

Bruselj, 10. november 2017
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0288 (COD)

14184/17
ADD 2

TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	10. november 2017
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. predh. dok.:	SWD(2017) 359 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA Spremni dokument Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov

V prilogi vam pošiljamo dokument SWD(2017) 359 final.

Priloga: SWD(2017) 359 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta

**o spremembi Uredbe (ES) št. 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega
trga avtobusnih prevozov**

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

Povzetek
Ocena učinka o spremembi Uredbe (ES) št. 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov
A. Nujnost ukrepanja
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Glavni težavi sta: 1) prevozniki se pri razvoju medmestnih avtobusnih prevozov soočajo z ovirami na nacionalnih trgih in 2) majhen delež trajnostnih načinov prevoza potnikov. Državljeni se soočajo s pomanjkanjem prometne povezljivosti, zaradi pogostejše uporabe avtomobila je tudi več prometnih nesreč in smrtnih žrtev ter emisij in zastojev.
Kaj bi bilo treba doseči?
Splošna cilja sta olajšati medmestno mobilnost in povezave za vse Evropejce ter povečati delež trajnostnih načinov prevoza.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Po vsej EU obstaja paleta pravil za dostop do nacionalnih trgov avtobusnih prevozov, ki prevoznikom o vseevropske avtobusne mreže. Države članice same ne morejo uvesti enotnih pravil o dostopu do trga ali zagotoviti njihove skladnosti in usklajevanja.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?
Možnost 1: Odprt dostop do trga linijskih prevozov z možnostjo zavrnitve izdaje dovoljenja, če je ogrožena izvedljivost pogodbe za izvajanje javne službe. Možnost 2: Odprt dostop do trga medmestnih linijskih prevozov na razdalji najmanj 100 km. Dovoljenje se lahko zavrne, če je ogrožena izvedljivost pogodb za izvajanje mestne javne službe. Možnost 3: Odprt dostop do trga medmestnih linijskih prevozov brez postopka izdaje dovoljenja za prevoze na dolge razdalje. Možnost 4: Nezavezujoči predpisi, ki spodbujajo pošten in nediskriminatoren dostop do avtobusnih postaj. Možnost 5: Pravila o enakem dostopu, ki zahtevajo pošten in nediskriminatoren dostop do avtobusnih postaj. Najprimernejša možnost je kombinacija možnosti 2 in 5.
Kakšna so stališča različnih zainteresiranih strani? Kdo podpira katero možnost?
Zainteresirane strani na splošno podpirajo uvedbo skupnega okvira EU, a mnenja nacionalnih organov so bila deljena. Deljena mnenja so bila izražena tudi glede vprašanja zagotavljanja nediskriminatornega dostopa do nacionalnih trgov linijskih prevozov in odprave zahteve po potniški spremnici za občasne prevoze (predvsem možnosti 1, 2 in 3). Obstaja široko soglasje, da bi bilo treba ohraniti postopek izdaje dovoljenj (predvsem možnosti 1 in 2) in opredeliti pojem avtobusne postaje (predvsem možnosti 4 in 5). Večina zainteresiranih strani je prav tako podprla določanje skupnih zahtev, da se zagotovi pošten dostop do avtobusnih postaj.
C. Učinki prednostne možnosti
Katere so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
183 milijonov EUR kumulativnih neto prihrankov pri stroških emisij CO ₂ in 590 milijonov EUR kumulativnih neto prihrankov pri stroških onesnaževanja zraka; nastanek 85 000 novih delovnih mest do leta 2030; nižje cene vozovnic, večja pogostost in boljša razpoložljivost prevozov; prihranki za podjetja in uprave približno 1 560 milijonov EUR; povečanje dejavnosti avtobusnega prevoza za približno 11 % glede na izhodiščno vrednost do leta 2030 ter za skoraj 1 odstotno točko glede modalnega deleža; izboljšanje povezav za prikrajšane družbene skupine za 62 milijard potniških kilometrov do leta 2030 glede na izhodiščno vrednost; prispevanje k zmanjšanju stroškov prometnih nesreč za 2,8 milijarde EUR.
Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
– Omejen negativen vpliv na druge načine prevoza z ocenjenim 4,8 % zmanjšanjem dejavnosti železniškega prevoza do leta 2030 glede na izhodišče zaradi izboljšane delovanja avtobusnih prevozov. – Negativen vpliv na nekatere pogodbe o izvajanju javne službe z izgubo prihodkov za železniški prevoz v višini približno 1,4 %.
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
Večina ukrepov naj ne bi posebej vplivala na mala in srednja podjetja, temveč se pričakuje, da bo večje spodbujanje trga prineslo več priložnosti.

Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Prednostne možnosti bi nacionalnim organom povzročile dodatne stroške pri izvrševanju pravil o avtobusnih postajah (vendar precej manjše, kot bi bili prihranki za podjetja).
Bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?
Povečanje medmestnega prevoza. Izboljšanje mobilnosti za tiste, ki si sicer ne bi mogli privoščiti potovanja. Zmanjšanje negativnih vplivov medmestnega prevoza potnikov, kot so emisije, prometne nesreče, nesreče s smrtnim izidom in prometni zastoji, ter izboljšanje učinkovitosti uporabe prevoznih sredstev.
Sorazmernost?
Prednostne možnosti ne presegajo tistega, kar je potrebno za rešitev prvotne težave in izpolnitev ciljev predloga.
D. Spremljanje
Kdaj se bo politika pregledala?
Pet let po začetku uporabe pravil.