



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων και με τη διευκόλυνση
της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για μη καταβολή οδικών τελών στην
Ένωση (αναδιατύπωση)**

{ COM(2017) 280 final }

{ SWD(2017) 190 final }

{ SWD(2017) 192 final }

{ SWD(2017) 193 final }

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης
Εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας 2004/52/EK και της απόφασης 2009/750/EK της Επιτροπής («Νομικό Πλαίσιο EYT»)
A. Ανάγκη ανάληψης δράσης
Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;
Οι εθνικές αγορές τηλεδιοδίων κυριαρχούνται από τοπικά μονοπώλια και οι πάροχοι υπηρεσιών είσπραξης διοδίων σε επίπεδο ΕΕ («πάροχοι EYT¹») αντιμετωπίζουν εμπόδια στην επέκταση της δραστηριότητάς τους σε νέες αγορές. Εξαιτίας αυτού, οι χρήστες χρειάζονται πολλές και διαφορετικές εποχούμενες μονάδες, συμβάσεις και ρυθμίσεις πληρωμής των διοδίων σε διαφορετικά μέρη της ΕΕ, με αποτέλεσμα μεγάλο κόστος και επιβάρυνση. Ένα άλλο πρόβλημα είναι η σχετική ατιμωρησία των οχημάτων που είναι ταξινομημένα σε ένα κράτος μέλος και δεν καταβάλλουν τα διόδια σε άλλο κράτος μέλος. Πράγματι, δεν υπάρχει προς το παρόν αποτελεσματική λύση σε επίπεδο ΕΕ για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικών με τους παραβάτες των διοδίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη διαρροή εσόδων από τα διόδια και την απογοήτευση των συμμεμορφούμενων οδηγών, αλλά και την παρεμπόδιση της τεχνολογικής εξέλιξης από παραδοσιακούς σταθμούς διοδίων σε σύγχρονες λύσεις ελεύθερης ροής στα διόδια.
Τι πρέπει να επιτευχθεί;
<u>Γενικός στόχος:</u> Συμβολή στην ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς με εξασφάλιση πλήρους πρόσβασης στη διαλειτουργικότητα υπηρεσιών διοδίων σύμφωνα και ανάλογα με τις ανάγκες των χρηστών του οδικού δικτύου. <u>Ειδικός στόχος 1:</u> Άρση των εμποδίων για την είσοδο στην αγορά και προώθηση της ανάπτυξης ανταγωνιστικής αγοράς υπηρεσιών τηλεδιοδίων. <u>Ειδικός στόχος 2:</u> Βελτίωση του επιπέδου επιβολής των διοδίων από οχήματα ταξινομημένα στο εξωτερικό. <u>Ειδικός στόχος 3:</u> Κατάργηση των υπερβολικών υποχρεώσεων για τους παρόχους EYT.
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);
