ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 29.11.2023
SWD(2023) 387 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει τα έγγραφα

πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 261/2004, (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, (ΕΕ) αριθ. 1177/2010, (ΕΕ) αριθ. 181/2011 και (ΕΕ) 2021/782 όσον αφορά την επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών στην Ένωση

πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών στο πλαίσιο πολυτροπικών ταξιδιών

{COM(2023) 752 final} - {SEC(2023) 392 final} - {SWD(2023) 386 final} - {SWD(2023) 389 final}

Α. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Τα δικαιώματα των επιβατών εφαρμόζονται σε μια αναπτυσσόμενη αγορά περίπου 13,4 δισεκατομμυρίων επιβατών που πραγματοποιούν 107 εκατομμύρια ταξίδια ετησίως χρησιμοποιώντας δημόσια μέσα μεταφοράς. Τα δικαιώματα αυτά προστατεύουν τους επιβάτες πριν, κατά τη διάρκεια και μετά το ταξίδι τους, βρίσκονται στο επίκεντρο της πολιτικής της ΕΕ για τις μεταφορές και τους καταναλωτές και αποτελούν πλέον εμβληματική πρωτοβουλία της Ένωσης.

Το πλαίσιο για τα δικαιώματα των επιβατών αποτελείται από πέντε διαφορετικούς κανονισμούς της ΕΕ για τις αεροπορικές (2), σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές, καθώς και για τις μεταφορές με λεωφορεία και πούλμαν. Η εφαρμογή τους έχει οδηγήσει σε σημαντική βελτίωση της προστασίας των επιβατών κατά την τελευταία εικοσαετία. Ωστόσο, παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει σημειωθεί, συμπεριλαμβανομένης της αναδιατύπωσης του κανονισμού για τις σιδηροδρομικές μεταφορές το 2021, εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές προκλήσεις. Πρώτον, οι επιβάτες σε όλους τους τρόπους μεταφοράς δεν επωφελούνται πλήρως από τα δικαιώματά τους λόγω ελλείψεων στην εφαρμογή και την επιβολή τους. Δεύτερον, το ισχύον νομικό πλαίσιο δεν παρέχει προστασία στους επιβάτες που πραγματοποιούν πολυτροπικό ταξίδι. Τρίτον, όπως παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, οι κανόνες επιστροφής χρημάτων για αεροπορικά εισιτήρια είναι ασαφείς όταν οι κρατήσεις πτήσεων έχουν πραγματοποιηθεί μέσω μεσάζοντος.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Η παρούσα πρωτοβουλία επιδιώκει να διασφαλίσει την ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς επιβατικών μεταφορών και να επιτύχει υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών για τους επιβάτες όταν ταξιδεύουν. Για τον σκοπό αυτόν, οι ειδικοί στόχοι της είναι: 1) να διασφαλίσει την αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή της νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών σε όλα τα κράτη μέλη, 2) να διασφαλίσει την αποτελεσματική διεκπεραίωση των καταγγελιών για τους επιβάτες, 3) να αυξήσει την προστασία των επιβατών που αντιμετωπίζουν διακοπές του ταξιδιού στο πλαίσιο πολυτροπικών ταξιδιών, 4) να αυξήσει την παροχή πληροφοριών και συνδρομής στα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ) κατά την αλλαγή τρόπων μεταφοράς και 5) να διασφαλίσει σαφή διαδικασία επιστροφής χρημάτων όταν οι επιβάτες αεροπορικών μεταφορών έχουν πραγματοποιήσει κράτηση μέσω μεσάζοντος.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Οι επιβάτες πρέπει να είναι σε θέση να διεκδικούν τα δικαιώματά τους με τον ίδιο τρόπο και να απολαύουν της ίδιας προστασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ανεξάρτητα από το κράτος μέλος στο οποίο ταξιδεύουν. Για τους λόγους αυτούς, τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν απαιτούν την ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ. Από την άλλη πλευρά, η επιβολή και η παρακολούθηση της εφαρμογής αποτελούν καθήκοντα του κράτους μέλους.

