



V Bruselu dne 8.11.2017  
SWD(2017) 359 final

**PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE**

**SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ**

*Průvodní dokument k*

**návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady,**

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy**

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

<b>Souhrnný přehled</b>
Posouzení dopadů k revizi nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy
<b>A. Potřeba opatření</b>
<b>V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?</b>
Hlavní problémy jsou tyto: 1) provozovatelé se na vnitrostátních trzích potýkají s překážkami pro rozvoj meziměstských autokarových služeb; 2) udržitelné druhy osobní dopravy mají na trhu nízký podíl. Občané mají problém s konektivitou. V důsledku vyššího využívání automobilů také dochází také k většímu výskytu dopravních nehod včetně smrtelných, vzniku emisí a přetížení dopravou.
<b>Čeho by mělo být dosaženo?</b>
Obecným cílem je usnadnit meziměstskou mobilitu a konektivitu pro všechny Evropany a zvýšit podíl udržitelných druhů dopravy.
<b>Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?</b>
V rámci EU upravuje přístup autokarové a autobusové dopravy na vnitrostátní trhy mnoho nejednotných pravidel, což dopravcům brání v tom, aby rozvinuli své služby do celoevropských autokarových sítí. Členské státy nemohou samy zajistit nezbytnou soudržnost a koordinaci jednotných pravidel pro přístup na trh.
<b>B. Řešení</b>
<b>Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.</b>
<p><b>Varianta č. 1:</b> otevřený přístup na trh linkové dopravy s možností odmítnout povolení, pokud by byla narušena životaschopnost smlouvy o veřejných službách (SVS).</p> <p><b>Varianta č. 2:</b> otevřený přístup na trh meziměstské linkové dopravy na vzdálenost nejméně 100 km. Povolení lze odmítnout, pokud by byla narušena životaschopnost městské SVS.</p> <p><b>Varianta č. 3:</b> otevřený přístup na trh meziměstské linkové dopravy bez povolovacího procesu pro dálkové linky.</p> <p><b>Varianta č. 4:</b> „měkká regulace“ podporující spravedlivý a nediskriminační přístup k terminálům.</p> <p><b>Varianta č. 5:</b> pravidla rovného přístupu stanovující spravedlivý a nediskriminační přístup k terminálům. Upřednostňována je kombinace variant č. 2 a 5.</p>
<b>Jaké názory mají jednotlivé zúčastněné subjekty? Kdo podporuje kterou možnost?</b>
Zúčastněné subjekty obecně podporují zavedení společného rámce EU, avšak názory vnitrostátních orgánů jsou smíšené. Smíšené názory byly rovněž vysloveny k otázce zaručeného nediskriminačního přístupu na vnitrostátní trhy linkové dopravy a zrušení požadavku, aby byla příležitostná doprava provozována na základě jízdního listu (hlavně varianty č. 1, 2 a 3). Široká shoda panovala na tom, že by měla být zachována povolovací procedura (hlavně varianty č. 1 a 2) a že by měla být vypracována definice autokarových terminálů (hlavně varianty č. 4 a 5). Většina zúčastněných subjektů také podpořila návrh na stanovení společných požadavků zajišťujících spravedlivý přístup k autokarovým terminálům.
<b>C. Dopady upřednostňované možnosti</b>
<b>Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?</b>
Čisté kumulativní úspory emisí CO <sub>2</sub> ve výši 183 milionů EUR a čisté kumulativní úspory nákladů způsobených znečištěním ovzduší ve výši 590 milionů EUR; vytvoření 85 000 nových pracovních míst do roku 2030; snížení jízdného, zvýšení četnosti a zlepšení dostupnosti služeb; úspory pro podniky a správní orgány v rozsahu 1,56 miliardy EUR; zvýšení objemu autokarové dopravy přibližně o 11 % v roce 2030 vůči výchozí hodnotě a zvýšení podílu v rámci jednotlivých druhů dopravy téměř o 1 procentní bod; zlepšení konektivity znevýhodněných sociálních skupin o 62 miliard osobokilometrů v roce 2030 vůči výchozí hodnotě a příspěvek ke snížení nákladů způsobených nehodami ve výši 2,8 miliard EUR.
<b>Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?</b>
<p>– Negativní, avšak omezený dopad na ostatní druhy dopravy: v důsledku vyšších výkonů autokarové dopravy se v roce 2030 odhaduje snížení železniční dopravy o 4,8 %.</p> <p>– Negativní dopad na některé SVS: ztráta příjmů železniční dopravy v rámci SVS ve výši asi 1,4 %.</p>

<b>Jaký bude dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?</b>
U většiny opatření se zvláštní dopad na MSP neočekává, ale větší stimulace trhu by měla přinést více příležitostí.
<b>Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?</b>
Upřednostňované varianty by s sebou přinesly další náklady pro vnitrostátní orgány v souvislosti s vynucováním pravidel ohledně terminálů (ty by ale byly podstatně nižší než úspory pro podniky).
<b>Očekávají se jiné významné dopady?</b>
Vyšší počet meziměstských cest. Zlepšení mobility pro osoby, které by si jinak nemohly dovolit cestovat. Snížení negativních dopadů meziměstské osobní dopavy, k nimž patří emise, dopravní nehody včetně smrtelných a přetížení dopravou, jakož i efektivnější využívání dopravních zdrojů.
<b>Proporcionalita?</b>
Upřednostňované varianty nepřekračují to, co je nezbytné k vyřešení původního problému a ke splnění cílů návrhu.
<b>D. Návazná opatření</b>
<b>Kdy bude tato politika přezkoumána?</b>
Po pěti letech od účinnosti nových pravidel.