



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi

**kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä
annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 muuttamisesta**

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

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä
Vaikutustenarviointi kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsystä annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 tarkistamisesta
A. Toimenpiteen tarve
Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?
Suurimmat ongelmat ovat 1) liikenteenharjoittajien kansallisilla markkinoilla kohtaamat esteet, jotka haittaavat kaupunkien välisen linja-autoliikenteen kehittämistä, ja 2) kestävien matkustajaliikennemuotojen alhainen osuus. Tämän seurauksena kansalaisten yhteydet ovat puutteellisia, ja henkilöautojen laajempi käyttö lisää onnettomuuksia ja kuolonuhreja sekä päästöjä ja ruuhkia.
Mitä olisi saavutettava?
Yleisenä tavoitteena on kaupunkien välisen liikkuvuuden ja yhteyksien parantaminen kaikille eurooppalaisille ja kestävien liikennemuotojen osuuden kasvattaminen.
Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?
Linja-autoliikenteen kansallisille markkinoille pääsyä koskevien sääntöjen hajanaisuus EU:ssa rajoittaa liikenteenharjoittajien mahdollisuuksia kehittää palveluja yleiseurooppalaisiksi linja-autoliikenneverkoiksi. Pelkästään jäsenvaltioiden toimin ei voida ottaa käyttöön yhtenäisiä markkinoille pääsyä koskevia sääntöjä tai varmistaa tällaisten sääntöjen yhdenmukaisuutta ja koordinoitua.
B. Ratkaisut
Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei ole, miksi ei?
<p>Vaihtoehto 1: avoin pääsy säännöllisen liikenteen markkinoille, mutta lupa voidaan evätä, jos julkisen palveluhankintasopimuksen toteuttamiskelpoisuus vaarantuu;</p> <p>Vaihtoehto 2: avoin pääsy kaupunkien välisen säännöllisen liikenteen markkinoille vähintään 100 kilometrin matkoilla. Lupa voidaan evätä, jos julkisen palveluhankintasopimuksen toteuttamiskelpoisuus vaarantuu;</p> <p>Vaihtoehto 3: avoin pääsy kaupunkien välisen säännöllisen liikenteen markkinoille ja lupaprosessi kaukoliikenteelle;</p> <p>Vaihtoehto 4: pehmeä sääntely, joka edistää tasapuolista ja syrjimätöntä pääsyä terminaaleihin;</p> <p>Vaihtoehto 5: tasapuolista pääsyä koskevat säännöt, jotka edellyttävät tasapuolista ja syrjimätöntä pääsyä terminaaleihin.</p> <p>Parhaaksi arvioitu vaihtoehto on vaihtoehtojen 2 ja 5 yhdistelmä.</p>
Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?
Sidosryhmät tukevat yleisesti ottaen yhteisten EU:n puitteiden luomista, mutta kansallisten viranomaisten näkemykset poikkesivat toisistaan. Eriäviä mielipiteitä esitettiin myös syrjimättömän pääsyn takaamisesta kansallisille säännöllisen liikenteen markkinoille ja kuljetuskirjan käyttöä koskevan vaatimuksen poistamisesta satunnaisliikenteeltä (pääasiassa vaihtoehdot 1, 2 ja 3). Yleisesti oltiin yhtä mieltä siitä, että lupamenettely olisi säilytettävä (pääasiassa vaihtoehdot 1 ja 2) ja että linja-autoterminaalille olisi esitettävä määritelmä (pääasiassa vaihtoehdot 4 ja 5). Useimmat sidosryhmät tukivat myös yhteisten vaatimusten vahvistamista sen varmistamiseksi, että pääsy terminaaleihin on tasapuolista.
C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?
Hiilidioksidipäästöjen kustannuksissa saavutetaan 183 miljoonan euron ja ilman pilaantumisen kustannuksissa 590 miljoonan euron kumulatiivinen nettosäästö; vuoteen 2030 mennessä syntyy 85 000 uutta työpaikkaa; hinnat alenevat, vuoroitiheys kasvaa ja palvelujen saatavuus paranee; yrityksille ja viranomaisille koituu noin 1 560 miljoonan euron säästöt; linja-autoliikenne kasvaa noin 11 prosenttia vuoteen 2030 mennessä lähtötasoon verrattuna ja sen osuus liikennemuotojakaumasta kasvaa lähes yhdellä prosenttiyksiköllä; heikoimmassa asemassa olevien väestöryhmien yhteydet paranevat 62 miljardilla matkustajakilometrillä vuoteen 2030 mennessä lähtötasoon verrattuna; onnettomuuskustannukset alenevat 2,8 miljardia euroa.
Onko parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta kustannuksia? Jos on, mitkä ovat sen pääasialliset kustannukset?

– Rajallinen kielteinen vaikutus muihin liikennemuotoihin; rautatieliikenteen arvioidaan vähenevän 4,8 prosenttia vuoteen 2030 mennessä lähtötasoon verrattuna linja-autoliikenteen paremman suorituskyvyn vuoksi.

– Kielteinen vaikutus joihinkin julkisiin palveluhankintasopimuksiin; rautateiden julkisten palveluhankintasopimusten tulot alenevat noin 1,4 prosenttia.

Mitkä ovat pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset?

Useimmilla toimenpiteillä ei odoteta olevan erityisiä vaikutuksia pk-yrityksiin, mutta markkinoiden vilkastumisen odotetaan tarjoavan uusia mahdollisuuksia.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?

Parhaaksi katsotut vaihtoehdot aiheuttaisivat kansallisille viranomaisille terminaaleja koskevien sääntöjen noudattamisen valvontaan liittyviä lisäkustannuksia (jotka ovat kuitenkin vähemmän merkittäviä kuin yrityksille aiheutuvat säästöt).

Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?

Kaupunkien välinen liikenne kasvaa. Sellaisten ihmisten liikkuvuus paranee, joilla ei muutoin olisi varaa matkustaa. Kaupunkien välisen henkilöliikenteen haitalliset vaikutukset kuten päästöt, onnettomuudet, kuolonuhrit ja ruuhkat vähenevät ja liikennesurssien käyttö tehostuu.

Oikeasuhteisuus?

Parhaaksi arvioiduissa vaihtoehdossa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen alkuperäisen ongelman ratkaisemiseksi ja ehdotuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.

D. Seuranta

Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?

Viiden vuoden kuluttua siitä, kun sääntöjä aletaan soveltaa.