



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 10 Νοεμβρίου 2017
(OR. en)

**Διοργανικός φάκελος:
2017/0288 (COD)**

**14184/17
ADD 2**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	10 Νοεμβρίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Θέμα:	Έγγραφο Εργασίας των Υπηρεσιών της Επιτροπής. Περίληψη της εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύει το έγγραφο Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2017) 359 final.

συνημμ.: SWD(2017) 359 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία

{COM(2017) 647 final} - {SWD(2017) 358 final}

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης
Εκτίμηση επιπτώσεων για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 σχετικά με την πρόσβαση στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία
A. Ανάγκη ανάληψης δράσης
Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;
Τα κύρια προβλήματα είναι τα εξής: 1) οι επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν εμπόδια στις εθνικές αγορές όσον αφορά την ανάπτυξη γραμμών υπεραστικών μεταφορών με λεωφορεία και 2) το μερίδιο των βιώσιμων τρόπων επιβατικών μεταφορών είναι χαμηλό. Οι πολίτες αντιμετωπίζουν έλλειψη συνδεσιμότητας και επίσης αντιμετωπίζουν περισσότερα τροχαία ατυχήματα και θανάτους, εκπομπές καυσαερίων και συμφόρηση λόγω της μεγαλύτερης χρήσης του αυτοκινήτου.
Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;
Οι γενικοί στόχοι είναι η διευκόλυνση της υπεραστικής κινητικότητας και συνδεσιμότητας για όλους τους Ευρωπαίους και η αύξηση του μεριδίου των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς.
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);
Εντός της ΕΕ υπάρχει ένα συνονθύλευμα κανόνων για την πρόσβαση στις εθνικές αγορές μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία, στοιχείο που περιορίζει την ικανότητα των μεταφορέων να αναπτύξουν γραμμές μεταφορών με πούλμαν σε πανευρωπαϊκά δίκτυα. Τα κράτη μέλη από μόνα τους δεν μπορούν να εισαγάγουν ή να εξασφαλίσουν τη συνοχή και τον συντονισμό των ενιαίων κανόνων πρόσβασης στην αγορά.
B. Λύσεις
Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;
Επιλογή 1: ανοικτή πρόσβαση στην αγορά τακτικών γραμμών με δυνατότητα άρνησης χορήγησης άδειας εάν τίθεται σε κίνδυνο η βιωσιμότητα σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΠΔΥ). Επιλογή 2: ανοικτή πρόσβαση στην αγορά τακτικών υπεραστικών γραμμών για αποστάσεις 100 χιλιομέτρων και άνω. Η χορήγηση άδειας μπορεί να απορριφθεί εάν τίθεται σε κίνδυνο η βιωσιμότητα σύμβασης παροχής δημόσιας αστικής υπηρεσίας. Επιλογή 3: ανοικτή πρόσβαση στην αγορά τακτικών υπεραστικών γραμμών χωρίς διαδικασία αδειοδότησης για γραμμές μεγάλων αποστάσεων. Επιλογή 4: ήπια ρύθμιση που ενθαρρύνει τη δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς. Επιλογή 5: κανόνες ισότιμης πρόσβασης για δίκαιη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς. Η προτιμώμενη επιλογή είναι ένας συνδυασμός των επιλογών 2 και 5.
Ποιες είναι οι διαφορετικές απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;
Τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν γενικά την εισαγωγή κοινού πλαισίου σε επίπεδο ΕΕ, αλλά οι απόψεις των εθνικών αρχών ήταν ανάμεικτες. Ανάμεικτες ήταν επίσης οι απόψεις που εκφράστηκαν όσον αφορά την εξασφάλιση πρόσβασης χωρίς διακρίσεις στις εθνικές αγορές τακτικών γραμμών και την κατάργηση της απαίτησης τήρησης φύλλου πορείας για τις έκτακτες γραμμές (κυρίως ΠΕ1, ΠΕ2 & ΠΕ3). Δεν υπήρξε ευρεία συμφωνία για τη διατήρηση της διαδικασίας αδειοδότησης (κυρίως ΠΕ1 & ΠΕ2) και για τη διατύπωση ορισμού για τους τερματικούς σταθμούς (κυρίως ΠΕ4 & ΠΕ5). Τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν επίσης την ύπαρξη κοινών απαιτήσεων ώστε να διασφαλίζεται η ισότιμη πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς.
Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής
Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);
183 εκατ. EUR καθαρή σωρευτική εξοικονόμηση κόστους εκπομπών CO ₂ και 590 εκατ. EUR καθαρή σωρευτική εξοικονόμηση κόστους ρύπανσης του αέρα· δημιουργία 85 000 νέων θέσεων εργασίας έως το 2030· μείωση των ναύλων, αυξημένη συχνότητα γραμμών και βελτίωση της διαθεσιμότητάς τους· εξοικονόμηση πόρων για τις επιχειρήσεις και τις διοικήσεις της τάξης των 1 560 εκατ. EUR· αύξηση της μεταφορικής δραστηριότητας με πούλμαν κατά περίπου 11 % το 2030 σε σύγκριση με το σενάριο αναφοράς

και αύξηση σχεδόν κατά 1 ποσοστιαία μονάδα του μεριδίου του τρόπου μεταφοράς: βελτίωση της συνδεσιμότητας των λιγότερο ευνοημένων κοινωνικών ομάδων κατά 62 δισεκατ. επιβατοχιλιόμετρα το 2030 σε σύγκριση με το σενάριο αναφοράς; και συμβολή στη μείωση του κόστους των ατυχημάτων, ύψους 2,8 δισ. EUR.
Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών); – Αρνητικές αλλά περιορισμένες επιπτώσεις σε άλλους τρόπους μεταφοράς, με εκτιμώμενη μείωση κατά 4,8 % των σιδηροδρομικών μεταφορών το 2030 σε σύγκριση με το σενάριο αναφοράς, λόγω της βελτίωσης των επιδόσεων των γραμμών με πούλμαν. – Αρνητικές επιπτώσεις σε ορισμένες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με απώλεια εσόδων για τις συμβάσεις παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών της τάξης του 1,4 %.
Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα; Τα περισσότερα μέτρα δεν προβλέπεται να έχουν ιδιαίτερες επιπτώσεις στις ΜΜΕ, αλλά η μεγαλύτερη τόνωση της αγοράς αναμένεται να δημιουργήσει περισσότερες ευκαιρίες.
Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές; Οι προτιμώμενες επιλογές ενδέχεται να επιφέρουν πρόσθετες δαπάνες για τις εθνικές αρχές, προκειμένου αυτές να εφαρμόσουν τους κανόνες περί τερματικών σταθμών (αλλά οι δαπάνες θα είναι πολύ μικρότερες συγκριτικά με την εξοικονόμηση πόρων για τις επιχειρήσεις).
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις; Αύξηση υπεραστικών μετακινήσεων. Βελτίωση της κινητικότητας πολιτών οι οποίοι διαφορετικά δεν θα είχαν την οικονομική δυνατότητα να ταξιδέψουν. Μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των υπεραστικών επιβατικών μεταφορών, όπως οι εκπομπές καυσαερίων, τα ατυχήματα και οι θάνατοι, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθώς και βελτίωση της αποδοτικής χρήσης πόρων στον τομέα των μεταφορών.
Αναλογικότητα; Οι προτιμώμενες επιλογές δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την επίλυση του αρχικού προβλήματος και την επίτευξη των στόχων της πρότασης.
Δ. Παρακολούθηση
Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική; Πέντε έτη μετά την έναρξη εφαρμογής των κανόνων.