

Bruxelles, 10. studenoga 2017.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0288 (COD)

14184/17
ADD 2

TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	10. studenoga 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2017) 359 final
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UTJECAJA Priložen dokumentu Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2017) 359 final.

Priloženo: SWD(2017) 359 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.11.2017.
SWD(2017) 359 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UTJECAJA

Priložen dokumentu

Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća

**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup
međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima**

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

Sažetak
Procjena učinka revizije Uredbe (EZ) br. 1073/2009 o pristupu međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima
A. Potreba za djelovanjem
Koji se problem rješava i zašto je to problem na razini EU-a?
Glavni su problemi sljedeći: 1) na nacionalnim tržištima prijevoznici nailaze na prepreke razvoju međugradskog autobusnog prijevoza i 2) nizak udio održivih oblika putničkog prijevoza. Građani su suočeni s nedovoljnom povezanošću, pa zbog češćeg korištenja automobilima doživljavaju i više prometnih nesreća, smrtnih slučajeva, prometnih gužva te povećanje emisija.
Što je potrebno postići?
Opći su ciljevi da se svim Europljanima olakša međugradska mobilnost, poboljšaju međugradske veze i poveća udio održivih oblika prijevoza.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?
Unutar EU-a vrijede raznolika pravila za pristup nacionalnim tržištima usluga autobusnog prijevoza koja sputavaju prijevoznike da usluge unaprijede u paneuropske autobusne mreže. Ako djeluju same, države članice ne mogu uvesti jedinstvena pravila za pristup tržištu ni osigurati njihovu dosljednost i usklađenost.
B. Rješenja
Koje opcije za postizanje ciljeva postoje? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?
1. opcija: otvoren pristup tržištu linijskog prijevoza uz mogućnost da se odbije izdavanje dozvole ako je ugrožena održivost ugovora o javnim uslugama. 2. opcija: otvoren pristup međugradskom tržištu linijskog prijevoza na relacijama od najmanje 100 km. Dozvola se može odbiti ako je ugrožena održivost ugovora o javnim uslugama. 3. opcija: otvoren pristup međugradskom tržištu linijskog prijevoza bez postupka izdavanja dozvole za prijevoz na dugim relacijama. 4. opcija: neobvezujuća pravila kojima se potiče pravedan pristup terminalima bez diskriminacije. 5. opcija: pravila za jednak pristup kojima se zahtijeva pravedan pristup terminalima bez diskriminacije. Najpoželjnija je kombinacija 2. i 5. opcije.
Koja su stajališta zainteresiranih strana? Tko podržava koju opciju?
Zainteresirane strane uglavnom podržavaju uspostavu zajedničkog okvira EU-a, no stajališta nacionalnih vlasti su podijeljena. Mišljenja su se razlikovala i o pitanju osiguravanja pristupa nacionalnim tržištima linijskog prijevoza bez diskriminacije te o pitanju ukidanja zahtjeva da se povremeni prijevoz obavlja s putnim listom (uglavnom PO1, PO2 i PO3). Pretežno su se složili da bi trebalo zadržati postupak izdavanja dozvola (uglavnom PO1 i PO2) i definirati autobusne terminale (uglavnom PO4 i PO5). Većina je zainteresiranih strana podržala i propisivanje zajedničkih zahtjeva kojima bi se osigurao pravedan pristup autobusnim terminalima.
C. Učinci najpoželjnije opcije
Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?
Neto kumulativne uštede troškova zbog emisija CO ₂ od 183 milijuna EUR i neto kumulativne uštede troškova zbog onečišćenja zraka od 590 milijuna EUR; otvaranje 85 tisuća radnih mjesta do 2030.; jeftinije vozne karte, češći polasci i dostupnije usluge; uštede poduzećima i upravama od približno 1,56 milijarda EUR; povećanje aktivnosti autobusnog prijevoza za oko 11 % do 2030. u odnosu na početnu vrijednost i za gotovo 1 postotni bod kad je riječ o modalnom udjelu; bolje veze za ugrožene društvene skupine za 62 milijarde putničkih kilometara do 2030. u odnosu na početnu vrijednost; doprinos smanjenju troškova nesreća u iznosu od 2,8 milijarda EUR.
Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?
– Nepovoljan, ali ograničen učinak na druge oblike prijevoza; procijenjeno je smanjenje aktivnosti željezničkog prijevoza od 4,8 % do 2030. u odnosu na početnu vrijednost zbog poboljšanja autobusnog prijevoza. – Nepovoljan učinak na neke ugovore o javnim uslugama uz gubitak prihoda od ugovora o javnim uslugama željezničkog prijevoza od oko 1,4 %.
Koji su učinci na MSP-ove i tržišno natjecanje?

Za većinu se mjera ne očekuje da će osobito utjecati na MSP-ove, no očekuje se da će se zbog snažnijeg poticanja tržišta otvoriti više mogućnosti.
Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?
Najpoželjnije bi opcije nacionalnim vlastima prouzročile dodatne troškove zbog provedbe pravila o terminalima (ali mnogo niže od ušteda koje bi ostvarila poduzeća).
Hoće li biti drugih bitnih učinaka?
Više međugradskih putovanja. Povećanje mobilnosti osoba koje si inače ne bi mogle priuštiti putovanje. Smanjenje nepovoljnih učinaka međugradskog putničkog prijevoza – npr. emisija, nesreća, smrtnih slučajeva i prometnih gužva – te učinkovitije iskorištavanje prijevoznih sredstava.
Proporcionalnost?
Najpoželjnijim opcijama ne prelazi se ono što je potrebno za rješavanje originalnog problema i ispunjavanje ciljeva prijedloga.
D. Daljnje mjere
Kad će se ta politika preispitati?
Pet godina nakon početka primjene pravila.