Η μη ικανοποιητική οργάνωση της αγοράς τηλεδιοδίων στο κράτος μέλος Α επηρεάζει αρνητικά τους χρήστες του οδικού δικτύου με άδεια κυκλοφορίας στο κράτος μέλος Β, και αντιστρόφως. Συνεπώς, τα κράτη μέλη μεμονωμένα δεν έχουν το κίνητρο να αλλάξουν την κατάσταση, εκτός εάν ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα των πολιτών και των επιχειρήσεων της ΕΕ. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ. Όσον αφορά τη διασυννοριακή επιβολή διοδίων, αποδείχθηκε ότι δεν έχει αποτέλεσμα μια αμιγώς διακυβερνητική προσέγγιση. Ένα αποτελεσματικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών σχετικών με τους παραβάτες των διοδίων μπορεί να δημιουργηθεί μόνον από την ΕΕ για όλα τα κράτη μέλη.
B. Λύσεις
Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;
Εξετάστηκαν τρεις εναλλακτικές λύσεις: 1) Αυτορρύθμιση για την επίτευξη του ειδικού στόχου 1 + νομοθετικά μέτρα για την επίτευξη των ειδικών στόχων 2 και 3. Σε αυτήν την επιλογή πολιτικής η Επιτροπή συμφωνεί με τον κλάδο σχετικά με σειρά σαφών επιχειρησιακών στόχων που απορρέουν από τον πρώτο ειδικό στόχο, δεν επιβάλλει όμως τον τρόπο επίτευξης αυτών των στόχων. Η αυτορρύθμιση συμπληρώνεται από ρυθμίσεις για την επίτευξη των ειδικών στόχων 2 και 3. 2) Νομοθετική προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία όλα τα προβλήματα που έχουν διαπιστωθεί και οι αιτίες των προβλημάτων αντιμετωπίζονται με νομοθεσία της ΕΕ (τροποποίηση της οδηγίας 2004/52/EK και της απόφασης 2009/750/EK). 3) Ενιαίο πρότυπο ΕΕ ΕΕΣ για τη διευκόλυνση της τεχνικής και διαδικαστικής διαλειτουργικότητας + νομοθετικά μέτρα για την προώθηση του ανταγωνισμού στην αγορά και για την επίτευξη των ειδικών στόχων 2 και 3. Σε αυτήν την επιλογή πολιτικής, το κόστος παροχής διαλειτουργικών υπηρεσιών μειώνεται χάρη στην ενισχυμένη εναρμόνιση των συστημάτων και των διαδικασιών διοδίων. Οι άλλοι στόχοι επιτυγχάνονται με αλλαγές στη νομοθεσία. Η επιλογή πολιτικής 2 είναι η προτιμώμενη επιλογή. Είναι η δεύτερη κατά σειρά πιο αποτελεσματική για την επίτευξη των στόχων, αλλά κατατάσσεται υψηλότερα όσον αφορά την ανάλυση κόστους-οφέλους.
Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;
Η ΕΠ1 υποστηρίζεται από την πλατφόρμα διευκόλυνσης της EYT (EFP) - Πλατφόρμα συνεργασίας του κλάδου

