

Bruxelles, le 8.11.2017  
SWD(2017) 359 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil**

**modifiant le règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès  
au marché international des services de transport par autocars et autobus**

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

<b>Résumé de l'analyse d'impact</b>
Analyse d'impact sur la révision du règlement (CE) n° 1073/2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus
<b>A. Nécessité d'une action</b>
<b>Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?</b>
Les problèmes principaux sont: 1) les difficultés rencontrées par les opérateurs sur les marchés nationaux pour mettre en place des services de transport interurbain par autocar et 2) la faible part des modes de transport durables de voyageurs. Les citoyens pâtissent d'une connectivité insuffisante entraînant un recours plus fréquent à la voiture et, partant, davantage d'accidents de la route, avec plus de victimes, d'émissions et d'embouteillages.
<b>Quels sont les objectifs à atteindre?</b>
Les objectifs généraux sont une mobilité et une connectivité interurbaines plus faciles pour tous les Européens et un accroissement de la part des modes de transport durables.
<b>Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?</b>
On observe dans l'UE toute une série de règles disparates pour l'accès aux marchés nationaux des services de transport par autocar et autobus, qui limitent la capacité des transporteurs à mettre en place des services sous la forme de réseaux paneuropéens de transport par autocar. Les États membres ne peuvent pas à eux seuls introduire des règles uniformes pour l'accès au marché ou en assurer la cohérence et la coordination.
<b>B. Les solutions</b>
<b>Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?</b>
<p><b>Option n° 1:</b> ouvrir l'accès au marché des services réguliers en laissant la possibilité de refuser l'autorisation si la viabilité d'un contrat de service public est remise en cause.</p> <p><b>Option n° 2:</b> ouvrir l'accès au marché interurbain des services réguliers sur des distances de 100 km ou plus. L'autorisation peut être refusée si la viabilité d'un contrat de service public urbain est remise en cause.</p> <p><b>Option n° 3:</b> ouvrir l'accès au marché interurbain des services réguliers sans procédure d'autorisation pour les services longue distance.</p> <p><b>Option n° 4:</b> établir une réglementation non contraignante encourageant un accès juste et non discriminatoire aux terminaux.</p> <p><b>Option n° 5:</b> établir des règles sur l'égalité d'accès exigeant un accès juste et non discriminatoire aux terminaux.</p> <p>La solution privilégiée est une combinaison des options n° 2 et n° 5.</p>
<b>Quels sont les différents points de vue des parties intéressées? Qui soutient quelle option?</b>
Les parties intéressées soutiennent de manière générale l'établissement d'un cadre commun au niveau de l'UE, mais les autorités nationales se sont montrées plus partagées. Les avis sont partagés également pour ce qui est de garantir l'accès aux marchés nationaux des services réguliers sans discrimination et de supprimer l'obligation pour les services occasionnels d'être couverts par une feuille de route (principalement options n° 1, n° 2 et n° 3). Le maintien de la procédure d'autorisation (principalement options n° 1 et n° 2) et la nécessité d'établir une définition pour les terminaux d'autocar (principalement options n° 4 et n° 5) ont rencontré une forte adhésion. La plupart des parties intéressées se sont également déclarées en faveur de la fixation d'exigences communes pour assurer un accès juste aux terminaux d'autocar.
<b>C. Incidences de l'option privilégiée</b>
<b>Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?</b>
Économies nettes cumulées sur le coût des émissions de CO <sub>2</sub> de 183 millions d'euros et économies nettes cumulées sur le coût de la pollution atmosphérique de 590 millions d'euros; 85 000 nouveaux emplois d'ici à 2030; réduction des tarifs, meilleure fréquence et meilleure disponibilité des services; économies pour les entreprises et les administrations de l'ordre de 1,56 milliard d'euros; hausse de l'activité de transport par autocar d'environ 11 % en 2030 par rapport au scénario de référence, et de près d'1 point de pourcentage en termes de part modale; meilleure connectivité pour les groupes sociaux les plus défavorisés, avec 62 millions de passagers-kilomètres en 2030 par rapport au scénario de référence; baisse du coût des accidents

de 2,8 milliards d'euros.

**Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?**

- impact négatif mais limité sur les autres modes de transport, avec, selon les estimations, une réduction de 4,8 % de l'activité de transport ferroviaire en 2030 par rapport au scénario de référence, grâce à l'amélioration des services de transport par autocar;

- impact négatif sur certains contrats de services publics, avec une baisse des recettes de 1,4 % pour le rail.

**Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?**

La majeure partie des mesures ne devraient pas avoir d'incidences spécifiques sur les PME, mais une plus grande stimulation du marché devrait ouvrir des débouchés.

**Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?**

Les options privilégiées entraîneraient des coûts supplémentaires pour les autorités nationales dans le domaine du contrôle de l'application des règles relatives aux terminaux (mais beaucoup moins importants que les économies pour les entreprises).

**Y aura-t-il d'autres incidences notables?**

Augmentation des déplacements interurbains. Meilleure mobilité des personnes qui autrement n'auraient pas les moyens financiers de voyager. Réduction des incidences négatives du transport interurbain de voyageurs, notamment les émissions, les accidents et la mortalité routière, et les embouteillages, et utilisation plus efficace des moyens de transport.

**Proportionnalité?**

Les options privilégiées ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre le problème initial et atteindre les objectifs de la proposition.

**D. Suivi**

**Quand la législation sera-t-elle réexaminée?**

Cinq ans après le début de l'application des règles.