

Brüssel, 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus
millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule
juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta**

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

Kommenteeritud kokkuvõte	
Mõjuhindang määruse (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu kohta) läbivaatamise kohta	
A. Vajadus meetmete järele	
Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?	
Peamised probleemid: 1) ettevõtjate jaoks esinevad riikide turgudel tõkked, mis takistavad linnadevaheliste bussiteenuste arendamist, ja 2) säästvate sõitjateveoliikide osakaal on väike. Elanikud peavad toime tulema puuduliku ühenduvusega ning autode sagedasema kasutamise tulemusena esineb rohkem liiklusõnnetusi, surmajuhtumeid ja ummikuid ning tekib rohkem heiteid.	
Mis tuleks saavutada?	
Üldised eesmärgid on linnadevahelise liikuvuse ja ühenduvuse hõlbustamine kõigi eurooplaste jaoks ning säästvate sõitjateveoliikide osakaalu suurendamine.	
Milline on ELi tasandil meetmete lisaväärtus (subsidiiaarsus)?	
ELi liikmesriikide bussiteenuste turgudele juurdepääsu käsitlevad eeskirjad on killustatud ja see piirab vedajate suutlikkust arendada teenuste põhjal välja üleeuroopalised bussivõrgud. Liikmesriigid üksi ei suuda tagada ühtsete turulepääsu eeskirjade sidusust ja koordineerimist.	
B. Lahendused	
Millised on eri võimalused eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?	
Variant 1: avatud juurdepääs liinivedude turule koos võimalusega keelduda loa andmisest, kui see ohustaks avaliku teenindamise lepingu elujõulisust. Variant 2: avatud juurdepääs selliste linnadevaheliste liinivedude turule, mille lähte- ja sihtkoha vaheline kaugus on vähemalt 100 km. Loa andmisest võib keelduda, kui see ohustab avaliku teenindamise lepingu elujõulisust. Variant 3: avatud juurdepääs linnadevaheliste liinivedude turule ilma pikamaateenuste lubade andmise protsessita. Variant 4: paindlik reguleerimine, millega kannustatakse tagama ausat ja mittediskrimineerivat juurdepääsu terminalidele. Variant 5: võrdse juurdepääsu eeskirjad, millega nõutakse, et terminalidele oleks tagatud aus ja mittediskrimineeriv juurdepääs. Eelistatud variant on kombinatsioon variantidest 2 ja 5.	
Millised on erinevate huvitatud isikute seisukohad? Kes millist varianti toetab?	
Huvitatud isikud üldiselt toetavad ühise ELi raamistiku loomist, kuid riikide ametiasutuste seisukohad olid erinevad. Eri arvamusi avaldati ka riigisiseste liinivedude turgudele mittediskrimineeriva juurdepääsu tagamise suhtes ning juhuvedude puhul sõidulehe omamise kohustuse kaotamise suhtes (peamiselt variandid 1, 2 ja 3). Üldiselt valitses üksmeel, et säilitada tuleks loa andmise kord (peamiselt variandid 1 ja 2) ning tuleks kehtestada bussiterminalide määratlus (peamiselt variandid 4 ja 5). Enamik huvitatud isikuid toetas ka ühiste nõuete ettenägemist, et tagada bussiterminalidele õiglane juurdepääs.	
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju	
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste variantide) eelised?	
CO ₂ -heite netokulude kokkuhoid kokku 183 miljoni euro võrra ja õhusaastega seotud netokulude vähendamine kokku 590 miljoni euro võrra; 85 000 uue töökoha loomine aastaks 2030; piletihindade vähenemine, teenuste suurem sagedus ja parem kättesaadavus; ligikaudu 1 560 miljoni euro suurune kulude kokkuhoid ettevõtete ja ametiasutuste jaoks; bussivedude mahu ligikaudu 11 % kasv 2030. aastaks võrreldes lähtestsenaariumiga ning bussivedude osakaalu suurenemine peaaegu ühe protsendipunkti võrra; ebasoodsas olukorras olevate sotsiaalsete rühmade ühenduvuse parandamine 2030. aastaks 62 miljardi reisijakilomeetri võrra võrreldes lähtestsenaariumiga ning õnnetusjuhtumitega seotud kulude vähendamine 2,8 miljardi euro võrra.	
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?	

- Piiratud negatiivne mõju muudele transpordiliikidele: bussiteenuste populaarsuse kasvu mõjul väheneks raudteevõrkude maht 2030. aastaks võrreldes lähtestsenaariumiga hinnanguliselt 4,8 %. - Negatiivne mõju teatavatele avaliku teenindamise lepingutele: raudteeveo avaliku teenindamise lepingutest saadav tulu väheneks ligikaudu 1,4 %.
Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?
Enamikul meetmetest ei ole eeldatavasti erilist mõju VKEdele, kuid turu jõulisema stimuleerimisega suurendatakse eeldatavasti võimaluste arvu.
Kas on ette näha märkimisväärsed mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Eelistatud variantidega kaasneks täiendavad kulud riikide ametiasutuste jaoks seoses terminale käsitlevate eeskirjade täitmise tagamisega (kuigi sellised kulud oleks tunduvalt väiksemad kui ettevõtete kokkuhoitavad kulud).
Kas on oodata muud olulist mõju?
Linnadevaheliste reiside arvu kasv. Liikuvuse suurenemine nende inimeste jaoks, kes ei saaks endale muidu reisimist lubada. Linnadevahelise sõitjateveo negatiivse mõju, näiteks heite, õnnetuste ja surmajuhtumite ning ummikute vähendamine, samuti transpordiressursside tõhusam kasutamine.
Proportsionaalsus?
Eelistatud poliitikavariandid ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik esialgse probleemi lahendamiseks ja ettepaneku eesmärkide saavutamiseks.
D. Järeelmeetmed
Millal poliitika läbi vaadatakse?
Viis aastat pärast eeskirjade kohaldamise algust.