Β. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Εάν όχι, γιατί;

Στο πλαίσιο της παρούσας εκτίμησης επιπτώσεων αξιολογήθηκαν τρεις δέσμες επιλογών πολιτικής (ΕΠ1, ΕΠ2, ΕΠ3). Κάθε δέσμη επιλογών προτείνει λύσεις σε ένα από τα τρία προβλήματα που εντοπίστηκαν, αλλά διαφέρει ως προς το πεδίο εφαρμογής των δράσεων που προβλέπονται σε επίπεδο ΕΕ.

Οι επιλογές ΕΠ1.1 και ΕΠ1.2 επικεντρώνονται σε λύσεις για τις ελλείψεις στην εφαρμογή και την επιβολή του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου για τα δικαιώματα των επιβατών. Η ΕΠ1.1 έχει ως στόχο να διασφαλίσει την εναρμόνιση βασικών υφιστάμενων κανόνων στον τομέα αυτόν με βάση ιδίως τα μέτρα που περιλαμβάνονται στον νέο κανονισμό για τις σιδηροδρομικές μεταφορές ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται τον Ιούνιο του 2023. Η ΕΠ1.2 βασίζεται στην ΕΠ1.1 και αποσκοπεί στην ενίσχυση της συμμόρφωσης.

Οι επιλογές ΕΠ2.1, ΕΠ2.2 και ΕΠ2.3 αντιμετωπίζουν ζητήματα σχετικά με το επίπεδο προστασίας των επιβατών που πραγματοποιούν πολυτροπικό ταξίδι, συμπεριλαμβανομένων των ΑΜΚ, αναπαράγοντας τα μέτρα που έχουν ήδη εφαρμοστεί δυνάμει των υφιστάμενων κανονισμών για τα ταξίδια με έναν μόνο τρόπο μεταφοράς. Στα μέτρα πολιτικής λαμβάνονται υπόψη διάφορες κατηγορίες πολυτροπικών εισιτηρίων, δηλ. ενιαίες συμβάσεις μεταφοράς που προσφέρονται από μεταφορέα (κατηγορία Α), χωριστά εισιτήρια που συνδυάζονται σε πακέτα από μεσάζοντες (κατηγορία Β) και

χωριστά εισιτήρια που αγοράζονται μεμονωμένα από τους επιβάτες με δική τους πρωτοβουλία (κατηγορία Γ). Η ΕΠ2.1 παρέχει στους επιβάτες βασικό επίπεδο προστασίας ώστε να διασφαλίζεται ότι λαμβάνουν την ελάχιστη προβλεπόμενη ενημέρωση και συνδρομή, ιδίως για τους επιβάτες με ενιαία σύμβαση μεταφοράς (κατηγορίας Α). Η ΕΠ2.2 παρέχει πιο ολοκληρωμένο επίπεδο προστασίας απ' ό,τι η ΕΠ2.1: οι επιβάτες (κατηγορίας Α και Β) θα πρέπει να λαμβάνουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με διακοπές του ταξιδιού και πιθανές επόμενες ανταποκρίσεις. Επιπλέον, η συνδρομή των ΑΜΚ κατά την αλλαγή τρόπων μεταφοράς θα καταστεί πιο αποτελεσματική και ολοκληρωμένη με την καθιέρωση των «ενιαίων σημείων επαφής» στους πολυτροπικούς κόμβους. Η ΕΠ2.3 εισάγει περαιτέρω επίπεδο προστασίας προσθέτοντας ένα επιπλέον δικαίωμα για τους επιβάτες που διαθέτουν ενιαία σύμβαση μεταφοράς (κατηγορίας Α), δηλ. τη δυνατότητα να συνάψουν εναλλακτική σύμβαση μεταφοράς σε περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης.

