

Брюксел, 8.11.2017г.
SWD(2017) 359 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно общите правила за достъп до
международния пазар на автобусни превози**

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

Обобщение
Оценка на въздействието от прегледа на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно достъпа до международния пазар на автобусни превози
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?
Основните проблеми са следните: 1) операторите се сблъскват с пречки в рамките на националните пазари с оглед на развитието на междуградските автобусни превози и 2) ниският дял на устойчивите видове пътнически превози. Гражданите страдат от липса на свързаност и се наблюдават повече пътнотранспортни произшествия и несчастни случаи, емисии и задръствания поради по-голямото използване на колите.
Какви цели се преследват?
Общите цели са улесняване на междуградската мобилност и свързаността за всички европейци и увеличение на дела на устойчивите видове транспорт.
Каква е добавената стойност от действие на равнището на ЕС (субсидиарност)?
В ЕС съществуват различни правила за достъпа до националните пазари на автобусните превози, които ограничават възможността на превозвачите да развиват услугите в паневропейски автобусни мрежи. Със самостоятелни действия държавите членки не могат да въведат или да осигурят съгласуваността и координацията на уеднаквените правила за достъп до пазара.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако няма такъв, каква е причината за това?
Вариант 1: отворен достъп до пазара на редовните превози с възможност за отказ на разрешително, ако се нарушава жизнеспособността на договор за обществена услуга (ДОУ). Вариант 2: отворен достъп до пазара на междуградските редовни превози на разстояние от 100 km или повече. Разрешителното може да се откаже, ако се нарушава жизнеспособността на градски ДОУ. Вариант 3: отворен достъп до пазара на междуградските редовни превози без разрешителен режим за превозите на дълги разстояния. Вариант 4: незадължителни мерки, насърчаващи справедливия и недискриминационен достъп до терминали. Вариант 5: правила за еднакъв достъп, изискващи справедлив и недискриминационен достъп до терминали. Предпочитаният вариант е съчетание от варианти 2 и 5.
Какви са различните мнения на заинтересованите страни? Кой подкрепя отделните варианти?
Като цяло заинтересованите страни подкрепят установяването на обща рамка на ЕС, но мненията на националните органи са смесени. Също така са изразени смесени мнения по въпроса за гарантиране на достъпа до националните пазари на редовните превози без дискриминация и за премахване на изискването по отношение на случайните превози да се притежава пътен формуляр (основно варианти 1, 2 и 3). Налице беше широко съгласие, че процедурата за издаване на разрешително следва да се запази (основно варианти 1 и 2) и че следва да се раздели определението на автобусен терминал (основно варианти 4 и 5). Също така повечето заинтересовани страни подкрепят общите изисквания за гарантиране на справедливия достъп до автобусните терминали.
В. Въздействие на предпочитания вариант
Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?
183 млн. евро нетни кумулативни спестени средства във връзка с разходите за емисиите на CO ₂ и 590 млн. евро нетни кумулативни спестени средства във връзка с разходите поради замърсяването на въздуха; създадени 85 000 нови работни места през 2030 г.; намаление на таксите, увеличена честота и по-голяма достъпност на превозите; спестени средства за предприятията и администрациите в рамките на 1 560 млн. евро; увеличение на автобусните превози с около 11 % през 2030 г. спрямо първоначалното ниво, а на относителния им дял — с почти 1 процентен пункт; подобряване на

свързаността на социалните групи в неравностойно положение с 62 млрд. пътнички километра през 2030 г. спрямо първоначалното ниво и принос за намаление на разходите във връзка с пътнотранспортните произшествия от 2,8 млрд. евро.
Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?
- Отрицателно, но ограничено въздействие върху другите видове транспорт с прогнозирано 4,8 % намаление на железопътните превози през 2030 г. спрямо първоначалното ниво поради по-добрите характеристики на автобусните превози. - Отрицателно въздействие върху някои ДОУ със загуба на приходи от ДОУ в сферата на железопътния транспорт от около 1,4 %.
Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?
Не се очаква повечето мерки да имат особено въздействие върху МСП, но се прогнозира по-голямото пазарно стимулиране да доведе до повече възможности.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?
Предпочитаните варианти ще доведат до допълнителни разходи за националните органи да прилагат правилата за терминалите (но тези разходи ще са значително по-малко от спестените средства за предприятията).
Ще има ли друго значително въздействие?
Увеличение на междуградските пътувания. Подобряване на мобилността за хората, които не биха могли да си позволят пътувания, ако не се предприемат предлаганите мерки. Намаляване на отрицателните последици от междуградските пътнически превози, като емисии, пътнотранспортни произшествия и несчастни случаи, задръствания, и увеличение на ефикасността при използването на транспортните ресурси.
Пропорционалност
Предпочитаните варианти не надхвърлят необходимото за решаване на първоначалния проблем и отговарят на целите на предложението.
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката?
Пет години след като започнат да се прилагат правилата.