

Bruxelles, 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului
de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru
accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul**

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

Fișă rezumat
Evaluarea impactului privind revizuirea Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
Principalele probleme sunt: 1) obstacolele de pe piețele naționale cu care se confruntă operatorii în ceea ce privește dezvoltarea de servicii interurbane de transport cu autocarul și 2) ponderea scăzută a modurilor durabile de transport de persoane. Cetățenii se confruntă cu o lipsă de conectivitate și suportă consecințele creșterii numărului de accidente rutiere și de decese rezultate în urma acestora, precum și a emisiilor și a congestionării traficului rutier cauzate de utilizarea mai frecventă a automobilului.
Care sunt obiectivele urmărite?
Obiectivele generale sunt facilitarea mobilității și a conectivității interurbane pentru toți europenii și creșterea ponderii modurilor de transport durabile.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
În UE, există un mozaic de norme privind accesul la piețele naționale ale serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, care limitează capacitatea transportatorilor de a transforma serviciile în rețele paneuropene de transport cu autocarul. Statele membre, acționând în mod individual, nu pot introduce norme uniforme privind accesul la piață sau nu pot asigura coerența și coordonarea acestora.
B. Soluții
Care sunt opțiunile disponibile pentru atingerea acestor obiective? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
<p>Opțiunea 1: accesul liber la piață pentru serviciile regulate, cu posibilitatea de a refuza autorizarea în cazul în care viabilitatea unui contract de servicii publice este compromisă.</p> <p>Opțiunea 2: accesul liber la piața interurbană pentru servicii regulate pe distanțe de 100 km sau mai mult. Autorizarea poate fi refuzată dacă viabilitatea unui contract de servicii publice pentru mediul urban este compromisă.</p> <p>Opțiunea 3: accesul liber la piața interurbană pentru servicii regulate fără un proces de autorizare pentru serviciile pe distanțe lungi.</p> <p>Opțiunea 4: dispoziții fără caracter obligatoriu, care să încurajeze accesul echitabil și nediscriminatoriu la terminale.</p> <p>Opțiunea 5: norme privind egalitatea de acces, care să necesite accesul echitabil și nediscriminatoriu la terminale.</p> <p>Opțiunea preferată este o combinație între opțiunile 2 și 5.</p>
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?
Părțile interesate susțin, în general, stabilirea unui cadru UE comun, dar punctele de vedere ale autorităților naționale sunt divergente. Au fost exprimate, de asemenea, opinii divergente cu privire la chestiunea garantării, fără discriminare, a accesului la piețele serviciilor naționale regulate, precum și cu privire la eliminarea cerinței ca serviciile ocazionale să se desfășoare conform foii de parcurs (în principal PO1, PO2 și PO3). A existat un consens general conform căruia ar trebui să se mențină procedura de autorizare (în principal PO1 și PO2) și ar trebui să se conceapă o definiție a terminalelor de autocare (în principal PO4 și PO5). Majoritatea părților interesate au susținut, de asemenea, elaborarea de cerințe pentru a asigura un acces echitabil la terminalele de autocare.
C. Impacturile opțiunii preferate
Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
183 milioane EUR de economii nete cumulate în ceea ce privește costurile cu emisiile de CO ₂ și 590 milioane EUR de economii nete cumulate în ceea ce privește costurile cu poluarea aerului; crearea a 85 000 de noi locuri de muncă în 2030; reducerea tarifelor, frecvența sporită și o mai mare disponibilitate a serviciilor; economii pentru întreprinderi și administrații de aproximativ 1 560 milioane EUR; creșterea cu aproximativ 11 % în 2030 a activității de transport cu autocarul față de scenariul de referință și cu aproximativ 1 punct procentual a ponderii modale; îmbunătățirea conectivității dintre grupurile sociale

dezavantajate cu 62 miliarde de călători-kilometri în 2030 față de scenariul de referință; și o contribuție de 2,8 miliarde EUR la reducerea costurilor accidentelor.
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
- Impact negativ dar limitat asupra altor moduri de transport, cu o reducere estimată de 4,8 % a activităților de transport feroviar în 2030 față de scenariul de referință, ca urmare a îmbunătățirii performanței serviciilor de transport cu autocarul. - Impact negativ asupra anumitor contracte de servicii publice, cu o pierdere de venituri de aproximativ 1,4 % pentru transportul feroviar.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și a competitivității?
Majoritatea măsurilor nu ar trebui să aibă efecte deosebite asupra IMM-urilor, însă se așteaptă ca o mai mare stimulare a pieței să rezulte în mai multe oportunități.
Vor exista efecte semnificative asupra bugetelor și asupra administrațiilor naționale?
Opțiunile preferate ar genera costuri suplimentare pentru autoritățile naționale, necesare pentru executarea normelor privind terminalele (însă mult mai puțin semnificative decât realizarea de economii pentru întreprinderi).
Vor exista și alte efecte semnificative?
Intensificarea transportului interurban. Îmbunătățirea mobilității pentru persoanele care altfel nu și-ar permite să călătorească. Reducerea impacturilor negative ale transportului interurban de persoane, cum ar fi emisiile, accidentele rutiere și decesele rezultate în urma acestora, congestionarea traficului rutier, precum și îmbunătățirea eficienței de utilizare a resurselor de transport.
Proportionalitate?
Opțiunile preferate nu depășesc ceea ce este necesar pentru a soluționa problema inițială și pentru a îndeplini obiectivele propunerii.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
După cinci ani de la începerea aplicării normelor.