EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 11. 2017
SWD(2017) 359 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

k návrhu Európskeho parlamentu a Rady,

ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1073/2009 o spoločných pravidlách prístupu na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy

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

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu revízie nariadenia (ES) č. 1073/2009 o prístupe na medzinárodný trh autokarovej a autobusovej dopravy
A. Potreba konať
V čom spočíva problém a prečo je to problém na úrovni EÚ?
Hlavné problémy: 1) prevádzkovatelia dopravy sa pri snahe o rozvoj medzimestských autokarových služieb stretávajú s prekážkami na národných trhoch a 2) nízky podiel udržateľných spôsobov osobnej dopravy. Občania narážajú na nedostatočne početné spoje a v dôsledku väčšieho využívania automobilov musia čeliť aj väčšiemu počtu dopravných nehôd a smrteľných zranení, vyšším emisiám a väčšiemu dopravnému preťaženiu.
Čo by sa malo dosiahnuť?
Všeobecnými cieľmi sú zjednodušenie medzimestskej mobility a konektivity pre všetkých Európanov a zvýšenie podielu udržateľných druhov dopravy.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?
V rámci EÚ existuje celá spleť pravidiel týkajúcich sa prístupu na národné trhy so službami autokarovej a autobusovej dopravy, ktoré obmedzujú možnosti prevádzkovateľov dopravy rozvinúť poskytovanie služieb do celoeurópskych sietí autokarovej dopravy. Členské štáty samostatne nedokážu zaviesť ani zaistiť súdržnosť a koordináciu jednotných pravidiel prístupu na trh.
B. Riešenia
Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?
Možnosť č. 1: Otvorenie prístupu na trh s pravidelnou dopravou a možnosť zamietnuť povolenie, ak by bola ohrozená životaschopnosť zmluvy o službách vo verejnom záujme. **Možnosť č. 2**: Otvorenie prístupu na medzimestský trh s pravidelnou dopravou na vzdialenosti 100 a viac km. Povolenie by bolo možné zamietnuť, ak by bola ohrozená životaschopnosť zmluvy o mestských službách vo verejnom záujme. **Možnosť č. 3**: Otvorenie prístupu na medzimestský trh s pravidelnou dopravou bez procesu udeľovania povolení pre diaľkovú dopravu. **Možnosť č. 4**: Mierna regulácia podporujúca spravodlivý a nediskriminačný prístup k staniciam. **Možnosť č. 5**: Pravidlá rovnakého prístupu vyžadujúce spravodlivý a nediskriminačný prístup k staniciam. Uprednostňovanou možnosťou je kombinácia možností 2 a 5.
Aké sú rôzne názory zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?
Zainteresované strany všeobecne podporujú vytvorenie spoločného rámca EÚ, názory vnútroštátnych orgánov sú však rôznorodé. Rôzne názory boli vyjadrené aj k otázke zaručenia prístupu na národný trh s pravidelnou dopravou bez diskriminácie a zrušenia požiadavky na vypracovanie jazdného listu v prípade príležitostnej dopravy (najmä v prípade možností 1, 2 a 3). Dosiahla sa široká zhoda o zachovaní povoľovacieho konania (najmä v prípade možností 1 a 2) a potrebe vypracovať vymedzenie pojmu staníc autokarovej dopravy (najmä v prípade možností 4 a 5). Väčšina zainteresovaných strán podporuje aj stanovenie spoločných požiadaviek, ktorými sa zabezpečí spravodlivý prístup k staniciam autokarovej dopravy.
C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
Kumulatívne úspory nákladov na emisie CO_2 vo výške 183 miliónov EUR a čisté kumulatívne úspory nákladov na znečistenie ovzdušia vo výške 590 miliónov EUR; vytvorenie 85 000 nových pracovných miest v roku 2030; zníženie cestovného, vyššia frekvencia a lepšia dostupnosť služieb; úspory pre podniky a verejnú správu v rozsahu 1,56 miliardy EUR; zvýšenie objemu dopravnej činnosti v autokarovej doprave o približne 11 % v roku 2030 v porovnaní so základnou úrovňou a o takmer 1 percentuálny bod z hľadiska podielu tohto druhu dopravy; zlepšenie konektivity v prípade znevýhodnených sociálnych skupín o 62 miliárd osobokilometrov v roku 2030 v porovnaní so základnou úrovňou a podiel na znížení nákladov spojených s nehodovosťou vo výške 2,8 miliardy EUR.

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?
– negatívny, ale obmedzený vplyv na ostatné druhy dopravy s odhadovaným znížením o 4,8 % v prípade železničnej dopravy v roku 2030 v porovnaní so základnou úrovňou vzhľadom na lepšiu výkonnosť autokarových služieb. – negatívny vplyv na niektoré zmluvy o službách vo verejnom záujme, pričom príjmy zo zmlúv o službách vo verejnom záujme v oblasti železničnej dopravy sa znížia približne o 1,4 %.
Aké sú vplyvy na MSP a konkurencieschopnosť?
Očakáva sa, že väčšina opatrení nebude mať mimoriadny vplyv na MSP, ale v dôsledku zvýšenej stimulácie na trhu sa očakáva väčšie množstvo príležitostí.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?
Uprednostňovaná možnosť sa spája s dodatočnými nákladmi pre vnútroštátne orgány pri presadzovaní pravidiel týkajúcich sa staníc (tie sú však výrazne nižšie ako úspory pre podniky).
Očakávajú sa iné významné vplyvy?
Zvýšenie využívania medzimestskej dopravy na cestovanie. Zlepšenie mobility pre ľudí, ktorí by si inak nemohli dovoliť cestovať. Zníženie negatívnych vplyvov medzimestskej osobnej dopravy, napríklad emisií, nehôd a úmrtí, zníženie dopravného preťaženia, ako aj zlepšenie efektívneho využívania dopravných zdrojov.
Proporcionalita?
Uprednostňované možnosti neprekračujú rámec toho, čo je nevyhnutné na vyriešenie pôvodného problému a splnenie cieľov návrhu.
D. Nadväzné opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma?
Päť rokov po dátume, keď sa tieto pravidlá začnú uplatňovať.