Οι επιλογές ΕΠ3.1, ΕΠ3.2 και ΕΠ3.3 αντιμετωπίζουν τους ασαφείς κανόνες σχετικά με την επιστροφή χρημάτων για αεροπορικά εισιτήρια για τα οποία η κράτηση έχει πραγματοποιηθεί μέσω μεσάζοντος. Περιλαμβάνουν τις υποχρεώσεις των μεταφορέων και των μεσαζόντων να ενημερώνουν τους επιβάτες σχετικά με τη διαδικασία επιστροφής χρημάτων και να παρέχουν μέσα επικοινωνίας στον επιβάτη. Σύμφωνα με την ΕΠ3.1, οι επιβάτες μπορούν να ζητήσουν επιστροφή χρημάτων μόνο από τον μεταφορέα και ο μεσάζων δεν αποτελεί μέρος της διαδικασίας επιστροφής χρημάτων· οι μεσάζοντες πρέπει να προσφέρουν στους επιβάτες τη δυνατότητα αυτή, παρέχοντάς τους τα απαραίτητα δεδομένα. Σύμφωνα με την ΕΠ3.2, ο μεταφορέας μπορεί να αποφασίσει αν οι επιβάτες πρέπει να ζητήσουν την επιστροφή χρημάτων από τον μεσάζοντα ή τον μεταφορέα, ενώ η ΕΠ3.3 επιτρέπει στους επιβάτες να επιλέξουν μεταξύ της επιστροφής χρημάτων μέσω του μεσάζοντος ή του μεταφορέα.

Η προτιμώμενη δέσμη μέτρων πολιτικής συνδυάζει τις επιλογές πολιτικής ΕΠ1.2, ΕΠ2.2 και ΕΠ3.2.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη; Ποιο μέρος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;
Τα ενδιαφερόμενα μέρη συμφωνούν εν γένει όσον αφορά τη συνάφεια των εντοπισθέντων προβλημάτων, καθώς και με τους στόχους.

Όσον αφορά την ΕΠ1, πολλοί εθνικοί φορείς επιβολής (ΕΦΕ), μεταφορείς και φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών υποστηρίζουν την ΕΠ1.1, καθώς δεν περιλαμβάνει υποχρεώσεις σχετικά με εκτιμήσεις κινδύνου και προγράμματα ευαισθητοποίησης για τα δικαιώματα των επιβατών για τα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη. Η ΕΠ1.2 υποστηρίζεται από οργανώσεις καταναλωτών, καθώς η επιλογή αυτή προχωρεί περαιτέρω όσον αφορά τις υποχρεώσεις των μεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών για παροχή πληροφοριών στους επιβάτες σχετικά με τα δικαιώματά τους. Οι ΕΦΕ με καλές επιδόσεις, οι μεταφορείς, οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και οι μεσάζοντες υποστηρίζουν επίσης την ΕΠ1.2, καθώς διασφαλίζει ότι οι δραστηριότητες παρακολούθησης και επιβολής των ΕΦΕ είναι πιο διαφανείς και προβλέψιμες.

Όσον αφορά την ΕΠ2, οι ενώσεις καταναλωτών υποστηρίζουν την ΕΠ2.3, καθώς συνεπάγεται υψηλή προστασία των καταναλωτών. Οι μεταφορείς και οι μεσάζοντες υποστηρίζουν μάλλον την ΕΠ2.1 λαμβανομένου υπόψη του τρέχοντος επιπέδου ανάπτυξης της αγοράς πολυτροπικών εισιτηρίων. Οι ΕΦΕ τάσσονται περισσότερο υπέρ της ΕΠ2.2.

