



EVROPSKÁ
KOMISE

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}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů k revizi nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy
A. Potřeba opatření
V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?
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.
Čeho by mělo být dosaženo?
Obecným cílem je usnadnit meziměstskou mobilitu a konektivitu pro všechny Evropany a zvýšit podíl udržitelných druhů dopravy.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?
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. Řešení
Prostřednictvím kterých možností lze cíle dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.
Varianta č. 1: otevřený přístup na trh linkové dopravy s možností odmítnout povolení, pokud by byla narušena životaschopnost smlouvy o veřejných službách (SVS). Varianta č. 2: otevřený přístup na trh meziměstské linkové dopravy na vzdálenost nejméně 100 km. Povolení lze odmítnout, pokud by byla narušena životaschopnost městské SVS. Varianta č. 3: otevřený přístup na trh meziměstské linkové dopravy bez povolovacího procesu pro dálkové linky. Varianta č. 4: „měkká regulace“ podporující spravedlivý a nediskriminační přístup k terminálům. Varianta č. 5: pravidla rovného přístupu stanovující spravedlivý a nediskriminační přístup k terminálům. Upřednostňována je kombinace variant č. 2 a 5.
Jaké názory mají jednotlivé zúčastněné subjekty? Kdo podporuje kterou možnost?
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.
C. Dopady upřednostňované možnosti
Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?
Čisté kumulativní úspory emisí CO ₂ 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.
Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?
– 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 %. – Negativní dopad na některé SVS: ztráta příjmů železniční dopravy v rámci SVS ve výši asi 1,4 %.

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