



Bruxelles, den 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer og fremme af udvekslingen på tværs af grænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen (omarbejdning)

{COM(2017) 280 final}

{SWD(2017) 190 final}

{SWD(2017) 192 final}

{SWD(2017) 193 final}

Resumé
Konsekvensanalyse af ændringen af direktiv 2004/52/EF og Kommissionens beslutning 2009/750/EF ("EETS' retlige rammer")
A. Behov for handling
Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det en problemstilling på EU-plan?
<i>De nationale markeder for elektroniske bompengtjenester domineres af lokale monopoler, og udbydere af EU-dækkende bompenggeopkrævningstjenester (EETS¹-udbydere) støder på hindringer, når de søger at trænge ind på nye markeder. Dette har til følge, at trafikanterne har behov for mange forskellige OBU'er (on-board units), kontrakter og faktureringsordninger for at betale bompenge i forskellige dele af EU, hvilket udmønter sig i betydelige omkostninger og byrder. Et andet problem er den relative straffrihed for førere af køretøjer, som er registreret i én medlemsstat, men ikke betaler bompenge i en anden medlemsstat. Der findes pt. ingen virkningsfuld løsning på EU-plan til at udveksle oplysninger om trafikanter, der ikke betaler bompenge. Dette fører til mistede bompengeindtægter og frustrationer blandt lovlige chauffører, men det bremser også den teknologiske udvikling fra traditionelle bompengestationer til moderne, trængselsfrie bompengebetalingsløsninger.</i>
Hvilke resultater forventes der?
<i>Generel målsætning: Der bidrages til et velfungerende indre marked ved at sikre fuld adgang til interoperabilitet mellem bompengtjenester i overensstemmelse med og afpasset efter trafikanternes behov. Specifik målsætning nr. 1: Hindringer for markedsadgang fjernes, og udviklingen af et konkurrencepræget marked for elektroniske bompenggeopkrævningstjenester fremmes. Specifik målsætning nr. 2: Håndhævelsen af udenlandsk registrerede køretøjers betaling af bompenge styrkes. Specifik målsætning nr. 3: Uforholdsmæssigt tunge forpligtelser for EETS-udbydere ophæves.</i>
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?
<i>Den suboptimale måde, hvorpå markedet for elektronisk opkrævning af bompenge tilrettelægges i medlemsstat A, skaber en negativ påvirkning af trafikanter, der er registreret i medlemsstat B, og omvendt. Derfor har ingen individuel medlemsstat et incitament til at ændre situationen, medmindre EU-borgernes og virksomhedernes interesser tages i betragtning. Dette kan alene opnås, hvis der ydes en indsats på EU-niveau. Hvad angår håndhævelsen af bompengebetalinger på tværs af landegrænser, har en rent mellemstatslig tilgang vist sig uvirksom. Et virkningsfuldt system, hvormed oplysninger udveksles om trafikanter, der ikke betaler bompenge, kan alene iværksættes af EU for alle medlemsstater.</i>
B. Løsninger
Hvilke forskellige muligheder er der for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, angives det hvorfor.
<i>Tre alternative løsninger er blevet overvejet: 1) Selvregulering for at opfylde den specifikke målsætning nr. 1 + lovgivningsforanstaltninger for at opfylde den specifikke målsætning nr. 2 og 3. Inden for rammerne af denne løsningsmodel når Kommissionen og branchen til enighed om en række klare operationelle målsætninger med afsæt i den første specifikke målsætning, men der pålægges ikke en bestemt måde, hvorpå målsætningerne skal opfyldes. Selvreguleringen komplementeres med et fast regelsæt for at opfylde de specifikke målsætninger nr. 2 og 3. 2) Lovgivningsmæssig tilgang, hvor alle påviste problemer og problemårsager imødegås med EU-lovgivning (ændringer af direktiv 2004/52/EF og beslutning 2009/750/EF). 3) En fælles EU ETC-standard, der skal lette den tekniske og proceduremæssige interoperabilitet + lovgivningsforanstaltninger med henblik på at fremme konkurrencen på markedet og opfylde den specifikke målsætning nr. 2 og 3. I denne løsningsmodel nedbringes omkostningerne ved at udbyde interoperable tjenester takket være en gennemgribende harmonisering af bompengesystemer og -procedurer. De øvrige målsætninger opfyldes med lovændringer. Løsningsmodel 2 er den foretrukne løsning. Den udgør kun den næstbedste løsning med hensyn til at opfylde målsætningerne, men rangerer højest målt på cost-benefit-analysen.</i>
Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?
<i>Løsningsmodel 1 støttes af EETS Facilitation Platform (EFP) – branchens samarbejdsplatform, hvori de væsentligste e-bompenggeaktører i 12 lande deltager. De fleste medlemmer af EFP støtter ligeledes (store dele af) løsningsmodel 2. De lovgivningsforanstaltninger, der indgår i løsningsmodel 2, bygger i vidt omfang på branchens og de nationale myndigheders anmærkninger angående manglerne ved den gældende lovgivning. Næsten alle</i>

¹ EETS: den europæiske elektroniske bompengtjeneste

foranstaltninger fik kraftig opbakning fra de interesserede parter (bl.a. medlemsstaterne), selv om der blev givet udtryk for modvilje mod visse elementer.

