



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 10 november 2017
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
2017/0288 (COD)**

**14184/17
ADD 2**

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

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	10 november 2017
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie

Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING bij Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten
----------	---

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2017) 359 final.

Bijlage: SWD(2017) 359 final

Brussel, 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

bij

**Voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad
tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van
gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en
autobusdiensten**

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

Samenvatting	
Effectbeoordeling betreffende de herziening van Verordening (EG) nr. 1073/2009 inzake de toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten	
A. Behoeftte aan actie	
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?	
De belangrijkste problemen zijn: 1) marktdeelnemers botsen op de nationale markten op een aantal obstakels voor de ontwikkeling van internationale busdiensten en 2) het marktaandeel van duurzame vervoerswijzen is klein. Burgers ervaren mobiliteitsproblemen en ondervinden, door de toename van het autogebruik, de gevolgen van de stijging van het aantal verkeersongevallen en -doden en van de uitstoot en congestie.	
Wat is het streefdoel?	
De algemene doelstellingen zijn betere langeafstandsverbindingen en interstedelijke mobiliteit voor alle Europeanen en een groter marktaandeel van de duurzame vervoerswijzen.	
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?	
In de hele EU bestaat er een lappendeken van regels voor de toegang tot de binnenlandse markten voor touringcar- en autobusdiensten, die een belemmering vormen voor de ontwikkeling van pan-Europese busnetwerken door de vervoerders. De afzonderlijke lidstaten kunnen de samenhang en coördinatie van eenvormige regels voor de toegang tot de markt niet waarborgen.	
B. Oplossingen	
Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo neen, waarom niet?	
Optie 1: vrije toegang tot de markt voor geregeld vervoer met de mogelijkheid om de vergunning te weigeren indien de levensvatbaarheid van een openbardienstcontract in het gedrang komt; Optie 2: open toegang tot de markt voor geregeld vervoer over afstanden van 100 km of meer. Een vergunning kan worden geweigerd als de levensvatbaarheid van een stedelijk openbardienstcontract in het gedrang komt; Optie 3: vrije toegang tot de markt voor geregeld langeafstandsvervoer zonder vergunningsprocedure voor dergelijke diensten over lange afstanden; Optie 4: zachte regelgeving om een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot terminals te bevorderen; Optie 5: afdwingbare regels inzake gelijke toegang om een eerlijke en niet-discriminerende toegang tot terminals te waarborgen. De voorkeursoptie is een combinatie van de opties 2 en 5.	
Wat zijn de verschillende standpunten van de betrokken partijen? Wie steunt welke optie?	
De meeste belanghebbenden zijn voorstander van een gemeenschappelijk EU-kader maar de standpunten van de nationale autoriteiten lopen uiteen. De meningen waren verdeeld over het garanderen van de niet-discriminerende toegang tot de markten voor geregeld binnenlands vervoer en het schrappen van het verplichte reisblad voor ongeregeld vervoer (de opties 1, 2 en 3). Er bestaat een brede consensus over het behoud van de vergunningsprocedure (de opties 1 en 2) en over de behoefte aan een definitie van het begrip autobusterminals (de opties 4 en 5). De meeste belanghebbenden zijn voorstander van gemeenschappelijke eisen om een billijke toegang tot autobusterminals te waarborgen.	
C. Effecten van de voorkeursoptie	
Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?	
De gecumuleerde CO ₂ -uitstootkosten dalen met 183 miljoen EUR en de gecumuleerde netto luchtverontreinigingskosten met 590 miljoen EUR; 85 000 nieuwe banen in 2030; verlaging van de tarieven, hogere frequenties en een betere beschikbaarheid van diensten; besparingen voor het bedrijfsleven en overheden in de orde van grootte van 1 560 miljoen EUR; groei van het touringcarvervoer met ongeveer 11 % in 2030 ten opzichte van het basisscenario en een groei van het marktaandeel met bijna 1 procentpunt; betere mobiliteit voor sociaal zwakkeren dankzij 62 miljard extra reizigerskilometers in 2030 ten opzichte van het basisscenario; en bijdrage tot een vermindering van de kosten van ongevallen met 2,8 miljard EUR.	

Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?
- De betere prestaties van het busvervoer hebben een beperkte negatieve impact op de andere vervoerswijzen. In vergelijking met het basisscenario zou het spoor in 2030 een terugval van 4,8 % kennen; - een beperkte negatieve impact op een aantal openbaredienstcontracten met een daling van de inkomsten uit spoorvervoer met ongeveer 1,4 %.
Wat zijn de gevolgen voor het midden- en kleinbedrijf en het concurrentievermogen?
De meeste maatregelen zullen naar verwachting geen bijzondere gevolgen hebben voor het mkb maar een grotere stimulering van de markt zal wellicht perspectieven openen.
Zijn er significante effecten voor de nationale begrotingen en overheden?
De voorkeursopties zouden voor de nationale autoriteiten extra kosten meebrengen voor de handhaving van de regels inzake terminals (die kosten wegen echter niet op tegen de besparingen voor het bedrijfsleven).
Zijn er nog andere significante effecten?
Groei van het langeafstandsverkeer. Betere mobiliteit voor mensen die het zich anders niet zouden kunnen veroorloven om te reizen. Vermindering van de negatieve gevolgen van passagiersvervoer, zoals een daling van de emissies, ongevallen en verkeersdoden, files en een efficiënter gebruik van de vervoermiddelen.
Is de evenredigheid gewaarborgd?
De voorkeursopties gaan niet verder dan wat nodig is om het oorspronkelijke probleem op te lossen en de doelstellingen van het voorstel te verwezenlijken.
D. Opvolging
Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?
Vijf jaar na de datum waarop de nieuwe regels van toepassing worden.