EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

NÁVRHU SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (přepracované znění)

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

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů *revize směrnice 2004/52/ES a rozhodnutí Komise 2009/750/ES* (dále jen „právní rámec EETS“)
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
Vnitrostátním trhům pro elektronický výběr mýtného dominují místní monopoly a poskytovatelé celounijních služeb vybírání mýtného (dále jen „poskytovatelé EETS[1]“) narážejí na překážky, které brání expanzi na nové trhy. V důsledku toho uživatelé silnic potřebují mnoho různých palubních jednotek (OBU), smluv a fakturačních ujednání, aby mohli platit mýtné v různých částech EU, což vede ke značné zátěži a nákladům. *Dalším problémem je relativní beztrestnost vozidel, která jsou registrována v jednom členském státě a nezaplatí mýtné v jiném členském státě. V současnosti vlastně neexistuje účinné řešení na úrovni EU, pokud jde o výměnu informací o neplatičích mýtného. Výsledkem jsou úniky příjmů z mýtného a frustrace řidičů, kteří mýtné platí, ale také se brzdí technický vývoj směřující od tradičních míst výběru mýtného k řešením umožňujícím vybírat mýtné plynule bez zastavování.*
Čeho by mělo být dosaženo?
Obecný cíl: přispět k řádnému fungování vnitřního trhu zajištěním plného přístupu k interoperabilitě služeb výběru mýtného, a to v souladu s potřebami uživatelů silnic a přiměřeně k těmto potřebám. *Specifický cíl č. 1: odstranit překážky pro vstup na trh a posílit rozvoj konkurenčního trhu pro služby elektronického výběru mýtného.* *Specifický cíl č. 2: zlepšit míru vymáhání mýtného od vozidel registrovaných v zahraničí.* *Specifický cíl č. 3: odstranit nepřiměřené povinnosti uložené poskytovatelům EETS.*
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
Suboptimální způsob organizace trhu pro elektronický výběr mýtného v členském státě A má negativní vliv na uživatele silnic registrované v členském státě B a naopak. Žádný členský stát tudíž nemá sám o sobě motivaci, aby situaci změnil, pokud není zohledněn zájem občanů a podniků EU. Toho lze dosáhnout pouze přijetím opatření na úrovni EU. *Pokud jde o přeshraniční vymáhání mýtného, ukázalo se, že čistě mezivládní metoda nefunguje. Účinný systém výměny informací o neplatičích mýtného může vytvořit pouze EU pro všechny členské státy.*
B. Řešení
Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.
Byla zvažována tři alternativní řešení: *1) **Samoregulace k dosažení specifického cíle č. 1 + legislativní opatření k dosažení specifických cílů č. 2 a 3.** V rámci této možnosti politiky Komise souhlasí s odvětvím, pokud jde o řadu jasných operačních cílů odvozených od prvního specifického cíle, ale neukládá způsob, jak těchto cílů dosáhnout. Samoregulaci doplňují závazné právní předpisy k dosažení specifických cílů č. 2 a 3.* *2) **Legislativní přístup**, v rámci nějž jsou všechny zjištěné problémy a jejich příčiny řešeny prostřednictvím právních předpisů EU (změny směrnice 2004/52/ES a rozhodnutí 2009/750/ES).* *3) **Jednotná norma EU o elektronickém výběru mýtného, která usnadní technickou a procesní interoperabilitu, + legislativní opatření na podporu hospodářské soutěže na trhu a k dosažení specifických cílů č. 2 a 3.** V rámci této možnosti politiky se díky široké harmonizaci systémů a postupů v oblasti mýtného sníží náklady na poskytování interoperabilních služeb. Ostatních cílů je dosaženo prostřednictvím změn právních předpisů.* ***Preferovanou možností politiky je možnost č. 2. Je druhou nejúčinnější v dosahování cílů a v analýze nákladů a přínosů vychází nejlépe.***
Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?
***Možnost č. 1** podporuje platforma EFP (EETS Facilitation Platform) – odvětvová platforma pro spolupráci zahrnující hlavní aktéry v odvětví elektronického mýtného ve 12 zemích. Většina členů EFP také podporuje možnost č. 2 resp. její velkou část.* *Legislativní opatření zahrnutá do **možnosti č. 2** vycházejí převážně ze zjištění subjektů v odvětví a vnitrostátních správ ohledně nedostatků stávající legislativy. Téměř všechna opatření si získala silnou podporu zúčastněných stran (zejména členských států), i když byly k některým prvkům vysloveny námitky.* *A konečně **možnost č. 3** má podporu neprofesionálních uživatelů silnic a někteří politici ji zmínili jako cestu, kterou se vydat. Zástupci odvětví mýtného ji však z velké části odmítají.*

[1] EETS: Evropská služba elektronického mýtného (*European Electronic Toll Service*).

