЕС, като намали наполовина цената на краткосрочните винетки.
Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?
Разходите за превоза на товари може да се увеличат с 1,1 %, докато разходите за превоза на пътници остават непроменени. Разходите за органите включват въвеждането на нови системи за таксуване или разширяването на съществуващите в съответните държави членки (еднократна инвестиция от общо 1,2—1,4 милиарда евро), както и експлоатационни разходи в размер на 168—200 милиона евро годишно. Разширяването на обхвата на таксуването върху нови участъци от мрежата и нови групи ползватели би могло да доведе до повишение с 198—228 милиона евро годишно на разходите за привеждане в съответствие за ползвателите на пътя.
Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?
Близко 100 % от предприятията за автомобилен превоз на товари са МСП. Разширяването на таксите за изминато разстояние би увеличило техните разходи за привеждане в съответствие; повечето от допълнителните разходи обаче се прехвърлят върху клиентите, което води до пренебрежимо малко увеличение на цените (по-малко от 0,25 %). Възможното намаление на данъците върху превозните средства би компенсирало отчасти увеличението на разходите. Увеличените инвестиции в инфраструктурата ще имат силно положително въздействие върху строителния сектор.
Ще има ли значително отражение върху националните бюджети и администрации?
Публичният сектор ще се възползва от допълнителни приходи, които постъпват за сметка на инвестициите в внедряването и експлоатацията на нови електронни системи за пътно таксуване. Нетното въздействие върху бюджетите на държавите членки би могло да достигне до излишък от близо 10 милиарда евро годишно.
Ще има ли други значителни въздействия?
Очаква се сравнително голям спад в потреблението на дизелово гориво (до 1,3 %).
Пропорционалност
Инициативата допринася единствено за постигането на целите. Тя не въвежда задължение за прилагането на пътни такси, а координира и улеснява действията на национално равнище. Разходите за държавите членки, предприятията и гражданите са ограничени в сравнение с потенциалните ползи. Поради това тя не надхвърля необходимото за намиране на решение на установените проблеми и постигане на целите.
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката?
Комисията ще направи оценка на новото законодателство през 2025 г.