



Briuselis, 2017 11 08
SWD(2017) 359 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių

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

Santraukos lentelė
Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 dėl patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką peržiūros poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Pagrindinės problemos yra: 1) veiklos vykdytojams šalių rinkose kylančios kliūtys, trukdančios plėtoti keleivių vežimo tarpmiestiniais autobusais paslaugas; 2) tai, kad tvaraus keleivinio transporto rūšys sudaro mažą transporto dalį. Piliečiams trūksta susisiekimo galimybių, o dėl to, kad labiau naudojamos automobiliais, atsitinka daugiau eismo įvykių, keliuose žūsta daugiau žmonių, išmetama daugiau teršalų ir labiau apsunkinamas eismas.
Ką reikėtų pasiekti?
Bendrieji tikslai – užtikrinti visiems ES gyventojams geresnes tarpmiestinio judumo ir susisiekimo galimybes ir didinti tvaraus transporto rūšių sudaromą transporto dalį.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?
Taisyklės, reglamentuojančios patekimą į nacionalines keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų rinkas, atskirose ES šalyse skiriasi, todėl vežėjai negali laisvai kurti visą Europą apimančių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų tinklų. Veikdamos pavieniui valstybės narės negali nustatyti vienodų patekimo į rinką taisyklių arba šių taisyklių suderinti ir koordinuoti.
B. Sprendimai
Kokie galimi šių tikslų įgyvendinimo būdai? Ar viena iš galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
<p>1 galimybė: sudaryti sąlygas patekti į reguliarių paslaugų rinką ir suteikti galimybę atsisakyti išduoti tokį leidimą, jei tai keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties perspektyvumui.</p> <p>2 galimybė: sudaryti sąlygas patekti į tarpmiestinę keleivių vežimo ne trumpesniais kaip 100 kilometrų atstumais reguliarių paslaugų rinką. Galima atsisakyti išduoti tokį leidimą, jei tai keltų pavojų miesto viešųjų paslaugų sutarties perspektyvumui.</p> <p>3 galimybė: sudaryti sąlygas patekti į tarpmiestinę reguliarių paslaugų rinką ir netaikyti leidimų išdavimo procedūros keleivių vežimo ilgiais atstumais paslaugoms.</p> <p>4 galimybė: taikyti neprivalomo pobūdžio reguliavimo priemones, kuriomis būtų skatinama sąžiningomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis suteikti teisę naudotis terminalais.</p> <p>5 galimybė: nustatyti lygių teisių taisykles, pagal kurias turi būti sąžiningomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis suteikiama teisė naudotis terminalais.</p> <p>Tinkamiausia galimybė – 2 ir 5 galimybių derinys.</p>
Kokios yra suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Suinteresuotosios šalys apskritai palaiko iniciatyvą sukurti bendrą ES sistemą, tačiau nacionalinių valdžios institucijų nuomonės skiriasi. Skirtingos nuomonės pareikštos ir dėl reikalavimo užtikrinti nediskriminacines sąlygas patekti į šalių reguliarių paslaugų rinkas bei dėl ketinimo panaikinti reikalavimą turėti kelionės lapą teikiant vienkartinę paslaugą (daugiausia – 1, 2 ir 3 politikos galimybės). Didžioji dalis suinteresuotųjų šalių pritaria tam, kad turėtų būti išlaikyta leidimų išdavimo tvarka (daugiausia – 1 ir 2 politikos galimybės) ir kad turėtų būti nustatyta tolimojo susisiekimo autobusų terminalų apibrėžtis (daugiausia – 4 ir 5 politikos galimybės). Dauguma suinteresuotųjų šalių taip pat pritaria tam, kad turėtų būti nustatyti bendri reikalavimai, kuriais būtų užtikrinta, kad teisė naudotis tolimojo susisiekimo autobusų terminalais būtų suteikiama sąžiningomis sąlygomis.
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
Su išmetamu anglies dioksido kiekiu susijusios išlaidos per visą laikotarpį sumažėtų iš viso 183 mln. EUR, o su oro tarša susijusios išlaidos – iš viso 590 mln. EUR; iki 2030 m. būtų sukurta 85 000 naujų darbo vietų; sumažėtų bilietų kainos, padaugėtų reisų ir būtų pagerinta galimybė naudotis paslaugomis; įmonės ir administravimo įstaigos sutaupytų apie 1 560 mln. EUR; palyginti su atskaitos scenarijumi, keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais veiklos apimtis iki 2030 m. padidėtų 11 proc., o šios rūšies transporto dalis – beveik vienu procentiniu punktu; palyginti su atskaitos scenarijumi, palankių sąlygų neturinčių socialinių

grupių susisiekimo galimybės iki 2030 m. pagerėtų 62 mlrd. keleivio nuvažiuotų kilometrų; su eismo įvykiais susijusios išlaidos sumažėtų 2,8 mlrd. EUR.

Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?

- Nedidelis neigiamas poveikis kitų rūšių transportui: numatoma, kad, pagerėjus keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų kokybei, keleivių vežimo geležinkeliais veiklos apimtis, palyginti su atskaitos scenarijumi, iki 2030 m. sumažėtų 4,8 proc.

- Neigiamas poveikis kai kurioms viešųjų paslaugų sutartims: pajamos, gaunamos pagal šias sutartis teikiant keleivių vežimo geležinkeliais paslaugas, sumažėtų apie 1,4 proc.

Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?

Dauguma priemonių neturėtų daryti jokio ypatingo poveikio MVĮ, tačiau tikimasi, kad suaktyvins rinką atsiras daugiau galimybių.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?

Jei būtų pasirinktos tinkamiausiomis laikomos galimybės, nacionalinės valdžios institucijos patirtų papildomų išlaidų siekdamas užtikrinti, kad būtų laikomasi su terminalais susijusių taisyklių (tačiau šios išlaidos būtų daug mažesnės už įmonių sutaupomas sumas).

Ar bus dar koks nors didelis poveikis?

Padaugės tarp miestinių kelionių. Padidės žmonių, kurie kitaip neišgalėtų keliauti, judumas. Sumažės tarp miestinio keleivinio transporto daromas neigiamas poveikis, pavyzdžiui, sumažės teršalų kiekis, eismo įvykių ir žūčių bei spūsčių keliuose skaičius, be to, bus efektyviau naudojami transporto išteklių.

Proporcingumas principas

Pasirinkus tinkamiausiomis laikomas galimybes, nebūtų viršijama to, kas būtina pirminei problemai išspręsti ir pasiūlymo tikslams įgyvendinti.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?

Po penkerių metų nuo taisyklių taikymo pradžios dienos.