



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 10 november 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2017/0288 (COD)**

---

---

**14184/17  
ADD 2**

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

## **FÖLJENOT**

---

från: Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens  
generalsekreterare

inkom den: 10 november 2017

till: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska  
unionens råd

---

Komm. dok. nr: SWD(2017) 359 final

---

Ärende: ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR  
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSANALYSEN Följedokument till  
Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av  
förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den  
internationella marknaden för persontransporter med buss

---

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2017) 359 final.

---

Bilaga: SWD(2017) 359 final

Bryssel den 8.11.2017  
SWD(2017) 359 final

**ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR**

**SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSANALYSEN**

*Följedokument till*

**Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning**

**om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss**

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

| <b>Sammanfattning</b>   |
|---|
| Konsekvensbedömning för ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss  |
| <b>A. Behov av åtgärder</b>   |
| <b>Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?</b>   |
| De största problemen är att 1) transportföretag stöter på hinder på nationella marknader i utvecklingen av interurban busstrafik och 2) hållbara transportslag för persontransporter står för en liten andel av det totala transportarbetet. Medborgare står inför bristande resmöjligheter och även fler trafikolyckor och dödsfall, utsläpp och trängsel på grund av mer biltrafik.   |
| <b>Vad vill man uppnå?</b>  |
| De allmänna målen är att underlätta interurban rörlighet och resmöjligheter för alla européer och att öka andelen hållbara transportslag.   |
| <b>Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?</b>  |
| Inom EU finns ett lapptäcke av regler avseende tillträde till nationella marknader för busstrafik, vilket begränsar transportföretagens förmåga att utveckla trafiken till bussnät som omfattar hela Europa. Medlemsstaterna kan inte på egen hand införa eller säkerställa sammanhängande, samordnade och enhetliga regler för marknadstillträde.  |
| <b>B. Lösningar</b>   |
| <b>Vilka olika alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?</b>  |
| <p><b>Alternativ 1:</b> Ge tillträde till marknaden för linjetrafik, med möjlighet att neka tillstånd om bärkraften äventyras för ett avtal om allmän trafik.</p> <p><b>Alternativ 2:</b> Ge tillträde till marknaden för interurban linjetrafik när sträckan är minst 100 km. Tillstånd kan nekas om bärkraften äventyras för ett avtal om allmän trafik.</p> <p><b>Alternativ 3:</b> Ge tillträde till marknaden för interurban linjetrafik utan något tillståndsförfarande för fjärrtrafik.</p> <p><b>Alternativ 4:</b> Mjuk lagstiftning som främjar rättvist och icke-diskriminerande tillträde till terminaler.</p> <p><b>Alternativ 5:</b> Regler om lika tillträde som kräver rättvist och icke-diskriminerande tillträde till terminaler. Det rekommenderade alternativet är en kombination av alternativen 2 och 5.</p> |
| <b>Vilka olika åsikter finns bland de berörda parterna? Vem stöder vilket alternativ?</b>   |
| De berörda parterna stöder i allmänhet att en gemensam EU-ram inrättas, men de nationella myndigheternas åsikter har varit blandade. Olika åsikter framfördes också när det gällde att garantera tillträde utan diskriminering till nationella marknader för linjetrafik och att avskaffa kravet på färdblad för tillfällig trafik (i första hand avseende alternativen 1, 2 och 3). Det fanns ett brett samtycke till att tillståndsförfarandet bör bibehållas (i första hand avseende alternativen 1 och 2) och att en definition av bussterminal bör införas (i första hand avseende alternativen 4 och 5). Flertalet berörda parter stödde också ett införande av gemensamma krav för att säkerställa ett rättvist tillträde till bussterminaler.   |
| <b>C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser</b>   |
| <b>Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (i förekommande fall, annars anges allmänna fördelar)?</b>   |
| Kumulativa kostnadsminskningar på 183 miljoner euro netto för koldioxidutsläpp och på 590 miljoner euro för luftföroreningar. 85 000 nya arbetstillfällen fram till 2030. Trafik med lägre taxor, tätare förbindelser och förbättrad tillgänglighet. Besparingar för företag och förvaltningar i storleksordningen 1 560 miljoner euro. Ökat transportarbete för buss med cirka 11 % 2030, jämfört med referensscenariot, och med nästan 1 procentenhet i fråga om andelen av det totala transportarbetet. Förbättrade resmöjligheter för missgynnade samhällsgrupper motsvarande 62 miljarder personkilometer 2030, jämfört med referensscenariot. Ett bidrag på 2,8 miljarder euro i form av lägre olyckskostnader.   |
| <b>Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (i förekommande fall, annars anges allmänna kostnader)?</b>   |
| - Negativ, men begränsad, påverkan på andra transportslag, med en uppskattad minskning av transportarbetet för järnväg på 4,8 % 2030, jämfört med referensscenariot, till följd av busstrafikens  |

förbättrade prestanda.

- Negativ påverkan på vissa avtal om allmän trafik, med cirka 1,4 % lägre intäkter för järnvägstrafik enligt sådana avtal.

**Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?**

Flertalet åtgärder förväntas inte ha någon särskild inverkan på små och medelstora företag, men ökad marknadsstimulans förväntas leda till fler affärsmöjligheter.

**Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?**

De rekommenderade alternativen skulle medföra merkostnader för nationella myndigheter för att kontrollera efterlevnaden av reglerna om terminaler (men dessa skulle vara obetydliga i förhållande till företagets besparingar).

**Uppstår andra betydande konsekvenser?**

Ökat interurbant resande. Förbättrad rörlighet för människor som annars inte skulle ha råd att resa. Minskade negativa effekter av interurban persontransport, t.ex. i fråga om utsläpp, olyckor, dödsfall och trängsel på vägarna, samt förbättrad effektivitet i användningen av transportresurser.

**Proportionalitetsprincipen**

Det rekommenderade alternativet överskrider inte vad som är nödvändigt för att lösa det ursprungliga problemet och uppnå målen för förslaget.

**D. Uppföljning**

**När kommer åtgärderna att ses över?**

Fem år efter det att reglerna börjar tillämpas.