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Možnost č. 2 *přinese* ***uživatelům silnic*** *úspory ve výši 370 milionů EUR (čistá současná hodnota, 2016–2025). Z většiny těchto úspor bude mít prospěch* ***odvětví nákladní dopravy****, které je převážně tvořeno malými a středními podniky.* ***Správci silničních sítí*** *budou mít prospěch z toho, že nebudou nakupovat redundantní OBU (48 milionů EUR v čisté současné hodnotě), a z dodatečných tržeb mýtného díky lepším pravidlům o přeshraničním vymáhání (150 milionů EUR ročně). Pro* ***poskytovatele EETS*** *se sníží regulační zátěž spojená se vstupem na vnitrostátní trhy (10 milionů EUR v čisté současné hodnotě pro předpokládanou skupinu 12 poskytovatelů EETS). Kromě toho dojde k rozšíření trhu, což přinese dodatečné tržby ve výši 700 milionů EUR ročně.*

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Správci silničních sítí *budou čelit dodatečným nákladům na přizpůsobení systémů mýtného novým požadavkům ve výši 174 milionů EUR (čistá současná hodnota).*
Celkově ***čisté kumulované přínosy možnosti č. 2 (přínosy minus náklady) činí 254 milionů EUR*** *(čistá současná hodnota).*

Jaký bude dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Jediným dopadem na ***malé a střední podniky*** *jsou přínosy, nejsou proto zapotřebí žádné výjimky. Hlavní dotčenou skupinou malých a středních podniků jsou společnosti působící v oblasti silniční nákladní dopravy.* ***Čistý kumulativní pozitivní hospodářský dopad na ně činí 300 milionů EUR (čistá současná hodnota).***

Iniciativa obecně zvýší konkurenceschopnost na trhu elektronického výběru mýtného tím, že budou zavedena spravedlivá tržní pravidla. Iniciativa přispěje ke zvýšení konkurenceschopnosti ***silničních nákladních dopravců*** *(neboť sníží objem jejich regulační zátěže). Výrazně zvýší konkurenceschopnost* ***poskytovatelů EETS****.*

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Vzhledem k tomu, že správci silničních sítí jsou většinou vnitrostátní správní orgány nebo agentury, zvýšené náklady správců silničních sítí budou mít dopad na rozpočty členských států. Tento dopad však bude poměrně nízký (maximálně několik milionů eur na vnitrostátní správní orgán).
Povinné používání „modelu přeprodeje", kdy poskytovatel EETS fakturuje uživatelům svým vlastním jménem, a nikoli jménem správce silniční sítě, by mohlo vést k určitým problémům s prováděním v členských státech, které mýtné považují za daně.

Očekávají se jiné významné dopady?

Ve srovnání s dopady, které již byly popsány, nebudou další dopady významné.

Proporcionalita?

Opatření v případě možnosti č. 2 byla stanovena na základě rozsáhlé konzultace a dialogu se všemi subjekty na trhu elektronického výběru mýtného, a odráží tedy konsensus mezi subjekty v odvětví. Tím by měla být zajištěna jejich proporcionalita.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Předpokládá se, že Komise provede analýzu dopadů nových právních předpisů v roce 2025.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Možnost č. 3 by:

- do roku 2030 snížila náklady způsobené přetížením dopravy o 9 miliard EUR, přinesla dodatečné příjmy z mýtného ve výši 10 miliard EUR ročně a pomohla zvýšit investice do silnic o 25 %,
- výrazně snížila emise CO_2, NO_x a částic,
- zlepšila veřejné zdraví a snížila náklady způsobené znečištěním ovzduší a nehodami (0,37 miliardy EUR do roku 2030),
- umožnila vytvořit až 208 000 nových pracovních míst a vygenerovala další přínosy ve výši 0,19 % HDP a
- přispěla k rovnému zacházení s občany EU tím, že by snížila cenu krátkodobých dálničních známek na polovinu.

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Růst nákladů na nákladní dopravu o 1,1 %, přičemž náklady pro cestující se nezmění. Náklady správních orgánů zahrnují zavedení nových systémů výběru mýtného nebo rozšíření stávajících systémů v dotčených členských státech (jednorázová investice v celkové výši 1,2–1,4 miliardy EUR) a provozní náklady ve výši 168–200 milionů EUR ročně. Rozšíření výběru silničních poplatků na nové části sítě a nové skupiny uživatelů by mohlo zvýšit náklady uživatelů silnic na dodržování předpisů o 198–228 milionů EUR ročně.

Jaký bude dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?

Téměř 100 % společností působících v oblasti silniční nákladní dopravy jsou malé a střední podniky. Rozšířením mýtného by se zvýšily jejich náklady na dodržování předpisů; většina těchto dodatečných nákladů se však přenáší na klienty, což povede k marginálnímu (méně než 0,25 %) zvýšení cen.

Vyšší investice do infrastruktury by měly významný pozitivní dopad na odvětví stavebnictví.

Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?

Veřejný sektor bude těžit z dodatečných příjmů, kterých se dosáhne za cenu investic do zavedení a provozu nových elektronických systémů mýtného. Čistý dopad na rozpočty členských států by mohl představovat přebytek ve výši cca 10 miliard EUR ročně.

Očekávají se jiné významné dopady?

Očekává se poměrně výrazné snížení spotřeby nafty (o 1,3 %).

Proporcionalita?

Tato iniciativa pouze přispívá k dosažení cílů. Nevyžaduje povinné zpoplatnění silnic, ale pouze koordinuje a usnadňuje vnitrostátní kroky. Náklady pro členské státy, podniky a občany jsou ve srovnání s potenciálními přínosy omezené. Iniciativa tedy nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro řešení zjištěných problémů a splnění cílů.

D. Návazná opatření

Kdy bude tato politika přezkoumána?

Komise provede hodnocení nových právních předpisů v roce 2025.