Όσον αφορά την ΕΠ3, οι αεροπορικές εταιρείες και οι μεσάζοντες υποστηρίζουν την ΕΠ3.2· μια ευρωπαϊκή ένωση επιβατών υποστηρίζει επίσης την ΕΠ3.2. Μια ευρωπαϊκή ένωση καταναλωτών θα προτιμούσε ενδεχομένως την ΕΠ3.3, αλλά θα τασσόταν επίσης υπέρ της ΕΠ3.2, διότι ο επιβάτης μπορεί πάντοτε να απευθύνεται στον μεταφορέα ως έσχατη λύση (όταν ο μεσάζων δεν πληρώνει εμπρόθεσμα). Οι ΕΦΕ υποστηρίζουν την ΕΠ3.1.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Ο γενικός στόχος της παρέμβασης αυτής είναι να διασφαλιστεί η εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς επιβατικών μεταφορών και να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας των καταναλωτών για τους επιβάτες όταν ταξιδεύουν με έναν τρόπο μεταφοράς ή όταν αλλάζουν τρόπους μεταφοράς κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, επιτρέποντας στους επιβάτες, τους μεταφορείς, τους μεσάζοντες και (ιδίως για τα ΑΜΚ) τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και τις εθνικές διοικήσεις να εφαρμόζουν και να επιβάλλουν τα δικαιώματα αυτά με αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο.

Τα οφέλη της προτιμώμενης δέσμης μέτρων πολιτικής αναμένεται να επηρεάσουν διαφορετικές ομάδες ενδιαφερόμενων μερών, και συγκεκριμένα: μεταφορείς, ενδιάμεσους πωλητές εισιτηρίων,

φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, εθνικούς φορείς επιβολής του νόμου και επιβάτες.

Επιβάτες: αυτοί που θα ωφεληθούν εντέλει από την παρούσα πρωτοβουλία είναι οι επιβάτες, των οποίων η ενημέρωση σχετικά με τα δικαιώματά τους αναμένεται να αυξηθεί λόγω της δράσης των μεταφορέων, των διαχειριστών τερματικών σταθμών και των αρχών επιβολής. Επιπλέον, οι επιβάτες (συμπεριλαμβανομένων των ΑΜΚ) θα διαθέτουν περισσότερα δικαιώματα ενημέρωσης και συνδρομής όταν πραγματοποιούν πολυτροπικό ταξίδι, και θα επωφελούνται από εύκολη επιστροφή χρημάτων για αεροπορικά εισιτήρια. Τα συνολικά οφέλη για τους επιβάτες εκτιμώνται σε 2 187 εκατ. EUR, εκφραζόμενα ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκ των οποίων 2 165,3 εκατ. EUR αντιστοιχούν σε μείωση του κόστους ταλαιπωρίας. Η μείωση του κόστους ταλαιπωρίας είναι αποτέλεσμα της εξοικονόμησης χρόνου χάρη στα εξής: τη μεγαλύτερη σαφήνεια όσον αφορά τη διαδικασία επιστροφής χρημάτων (1 679,1 εκατ. EUR), το ενιαίο σημείο επαφής για τα ΑΜΚ (277,3 εκατ. EUR), τη χρήση τυποποιημένου εντύπου σε επίπεδο ΕΕ για τα αιτήματα επιστροφής χρημάτων και αποζημίωσης (147 εκατ. EUR), τον μηχανισμό διεκπεραίωσης καταγγελιών για επιβάτες πολυτροπικών μεταφορών (43,3 εκατ. EUR) και τη συνδρομή για τους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα που ταξιδεύουν με πολυτροπικά εισιτήρια κατηγορίας Α (18,6 εκατ. EUR). Επιπλέον, οι επιβάτες επωφελούνται από δικαιώματα συνδρομής σε περίπτωση απώλειας ανταπόκρισης κατά τη διάρκεια πολυτροπικού ταξιδιού (ιδίως το δικαίωμα επιστροφής χρημάτων και μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο, καθώς και το δικαίωμα φροντίδας με τη μορφή π.χ. αναψυκτικών, γευμάτων και καταλύματος), που εκτιμώνται σε 20,1 εκατ. EUR, και από τη χρήση της φθηνότερης επιλογής ενός φορέα εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ΕΕΔ), που εκτιμάται σε 1,6 εκατ. EUR.

