



Bruxelles, den 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning

om ændring af forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel

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

DA

DA

Resumé
Konsekvensanalyse vedrørende revisionen af forordning (EF) nr. 1073/2009 om adgang til det internationale marked for buskørsel
A. Behov for handling
Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det en problemstilling på EU-plan?
De vigtigste problemstillinger er: 1) Virksomhederne støder på hindringer på de nationale markeder i forbindelse med udvikling af buskørslen mellem byer og 2) en lav andel af bæredygtige passagertransportformer. Borgerne står over for manglende konnektivitet og oplever flere trafikulykker og omkomne i trafikken, emissioner og overbelastning af vejene på grund af større brug af bilen.
Hvilke resultater forventes der?
De generelle mål er at gøre mobiliteten og konnektiviteten mellem byer nemmere for alle europæere og øge andelen af bæredygtige passagertransportformer.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?
I hele EU er der et kludetæppe af regler for adgang til nationale markeder for buskørsel, som begrænser transportvirksomhedernes evne til at udvikle kørselstjenester til paneuropæiske busnet. Medlemsstaterne kan ikke alene indføre eller sikre sammenhæng i og samordning af ensartede markedsadgangsregler.
B. Løsninger
Hvilke forskellige løsningsmodeller er der for at nå målene? Er der en foretrukken løsningsmodel? I benægtende fald hvorfor ikke?
Løsningsmodel 1: åben adgang til markedet for rutekørsel med mulighed for at afslå tilladelse, hvis levedygtigheden af en offentlig tjenesteydelseskontrakt bringes i fare. Løsningsmodel 2: åben adgang til markedet for rutekørsel mellem byer over strækninger på 100 km eller derover. Tilladelse kan afslås, hvis levedygtigheden af en offentlig tjenesteydelseskontrakt vedrørende befordring mellem byer bringes i fare. Løsningsmodel 3: åben adgang til markedet for rutekørsel mellem byer uden en proces for udstedelse af tilladelse i forbindelse med fjernbuskørsel. Løsningsmodel 4: blød regulering, der tilskynder til retfærdig og ikkediskriminerende adgang til terminaler. Løsningsmodel 5: regler om lige adgang, der kræver retfærdig og ikkediskriminerende adgang til terminaler. Den foretrukne løsningsmodel er en kombination af 2 og 5.
Hvad er de forskellige interesserede parter holdning? Hvem støtter hvilken løsningsmodel?
De interesserede parter støtter generelt oprettelsen af en fælles EU-ramme, men de nationale myndigheders holdninger var blandede. Der blev også givet udtryk for blandede holdninger til spørgsmålet om at sikre adgang til nationale markeder for rutekørsel uden forskelsbehandling og afskaffelsen af kravet om, at man ved lejlighedsvis kørsel skal være i besiddelse af et kørselsblad (hovedsagelig løsningsmodel 1, 2 og 3). Der var bred enighed om, at proceduren for udstedelse af tilladelse bør opretholdes (hovedsagelig løsningsmodel 1 og 2), og at begrebet busterminal bør defineres (hovedsagelig løsningsmodel 4 og 5). De fleste interesserede parter støttede også fastsættelsen af fælles krav til at sikre, at adgangen til terminaler er retfærdig.
C. Den foretrukne løsningsmodels virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsningsmodel (hvis en bestemt løsningsmodel foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsningsmodeller)?
Samlede nettobesparelser på 183 mio. EUR i CO ₂ -emissionsomkostninger og samlede nettobesparelser på 590 mio. EUR i luftforureningsomkostninger, 85 000 nye job i 2030, nedsættelse af billetpriser, større hyppighed og bedre udbud af tjenester, besparelser for virksomhederne og forvaltningerne i størrelsesordenen 1 560 mio. EUR, stigning i bustransporten på mere end 11 % i 2030 i forhold til referenceværdien og på næsten ét procentpoint for så vidt angår dens andel af transportmarkedet, forbedring af konnektiviteten for dårligt stillede befolkningsgrupper med 62 mia. passagerkilometer i 2030 i forhold til referenceværdien og lavere ulykkesomkostninger på 2,8 mia. EUR.
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsningsmodel (hvis en bestemt løsningsmodel foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsningsmodeller)?

- Negativ, men begrænset indvirkning på andre transportformer med et anslået fald i jernbanetransporten på 4,8 % i 2030 i forhold til referenceværdien på grund af buskørsrens forbedrede resultater.
- Negativ indvirkning på visse offentlige tjenesteydelseskontrakter med et indtægtstab for kontrakter om offentlig jernbanebefordring på ca. 1,4 %.

Hvilke virkninger er der for SMV'er og konkurrenceevnen?

De fleste foranstaltninger forventes ikke at have særlige virkninger for SMV'er, men den større stimulering af markedet forventes at føre til flere muligheder.

Vil der være væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?

For de nationale myndigheder vil de foretrukne løsningsmodeller medføre ekstraomkostninger til håndhævelse af reglerne om terminaler (men langt mindre end besparelserne for virksomhederne).

Vil der være andre væsentlige virkninger?

Stigning i trafikken mellem byer. Forbedring af mobiliteten for personer, der ellers ikke har råd til at rejse. Mindskelse af de negative virkninger af personbefordring mellem byer, f.eks. emissioner, ulykker og omkomne i trafikken og overbelastning af vejene, samt mere effektiv udnyttelse af transportressourcer.

Proportionalitet?

De foretrukne løsningsmodeller går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at løse det oprindelige problem og nå forslagetets mål.

D. Opfølgning**Hvornår vil politikken blive revideret?**

Fem år efter anvendelsesdatoen for reglerne.