



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 10 de noviembre de 2017
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0288 (COD)**

**14184/17
ADD 2**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 10 de noviembre de 2017

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: SWD(2017) 359 final

Asunto: DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN.
RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO.
Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el
que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas
comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares
y autobuses

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2017) 359 final.

Adj.: SWD(2017) 359 final



Bruselas, 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo a las normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses

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

Ficha resumen
Evaluación de impacto sobre la revisión del Reglamento (CE) n.º 1073/2009, relativo al acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
Los principales problemas son: 1) los operadores se enfrentan a obstáculos en los mercados nacionales para desarrollar servicios de autocares interurbanos y 2) una cuota modal reducida de modos sostenibles de transporte de pasajeros. Los ciudadanos se enfrentan a una falta de conectividad y a un incremento de los accidentes y las víctimas mortales en carretera, las emisiones y los atascos debido al mayor uso del automóvil.
¿Qué se pretende conseguir?
Los objetivos son, principalmente, facilitar la movilidad interurbana y la conectividad de todos los europeos e incrementar la cuota de los modos de transporte sostenible.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
En toda la UE, existe un conjunto poco uniforme de normas sobre el acceso a los mercados nacionales de los servicios de autocares y autobús que limitan la capacidad de los transportistas para desarrollar nuevos servicios en las redes paneuropeas de autocares. Actuando de manera independiente, los Estados miembros no pueden crear ni garantizar la coherencia y la coordinación necesarias para armonizar las normas de acceso al mercado.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?
<p>Opción 1: Acceso abierto al mercado para los servicios regulares con posibilidad de denegar la autorización en caso de que se vea afectada la viabilidad de un contrato de servicio público.</p> <p>Opción 2: Acceso abierto al mercado interurbano para los servicios regulares que cubran distancias iguales o superiores a 100 km. La autorización puede denegarse si se ve afectada la viabilidad de un contrato de servicio público urbano.</p> <p>Opción 3: Acceso abierto al mercado interurbano para los servicios regulares sin procedimiento de autorización para los servicios de larga distancia.</p> <p>Opción 4: Normas flexibles que fomenten el acceso justo y no discriminatorio a las terminales.</p> <p>Opción 5: Normas de acceso equitativas que establezcan un acceso justo y no discriminatorio a las terminales.</p> <p>La opción preferida es una combinación de las opciones 2 y 5.</p>
¿Cuáles son los distintos puntos de vista de las partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
En general, las partes interesadas están a favor de que se establezca un marco común en la UE, pero las opiniones de las autoridades nacionales son diversas. También existen distintos puntos de vista en torno a la idea de conceder acceso a los mercados de servicios regulares nacionales sin discriminación y a la eliminación del requisito de que los servicios discrecionales dispongan de una hoja de ruta (OP1, OP2 y OP3, principalmente). El acuerdo es amplio para mantener el procedimiento de autorización (OP1 y OP2, principalmente), así como sobre la necesidad de definir las terminales de autocares (OP4 y OP5, principalmente). La mayoría de las partes interesadas también están de acuerdo con la idea de establecer requisitos comunes para asegurar que el acceso a las terminales de autocares sea justo.
C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?
Un ahorro neto acumulado de 183 millones EUR en los costes derivados de las emisiones de CO2 y un ahorro neto acumulado de 590 millones EUR en los costes derivados de la contaminación atmosférica; la creación de 85 000 nuevos puestos de trabajo en 2030; una reducción de las tarifas, y una mayor frecuencia y disponibilidad de los servicios; ahorros para las empresas y las administraciones en la franja de los 1 560 millones EUR; un aumento de la actividad de transporte en autocar de cerca de un 11 % en 2030 con relación a la situación de referencia y de casi 1 punto porcentual en términos de la cuota modal; un incremento de la conectividad para los grupos sociales desfavorecidos de 62 000 millones de plazas por

kilómetro en 2030 con respecto a la situación de referencia; y una reducción de los costes de los accidentes de 2 800 millones EUR.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?

- Un impacto negativo pero limitado en otros modos de transporte con una reducción estimada del 4,8 % de la actividad de transporte ferroviario en 2030 con relación a la situación de referencia como consecuencia de un mejor rendimiento de los servicios de autocar.
- Repercusiones negativas para algunos contratos de servicio público con una pérdida de ingresos en los contratos de servicios públicos ferroviarios de cerca del 1,4 %.

¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?

Se espera que la mayor parte de las medidas no tengan repercusiones específicas en las pymes, pero se cree que la mayor estimulación del mercado se traducirá en un incremento de las oportunidades.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Para velar por el cumplimiento de las normas sobre las terminales, las autoridades nacionales deberán asumir costes suplementarios (pero habrá un ahorro significativo para las empresas).

¿Habrá otras repercusiones significativas?

Un aumento de los transportes interurbanos. Una mejora de la movilidad para las personas que, de otra forma, no podrían permitirse viajar. Una reducción de las repercusiones negativas del transporte interurbano de pasajeros, como las emisiones, los accidentes y las víctimas mortales, o los atascos en carretera, así como una mejora de la eficiencia en el uso de los recursos de transporte.

¿Proporcionalidad?

Las opciones preferidas no exceden de lo necesario para resolver el problema original y alcanzar los objetivos de la propuesta.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

Cinco años después de la entrada en vigor de la normativa.