Μεταφορείς**:** θα επωφεληθούν από ταχύτερες και αποτελεσματικότερες διαδικασίες, αυξημένη διαφάνεια όσον αφορά τη συμμόρφωση των φορέων εκμετάλλευσης, κανόνες μεταξύ επιχειρήσεων (B2B) με τους μεσάζοντες αεροπορικών ταξιδιών κατά την επεξεργασία των επιστροφών χρημάτων από κοινού με αυτούς, ανταγωνιστικό πλεονέκτημα χάρη στην καλή φήμη τους, συντονισμένες διασυνοριακές έρευνες, αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των ΕΦΕ και των φορέων ΕΕΔ. Θα επωφεληθούν έμμεσα από τους σαφέστερους κανόνες για την ευθύνη στο πλαίσιο των πολυτροπικών μετακινήσεων, καθώς και από τη δημοσίευση εκτιμήσεων κινδύνου, καθώς αυτό θα εξασφαλίσει ίσους όρους ανταγωνισμού του κλάδου σε όλα τα κράτη μέλη και θα καταστήσει πιο διαφανείς τους παράγοντες παρακολούθησης. Επιπλέον, η μείωση του κόστους ταλαιπωρίας για τους μεταφορείς λόγω του μηχανισμού διεκπεραίωσης καταγγελιών για τους επιβάτες πολυτροπικών μεταφορών εκτιμάται σε 35,3 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Μεσάζοντες: θα αποκτήσουν επίσημο ρόλο στη διαδικασία επιστροφής χρημάτων για τα αεροπορικά εισιτήρια των οποίων η κράτηση πραγματοποιήθηκε μέσω αυτών — εάν το αποφασίσει ο μεταφορέας και οι ίδιοι συμφωνούν με αυτό. Οι μεσάζοντες μπορούν επίσης να επωφεληθούν έμμεσα από σαφέστερους κανόνες περί ευθύνης στο πλαίσιο των πολυτροπικών μετακινήσεων, ιδίως όταν ενημερώνουν δεόντως τους επιβάτες σχετικά με τον αυτοτελή χαρακτήρα των εισιτηρίων για υπηρεσίες μεταφοράς τα οποία έχουν συνδυάσει και πωλήσει οι εν λόγω μεσάζοντες για ένα συγκεκριμένο πολυτροπικό ταξίδι. Επιπλέον, η μείωση του κόστους ταλαιπωρίας για τους μεσάζοντες λόγω του μηχανισμού διεκπεραίωσης καταγγελιών για τους επιβάτες πολυτροπικών μεταφορών εκτιμάται σε 24 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Εθνικές δημόσιες αρχές: η επαναλαμβανόμενη εξοικονόμηση κόστους για τις εθνικές δημόσιες αρχές εκτιμάται σε 5,9 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Η εξοικονόμηση κόστους οφείλεται στον ευκολότερο τρόπο αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τους μεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, χωρίς να απαιτείται η διενέργεια πιο ενδελεχών και δαπανηρών δραστηριοτήτων παρακολούθησης, στη χρήση τυποποιημένων εντύπων υποβολής αξιώσεων που διευκολύνουν τις δραστηριότητες παρακολούθησης και στην αναμενόμενη μείωση του αριθμού των δικαστικών υποθέσεων. Επιπλέον, αναμένεται να διαπιστώσουν σημαντική μείωση του κόστους ταλαιπωρίας λόγω του μηχανισμού διεκπεραίωσης καταγγελιών για τους επιβάτες πολυτροπικών μεταφορών (71,4 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο).

Τα συνολικά οφέλη της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής εκτιμώνται σε 2 323,6 εκατ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκφραζόμενα ως παρούσα αξία για την περίοδο 2025-2050.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Το συνολικό κόστος της προτιμώμενης δέσμης μέτρων πολιτικής εκτιμάται σε 575,2 εκατ. EUR

επιπλέον του βασικού σεναρίου για την περίοδο 2025-2050, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία.

