



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017r.
SWD(2017) 359 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady
zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu
do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych**

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków przeglądu rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w sprawie dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na poziomie UE?
Główne problemy są następujące: 1) przeszkody, jakie napotykają przewoźnicy na krajowych rynkach międzymiastowych usług autokarowych, oraz 2) niski udział zrównoważonych rodzajów transportu pasażerskiego. Obywatele zmagają się z takimi problemami jak brak połączeń, jak również większa liczba wypadków drogowych i ofiar śmiertelnych tych wypadków, zwiększone emisje i zatory komunikacyjne z uwagi na większe wykorzystanie samochodów.
Co należy osiągnąć?
Ogólne cele to ułatwienia w zakresie mobilności międzymiastowej i połączeń międzymiastowych dla wszystkich Europejczyków oraz zwiększenie udziału zrównoważonych rodzajów transportu.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?
W obrębie UE obowiązują bardzo różne zasady dostępu do krajowych rynków usług autokarowych i autobusowych, które ograniczają zdolność przewoźników do rozwoju ogólnoeuropejskich sieci przewozów autokarowych. Działając osobno, państwa członkowskie nie są w stanie wprowadzić ani zapewnić spójności i koordynacji jednolitych zasad dostępu do rynku.
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, to dlaczego?
Wariant 1: otwarty dostęp do rynku usług regularnych z możliwością odmowy wydania zezwolenia, jeżeli zagrożona jest rentowność umowy o usługi publiczne. Wariant 2: otwarty dostęp do rynku usług regularnych na trasach międzymiastowych o długości co najmniej 100 km. Można odmówić wydania zezwolenia, jeżeli zagrożona jest rentowność przewozów miejskich świadczonych na podstawie umowy o usługi publiczne. Wariant 3: otwarty dostęp do rynku usług regularnych na trasach międzymiastowych bez procedury wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów długodystansowych. Wariant 4: „miękkie” regulacje wspierające sprawiedliwy i niedyskryminacyjny dostęp do terminali. Wariant 5: zasady równego dostępu zobowiązujące do zapewnienia sprawiedliwego i niedyskryminacyjnego dostępu do terminali. Preferowanym wariantem jest połączenie wariantów 2 i 5.
Jakie są opinie różnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?
Zainteresowane strony zasadniczo popierają utworzenie wspólnych ram na szczeblu UE, jednak opinie organów krajowych były podzielone. Rozbieżne opinie wyrażano również w kwestii zagwarantowania dostępu bez dyskryminacji do krajowych rynków usług regularnych oraz w kwestii zniesienia wymogu stosowania formularza przejazdu w odniesieniu do usług okazjonalnych (głównie warianty 1, 2 i 3). Panowała szeroka zgoda co do tego, że należy zachować procedurę wydawania zezwoleń (głównie warianty 1 i 2), oraz że należy opracować definicję terminali autokarowych (głównie warianty 4 i 5). Większość zainteresowanych stron poparła również propozycję ustanowienia wspólnych wymogów mających na celu zapewnienie sprawiedliwego dostępu do terminali autokarowych.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Łączne oszczędności netto kosztów emisji CO ₂ w wysokości 183 mln EUR oraz łączne oszczędności netto kosztów zanieczyszczenia powietrza w wysokości 590 mln EUR; utworzenie 85 000 nowych miejsc pracy w 2030 r.; obniżenie cen biletów, zwiększenie częstotliwości przewozów oraz poprawa dostępu do usług; oszczędności dla przedsiębiorstw i organów administracji rządu 1,56 mld EUR; wzrost przewozów autokarowych o ok. 11 % w 2030 r. w stosunku do scenariusza odniesienia i o prawie 1 punkt procentowy pod względem udziału w przewozach ogółem; zwiększenie dostępności połączeń dla grup społecznych

znajdujących się w niekorzystnej sytuacji o 62 mld pasażerokilometrów w 2030 r. w stosunku do scenariusza odniesienia; oraz wkład w obniżenie kosztów wypadków o 2,8 mld EUR.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

- Negatywny, ale ograniczony wpływ na inne rodzaje transportu, przy szacunkowym zmniejszeniu przewozów kolejowych o ok. 4,8 % w 2030 r. w stosunku do scenariusza odniesienia ze względu na lepsze funkcjonowanie usług autokarowych.
- Negatywny wpływ na niektóre umowy o usługi publiczne z utratą ok. 1,4 % przychodów kolei z realizacji umów o usługi publiczne.

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?

Większość środków nie powinna mieć szczególnego wpływu na MŚP, ale oczekuje się, że większa stymulacja rynku stwarzać będzie więcej możliwości.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Preferowane warianty będą wiązać się z dodatkowymi kosztami dla organów krajowych z tytułu egzekwowania przepisów dotyczących terminali (ale będą one daleko mniej znaczące niż oszczędności dla przedsiębiorstw).

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Wzrost przejazdów międzymiastowych. Zwiększenie mobilności osób, których w przeciwnym razie nie byłoby stać na opłacenie podróży. Zmniejszenie negatywnych skutków międzymiastowego transportu pasażerskiego, takich jak emisje, wypadki i ofiary śmiertelne wypadków, zatory komunikacyjne, a także poprawa efektywności wykorzystania zasobów transportowych.

Proporcjonalność?

Preferowane warianty nie wykraczają poza elementy konieczne do rozwiązania pierwotnego problemu oraz osiągnięcia celów wniosku.

D. Działania następce

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?

Po pięciu latach od rozpoczęcia obowiązywania przepisów.