Endelig fik **løsningsmodel 3** støtte fra ikkeerhvervsmæssige trafikanter, og visse politikere nævnte den som vejen frem. Den forkastes dog i vidt omfang af repræsentanterne for bompengbranchen.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Løsningsmodel 2 vil indebære besparelser for trafikanterne på 370 mio. EUR (nutidsværdi - NPV, 2016-2025). Størstedelen af disse besparelser tilfalder vognmandsfirmaer, der overvejende består af SMV'er. **Vejinfrastrukturforvaltere** opnår besparelser ved ikke at skulle købe redundante OBU'er (48 mio. EUR NPV) og yderligere bompengindtægter takket være bedre håndhævelsesbestemmelser på tværs af landegrænserne (150 mio. EUR om året). **EETS-udbydere** vil opleve færre administrative byrder, når de forsøger at trænge ind på nationale markeder (10 mio. EUR NPV for skønsmæssigt 12 EETS-udbydere). Det ventes endvidere, at deres marked udvides og skaber yderligere indtægter på 700 mio. EUR om året.

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Vejinfrastrukturforvaltere må imødesee yderligere omkostninger, idet deres bompengsystemer skal tilpasses nye krav, hvilket anslås til 174 mio. EUR (NPV).

Samlet set udgør de **kumulerede nettofordele ved løsningsmodel 2: 254 mio. EUR (NPV)**.

Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?

SMV'er får udelukkende gavn af foranstaltningen, og der er derfor ikke behov for undtagelser. Vognmandsfirmaer er den primært berørte gruppe af SMV'er. **Den positive, kumulative, økonomiske nettovirkning for disse beløber sig til 300 mio. EUR (NPV)**.

Alt i alt vil initiativet styrke konkurrencen på markedet for elektroniske bompengetjenester, ved at der indføres retfærdige markedsregler. Initiativet vil bidrage til at øge konkurrenceevnen for **vognmænd** (fordi det vil reducere den administrative byrde). Det vil i høj grad øge konkurrenceevnen for **EETS-udbydere**.

Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

Da mange vejinfrastrukturforvaltere reelt set er nationale myndigheder eller agenturer, påvirker de yderligere omkostninger for vejinfrastrukturforvaltere de nationale budgetter. Påvirkningen vil dog blive forholdsvis lav (højst et par mio. EUR pr. national myndighed).

Den obligatoriske brug af "reseller-modellen", hvor EETS-udbyderen fakturerer trafikanter i eget navn snarere end i vejinfrastrukturforvalterens, kunne indebære visse vanskeligheder i forbindelse med gennemførelsen i medlemsstater, hvor bompeng betragtes som en skat.

Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?

Andre virkninger vil ikke være væsentlige set i forhold til de oven for beskrevne.

Proportionalitet?

Foranstaltningerne i løsningsmodel 2 er blevet fastlagt på grundlag af en langvarig høring og dialog med alle ETC-markedets aktører, og de afspejler derfor en konsensus blandt branchens aktører. Dette forventes at garantere proportionaliteten.

D. Opfølgning

Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

Det forventes, at Kommissionen vil analysere virkningerne af den nye lovgivning i 2025.

C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
Løsningsmodel 3b ville: <ul style="list-style-type: none"> • nedbringe trængselsomkostningerne med 9 mia. EUR frem til 2030, tilvejebringe yderligere bompengendeindtægter på 10 mia. EUR om året og bidrage til at øge investeringerne i vejinfrastruktur med 25 % • nedbringe emissionerne af CO₂, NO_x og partikler mærkbart • forbedre folkesundheden og nedbringe omkostningerne ved luftforurening og ulykker (0,37 mia. EUR frem til 2030) • skabe grundlag for op til 208 000 nye arbejdspladser og yderligere fordele til en værdi af 0,19 % af BNP og • bidrage til ligelig behandling af EU-borgere ved at halvere prisen på vignetter med kort gyldighedsperiode.
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?
Godstransportomkostningerne stiger med 1,1 % – omkostningerne for passagerer ændres ikke. Myndighedernes omkostninger omfatter bl.a. ibrugtagning af nye bompengesystemer eller udbygning af eksisterende systemer for de berørte medlemsstater (en engangsinvestering på i alt 1,2-1,4 mia. EUR) og driftsomkostninger på 168-200 mio. EUR om året. En udbredelse af vejafgifter til at omfatte nye dele af vejnettet og nye brugergrupper kan øge trafikanternes omkostninger til overholdelse med 198-228 mio. EUR om året.
Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?
Næsten 100 % af vognmandsfirmaer er SMV'er. En mere udstrakt brug af bompengeopkrævning vil øge deres omkostninger til overholdelse, men hovedparten af de yderligere omkostninger væltes over på kunderne, hvilket medfører en marginal prisstigning (mindre end 0,25 %). Øgede infrastrukturinvesteringer vil give bygge- og anlægssektoren et betydeligt løft.
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
Den offentlige sektor vil drage fordel af yderligere indtægter, men vil skulle bære omkostningerne ved investeringer, som følger af ibrugtagning og drift af nye elektroniske bompengesystemer. Nettoresultatet for medlemsstaternes budgetter kunne udgøre et overskud på ca. 10 mia. EUR om året.
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
Der forventes et relativt stort fald i dieselforbruget (1,3 %).
Proportionalitet?
Initiativet yder alene et bidrag til at opfylde målsætningerne. Det koordinerer og letter nationale foranstaltninger, uden at der indføres obligatorisk anvendelse af vejafgifter. Omkostningerne for medlemsstater, virksomheder og borgere er begrænsede i forhold til de potentielle fordele. Det går dermed ikke ud over, hvad der er nødvendigt for løse de påviste problemer og opfylde målsætningerne.
D. Opfølgning
Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?
Kommissionen vil evaluere den nye lovgivning i 2025.