¹ EYT: Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Τηλεδιοδίων.

στην οποία συμμετέχουν οι κύριοι φορείς τηλεδιοδίων σε 12 χώρες. Τα περισσότερα μέλη της ΕΡΡ υποστηρίζουν επίσης και την ΕΠ2 (μεγάλα τμήματά της)
 Τα νομοθετικά μέτρα που περιλαμβάνει η **ΕΠ2** στηρίζονται σε μεγάλο βαθμό στις διαπιστώσεις του κλάδου και των εθνικών διοικήσεων σχετικά με τις ελλείψεις της ισχύουσας νομοθεσίας. Σχεδόν όλα τα μέτρα έτυχαν ισχυρής υποστήριξης από τα ενδιαφερόμενα μέρη (και ιδίως τα κράτη μέλη), παρά την αντίθεση που εκφράστηκε για ορισμένα στοιχεία.
 Τέλος, η **ΕΠ3** υποστηρίζεται από τους μη επαγγελματίες χρήστες του οδικού δικτύου και αναφέρθηκε από ορισμένους πολιτικούς ως η πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί. Απορρίφθηκε, ωστόσο, σε μεγάλο βαθμό από τους αντιπροσώπους του κλάδου των διοδίων.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);

Με την **ΕΠ2** θα επιτευχθεί εξοικονόμηση για τους **χρήστες του οδικού δικτύου**, ύψους 370 εκατομμυρίων EUR (καθαρή παρούσα αξία - ΚΠΑ, 2016-2025). Το μεγαλύτερο μέρος της εξοικονόμησης θα είναι προς όφελος του **κλάδου εμπορευματικών μεταφορών** που αποτελείται κυρίως από ΜΜΕ. Οι **διαχειριστές των οδικών δικτύων** θα ωφεληθούν από εξοικονόμηση διότι δεν θα προμηθεύουν περιττές εποχούμενες μονάδες (48 εκατομμύρια EUR ΚΠΑ) και από πρόσθετα έσοδα διοδίων λόγω καλύτερων κανόνων διασυννοριακής επιβολής (150 εκατομμύρια EUR ετησίως). Οι **πάροχοι ΕΥΤ** θα έχουν μειωμένη κανονιστική επιβάρυνση για την είσοδο στις εθνικές αγορές (10 εκατομμύρια EUR ΚΠΑ, για αναμενόμενη ομάδα 12 παρόχων ΕΥΤ). Επιπλέον, η αγορά τους θα επεκταθεί με επιπλέον έσοδα ύψους 700 εκατομμυρίων EUR ετησίως.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);

Οι **διαχειριστές των οδικών δικτύων** θα επιβαρυνθούν με πρόσθετο κόστος λόγω της προσαρμογής των οικείων συστημάτων διοδίων στις νέες απαιτήσεις, το οποίο ανέρχεται σε 174 εκατομμύρια EUR (ΚΠΑ). Συνολικά, το **καθαρό σωρευμένο όφελος της ΕΠ2 (όφελος-κόστος) ανέρχεται σε 254 εκατομμύρια EUR (ΚΠΑ).**

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Η μόνη επίπτωση στις **ΜΜΕ** είναι οφέλη και, ως εκ τούτου, δεν χρειάζονται εξαιρέσεις. Η κύρια ενδιαφερόμενη ομάδα ΜΜΕ είναι οι εταιρείες οδικών μεταφορών. Η **καθαρή θετική σωρευτική οικονομική επίπτωση για τις εταιρείες αυτές ανέρχεται σε 300 εκατομμύρια EUR (ΚΠΑ).**

Συνολικά, η πρωτοβουλία θα αυξήσει το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας στην αγορά τηλεδιοδίων με την καθιέρωση δίκαιων κανόνων αγοράς. Η πρωτοβουλία θα συμβάλει στην αύξηση του επιπέδου της ανταγωνιστικότητας των **επιχειρήσεων οδικών μεταφορών** (διότι θα μειώσει την κανονιστική επιβάρυνσή τους). Θα αυξήσει σημαντικά το επίπεδο της ανταγωνιστικότητας των **παρόχων ΕΥΤ.**

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;

Επειδή πολλοί διαχειριστές οδικών δικτύων είναι στην πραγματικότητα εθνικές διοικήσεις ή φορείς, το πρόσθετο κόστος για τους διαχειριστές οδικών δικτύων θα έχει επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς. Οι επιπτώσεις αυτές θα είναι ωστόσο σχετικά χαμηλές (έως δύο εκατομμύρια EUR ανά εθνική διοίκηση).

Η υποχρεωτική χρήση του μοντέλου «μεταπώλησης», σύμφωνα με το οποίο ο πάροχος ΕΥΤ χρεώνει τους χρήστες ιδίω ονόματι και όχι στο όνομα του διαχειριστή οδικών δικτύων, θα μπορούσε να οδηγήσει σε ορισμένες δυσκολίες εφαρμογής στα κράτη μέλη που θεωρούν τα διόδια ως φόρους.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Άλλες επιπτώσεις δεν θα είναι σημαντικές σε σύγκριση με όσες περιγράφηκαν προηγουμένως.

Αναλογικότητα;

Τα μέτρα της επιλογής πολιτικής 2 καθορίστηκαν μετά από μακρόχρονη διαβούλευση και διάλογο με όλους τους φορείς της αγοράς ΕΥΤ και, συνεπώς, αντικατοπτρίζουν τη συναίνεση μεταξύ των παραγόντων του κλάδου. Κατ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η αναλογικότητα της ΕΠ2.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Προβλέπεται ότι η Επιτροπή θα αναλύσει τις επιπτώσεις της νέας νομοθεσίας το 2025.