Για τους ***μεταφορείς***, το συνολικό κόστος εκτιμάται σε 144,5 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκ των οποίων 51,2 εκατ. EUR αφορούν το κόστος προσαρμογής και 93,3 εκατ. EUR το διοικητικό κόστος. Το μεγαλύτερο μέρος του κόστους προσαρμογής οφείλεται στο δικαίωμα επιστροφής χρημάτων ή μεταφοράς με άλλο δρομολόγιο, στο δικαίωμα φροντίδας και στο δικαίωμα συνδρομής ΑΜΚ για τους επιβάτες που διαθέτουν ενιαία σύμβαση μεταφοράς (κατηγορία Α), καθώς και στην ανάγκη να τεθεί σε εφαρμογή το σύστημα παροχής πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο στους επιβάτες για τις κατηγορίες πολυτροπικών εισιτηρίων Α (ενιαίες συμβάσεις μεταφοράς) και Β (χωριστά εισιτήρια που συνδυάζονται σε πακέτα από μεσάζοντες). Το διοικητικό κόστος οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην απαίτηση υποβολής εκθέσεων, μετά τη θέσπιση προτύπων ποιότητας των υπηρεσιών και τη συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της ποιότητας.

Για τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών, το συνολικό κόστος εκτιμάται σε 321,9 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο, εκ των οποίων 319,5 εκατ. EUR αφορούν το κόστος προσαρμογής και 2,3 εκατ. EUR το διοικητικό κόστος. Η απαίτηση δημιουργίας «ενιαίων σημείων επαφής» (ΕΣΕ) για τα ΑΜΚ σε πολυτροπικούς κόμβους αντιπροσωπεύει μεγάλο μέρος του κόστους προσαρμογής (316,5 εκατ. EUR), ενώ το διοικητικό κόστος οφείλεται στην απαίτηση υποβολής εκθέσεων σχετικά με τα αποτελέσματα, μετά τη θέσπιση προτύπων ποιότητας των υπηρεσιών και τη συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της ποιότητας.

Για τους μεσάζοντες, το συνολικό κόστος εκτιμάται σε 75,2 εκατ. EUR, εκ των οποίων 17,8 εκατ. EUR αφορούν το κόστος προσαρμογής και 57,5 εκατ. EUR το διοικητικό κόστος. Το διοικητικό κόστος οφείλεται κυρίως στην ανάγκη αλλαγής των συστημάτων πληροφοριών, για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τη διαδικασία επιστροφής χρημάτων. Οι οργανισμοί διεκδίκησης αποζημιώσεων ενδέχεται να υποστούν ζημίες, εκτιμώμενες σε 1,6 εκατ. EUR, λόγω της χρήσης της φθηνότερης επιλογής ενός φορέα εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ΕΕΔ).

Για τις εθνικές δημόσιες αρχές, το συνολικό κόστος εκτιμάται σε 32 εκατ. EUR, εκ των οποίων 30,6 εκατ. EUR αφορούν το κόστος επιβολής, 1,4 εκατ. EUR το διοικητικό κόστος και 0,02 εκατ. EUR το κόστος προσαρμογής.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Οι επιπτώσεις της προτιμώμενης δέσμης μέτρων πολιτικής θα επηρεάσουν και τις μεγαλύτερες και τις μικρότερες επιχειρήσεις, οι δε ΜΜΕ είναι επίσης πιθανό να βρεθούν αντιμέτωπες με σημαντικές επιπτώσεις λόγω του μεγέθους τους και των περιορισμένων πόρων τους. Αυτό ισχύει ιδίως για τους ενδιάμεσους πωλητές εισιτηρίων και τους μικρούς φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών μεταφορών, όπως οι φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν και πλωτών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, έχει συμπεριληφθεί εξαίρεση των ΜΜΕ από ένα μέτρο πολιτικής που συνεπάγεται ιδιαίτερα υψηλό κόστος για τις ΜΜΕ [δηλαδή την παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο στους επιβάτες για τις κατηγορίες πολυτροπικών εισιτηρίων Α (ενιαίες συμβάσεις μεταφοράς) και Β (χωριστά εισιτήρια που συνδυάζονται σε πακέτα από μεσάζοντες)].

