



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2017. november 10.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2017/0288 (COD)**

**14184/17
ADD 2**

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

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2017. november 10.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2017) 359 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól szóló 1073/2009/EK rendelet módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az SWD(2017) 359 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2017) 359 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
SWD(2017) 359 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

az Európai Parlament és a Tanács rendelete

**az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférésről szóló
1073/2009/EK rendelet módosításáról**

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

Vezetői összefoglaló	
Hatásvizsgálat az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférésről szóló 1073/2009/EK rendelet felülvizsgálatáról	
A. A fellépés szükségessége	
Mi a probléma lényege és miért jelent problémát uniós szinten?	
A főbb problémák a következők: 1) a szolgáltatók a helyközi autóbusz-szolgáltatások fejlesztése terén akadályokkal szembesülnek a nemzeti piacokon, és 2) alacsony a fenntartható személyszállítási módok aránya. A polgárok számára problémát jelent az összeköttetések hiánya, és a gépjárművek nagyobb mértékű használata miatt több a közúti baleset és a haláleset, nagyobb a károsanyag-kibocsátás és gyakoribbak a torlódások.	
Mit kellene elérni?	
Az általános célkitűzés az, hogy a helyközi mobilitás és az összeköttetések igénybevétele minden európai polgár számára egyszerűbbé váljon, és növekedjen a fenntartható közlekedési módok aránya.	
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?	
Az autóbusz-szolgáltatások nemzeti piacaihoz való hozzáférésre vonatkozóan EU-szerte eltérő szabályok vannak hatályban, ez pedig korlátozza a fuvarozókat abban, hogy szolgáltatásaikból páneurópai autóbusz-hálózatokat hozzanak létre. A tagállamok egyedül nem tudják bevezetni vagy biztosítani az egységes piaci hozzáférési szabályok koherenciáját és összehangolását.	
B. Megoldások	
Milyen lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített lehetőség? Amennyiben nincs, miért nincs?	
1. lehetőség: nyílt hozzáférés biztosítása a menetrend szerinti járatok piacához azon lehetőség fenntartásával, hogy meg lehessen tagadni az engedélyt, ha az veszélyezteti egy közszolgáltatási szerződés életképességét. 2. lehetőség: a helyközi piac megnyitása a legalább 100 kilométeres távolságokon közlekedő menetrend szerinti járatok esetében. Az engedélyt el lehet utasítani, ha egy városi közszolgáltatási szerződés életképessége sérül. 3. lehetőség: a helyközi piac megnyitása a menetrend szerinti járatok esetében, a távolsági szolgáltatások tekintetében engedélyezési eljárás nélkül. 4. lehetőség: a buszpályaudvarokhoz való méltányos és megkülönböztetésmentes feltételek melletti hozzáférés biztosításának ösztönzése „puha” szabályozás révén. 5. lehetőség: a buszpályaudvarokhoz való méltányos és megkülönböztetésmentes feltételek melletti hozzáférés biztosításának előírása egyenlő hozzáférési szabályok révén. Az előnyben részesített lehetőség a 2. és az 5. kombinációja.	
Melyek az érdekelt felek eltérő álláspontjai? Ki melyik alternatívát támogatja?	
Az érdekelt felek általában támogatják egy közös uniós keret létrehozását, de a nemzeti hatóságok véleménye vegyes képet mutat. Vegyes véleményeket fogalmaztak meg azzal a kérdéssel kapcsolatban is, hogy a menetrend szerinti szolgáltatások nemzeti piacaihoz való hozzáférést megkülönböztetés nélkül kellene biztosítani, és hogy a különjáratok esetében eltörlésre kerülne a menetlevélre vonatkozó követelmény (elsősorban az 1., a 2. és a 3. lehetőség). Széles körű egyetértés alakult ki azzal kapcsolatban, hogy az engedélyezési eljárást fenn kell tartani (főleg az 1. és a 2. lehetőség), és ki kell dolgozni a buszpályaudvarok meghatározását (elsősorban a 4. és az 5. lehetőség). A legtöbb érdekelt fél azt is támogatta, hogy a pályaudvarokhoz való méltányos hozzáférés biztosítása érdekében közös követelmények kerüljenek bevezetésre.	
C. Az előnyben részesített lehetőség hatásai	
Melyek az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?	
183 millió eurós nettó kumulatív megtakarítás a szén-dioxid-kibocsátás költségeiben és 590 millió eurós nettó kumulatív megtakarítás a levegőszennyezés költségeiben; 2030-ig 85 000 új munkahely; a viteldíjak csökkenése, gyakoribb és fokozottabban rendelkezésre álló járatok; a vállalkozások és a közigazgatási szervek számára 1560 millió EUR nagyságrendű megtakarítás; 2030-ra az autóbusszal végzett személyszállítás mintegy 11%-os növekedése az alapforgatókönyvhöz képest, és a közlekedési módokon	

belüli részarányának közel egy százalékpontos növekedése; 2030-ig a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok esetében az összekapcsoltság 62 milliárd utaskilométerrel való javulása az alapforgatókönyvhöz képest; a baleseti költségek 2,8 milliárd euróval való csökkentése.

Milyen költségekkel jár az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?

- Korlátozott mértékű negatív hatás a többi közlekedési módra: az autóbusz-szolgáltatások jobb teljesítményének köszönhetően az alapforgatókönyvhöz képest 2030-ra a vasúti szállítási tevékenység a becslések szerint 4,8 %-kal csökkenne.
- Negatív hatás egyes közszolgáltatási szerződések esetében: a vasúti közlekedés közszolgáltatási szerződéseken keresztüli bevételei mintegy 1,4 %-kal csökkennének.

Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?

A legtöbb intézkedés várhatóan nem gyakorol különösebb hatást a kkv-kra, de a piac fokozott ösztönzése várhatóan több lehetőséget eredményez majd számukra.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?

Az előnyben részesített lehetőségek a buszpályaudvarokra vonatkozó szabályok betartatása kapcsán többletköltséget rónának a nemzeti hatóságokra (de ezek a költségek jóval kevésbé jelentősek lennének, mint a vállalkozások megtakarításai).

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

A helyközi közlekedés élénkülése. A mobilitás fokozódása az olyan személyek számára, akik egyébként nem engedhetik meg maguknak az utazást. A helyközi személyszállítás káros hatásainak, például a károsanyag-kibocsátásoknak, a balesetek és a halálesetek számának, valamint a forgalmi torlódások számának a csökkenése, továbbá a közlekedési források felhasználási hatékonyságának javulása.

Arányosság?

Az előnyben részesített lehetőségek nem mennek túl azon, amire mindenképpen szükség van a kiindulási probléma megoldásához és a javaslat célkitűzéseinek eléréséhez.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

A szabályok alkalmazásának megkezdése után öt évvel.