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;

Η προτιμώμενη δέσμη μέτρων πολιτικής καθιστά δυνατή την καλύτερη εφαρμογή και επιβολή των δικαιωμάτων των επιβατών, καθιστώντας το έργο των εθνικών αρχών πιο αποτελεσματικό. Η αύξηση της ενημέρωσης των επιβατών σχετικά με τη δυνατότητά τους να υποβάλλουν αξιώσεις επιστροφής χρημάτων και αποζημίωσης σε φορέα εναλλακτικής επίλυσης διαφορών (ΕΕΔ) θα εξοικονομήσει διοικητικό κόστος για τα δικαστήρια, λόγω της μείωσης των δικαστικών πράξεων και, κατά συνέπεια, της μείωσης των δικαστικών εξόδων. Το συνολικό κόστος για τις εθνικές δημόσιες αρχές εκτιμάται σε 32 εκατ. EUR, ενώ η εξοικονόμηση κόστους εκτιμάται σε 77,3 εκατ. EUR, με αποτέλεσμα καθαρά οφέλη ύψους 45,3 εκατ. EUR, εκφραζόμενα ως παρούσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Η προτιμώμενη δέσμη μέτρων πολιτικής θα έχει ορισμένες κοινωνικές επιπτώσεις: παρότι ο αντίκτυπος στην απασχόληση θα είναι οριακός, τα οφέλη που σχετίζονται με τα θεμελιώδη δικαιώματα θα υλοποιηθούν με τη μορφή υψηλότερου επιπέδου προστασίας των καταναλωτών, μεταξύ άλλων για τα ΑΜΚ (π.χ. δημιουργία ενιαίων σημείων επαφής για ΑΜΚ σε πολυτροπικούς κόμβους). Η προτιμώμενη δέσμη μέτρων πολιτικής αναμένεται επίσης να έχει ορισμένες θετικές περιβαλλοντικές

επιπτώσεις· θα καταστήσει ελκυστικότερη την κινητικότητα με λύσεις συλλογικών μεταφορών και μπορεί να συμβάλει στην επιλογή των ατόμων να χρησιμοποιούν λιγότερο ιδιωτικά αυτοκίνητα, στοιχείο που μπορεί να έχει θετικό αντίκτυπο στη μείωση των εκπομπών CO_2 και άλλων ρύπων, καθώς και στην κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Αναλογικότητα
Η προτιμώμενη δέσμη μέτρων πολιτικής δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συνολικού στόχου πολιτικής για τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς επιβατικών μεταφορών και την επίτευξη υψηλού επιπέδου προστασίας των καταναλωτών για τους επιβάτες όταν ταξιδεύουν.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;
Η πολιτική θα επανεξεταστεί έπειτα από επαρκές χρονικό διάστημα μετά την έγκριση της πρότασης. Τα μέτρα πολιτικής θα απαιτήσουν χρόνο για να παραγάγουν αποτελέσματα και να έχουν αντίκτυπο· η Επιτροπή θα διαθέτει στέρεη βάση για την παρακολούθηση της αποτελεσματικής εφαρμογής μέσω της επιβολής και της υποβολής εκθέσεων από τους ΕΦΕ. Εάν δεν προκύψουν προβλήματα εφαρμογής, αυτό το χρονικό διάστημα θα είναι τουλάχιστον 5 έτη μετά την έναρξη ισχύος της νομοθεσίας.