



Brussels, 8.11.2017
SWD(2017) 359 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT
EXECUTIVE SUMMARY OF THE IMPACT ASSESSMENT

Accompanying the document

**Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council
amending Regulation (EC) No 1073/2009 on common rules for access to the
international market for coach and bus services**

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

Ficha de síntese
Avaliação de impacto sobre a revisão do Regulamento (CE) n.º 1073/2009 relativo ao acesso ao mercado internacional dos serviços de transporte em autocarro
A. Necessidade de intervir
Qual o problema e porque tem dimensão europeia?
Principais problemas encontrados: 1) os operadores enfrentam, nos mercados nacionais, obstáculos ao desenvolvimento de serviços de autocarros interurbanos e 2) existem poucos modos sustentáveis de transporte de passageiros. Os cidadãos são confrontados com uma ausência de conectividade e enfrentam mais acidentes de viação e mortes, mais emissões e congestionamentos devido à maior utilização do automóvel.
Resultados esperados
Os objetivos gerais consistem em tornar mais fáceis para todos os europeus a mobilidade interurbana e a conectividade e aumentar os modos sustentáveis de transporte.
Qual o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
Por toda a UE existe uma manta de retalhos de regras de acesso aos mercados nacionais de serviços de transporte em autocarro que limitam a capacidade dos transportadores de desenvolver serviços de autocarro em redes pan-europeias. Os Estados-Membros por si só não conseguem introduzir nem assegurar a coerência e a coordenação de regras uniformes de acesso ao mercado.
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?
<p>Opção 1: livre acesso ao mercado para os serviços regulares com a possibilidade de recusar a autorização caso a viabilidade de um contrato de serviço público (CSP) esteja comprometida.</p> <p>Opção 2: livre acesso ao mercado interurbano para os serviços regulares em trajetos iguais ou superiores a 100 km. A autorização pode ser recusada se a viabilidade de um CSP urbano for comprometida.</p> <p>Opção 3: livre acesso ao mercado interurbano para os serviços regulares sem um processo de autorização para serviços de longa distância.</p> <p>Opção 4: medidas não vinculativas de incentivo ao acesso justo e não discriminatório aos terminais.</p> <p>Opção 5: regras de igualdade de acesso que requeiram um acesso justo e não discriminatório aos terminais.</p> <p>A opção preferida é uma combinação das opções 2 e 5.</p>
Quais são os diferentes pontos de vista das partes interessadas? Quem apoia cada opção?
As partes interessadas apoiam em geral o estabelecimento de um quadro comum da UE, mas os pontos de vista das autoridades nacionais variaram. As opiniões também variaram relativamente à questão da garantia do acesso aos mercados de serviços regulares nacionais sem discriminação e à abolição do requisito de uma folha de itinerário aplicável aos serviços ocasionais (principalmente opção 1, opção 2 & opção 3). Houve amplo consenso quanto à manutenção do procedimento de autorização (principalmente opção 1 & opção 2) e quanto à necessidade de estabelecer uma definição dos terminais de autocarros (principalmente opção 4 & opção 5). A maioria das partes interessadas também apoiou a criação de requisitos comuns para assegurar um acesso justo aos terminais de autocarros.
C. Impacto da opção preferida
Quais são os benefícios da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?
economias de custos de emissões de CO ₂ cumulativas líquidas de 183 milhões de EUR e economias cumulativas líquidas de custos de poluição atmosférica de 590 milhões de EUR; criação de 85 000 novos postos de trabalho em 2030; redução nas tarifas, aumento da frequência e melhoria da disponibilidade dos serviços; economias para as empresas e as administrações na ordem de 1 560 milhões de EUR; aumento da atividade dos transportes por autocarro em cerca de 11 % em 2030 em relação ao cenário de base e em cerca de 1 ponto percentual em termos de quota modal; melhoria da conectividade dos grupos sociais mais desfavorecidos em 62 mil milhões de passageiros-quilómetros em 2030 em relação ao cenário de base; e contribuição para a redução dos custos dos acidentes no valor de 2,8 mil milhões de EUR.
Quais são os custos da opção preferida (se existirem, para além dos objetivos principais)?

- Impacto negativo mas limitado sobre outros modos de transporte, com uma redução estimada de 4,8 % na atividade do transporte ferroviário em 2030 em relação o cenário de base devido a um melhor desempenho dos serviços de autocarro.
- Impacto negativo em alguns CSP com perda de receitas de CSP ferroviários de cerca de 1,4 %.

Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

Não se espera que a maioria das medidas tenha especial impacto nas PME, mas a estimulação do mercado deverá resultar em mais oportunidades.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?

As opções preferidas implicariam custos adicionais para as autoridades nacionais no que toca a aplicar as regras relativas aos terminais (mas muito menos significativos do que as economias das empresas).

Haverá outras incidências significativas?

Aumento das viagens interurbanas. Aumento da mobilidade de pessoas que de outro modo não teriam possibilidades económicas de viajar. Redução dos impactos negativos do transporte interurbano de passageiros, como por exemplo as emissões, os acidentes e o número de mortos, os congestionamentos de tráfego, assim como melhoria da eficiência da utilização dos recursos em termos de transportes.

Proporcionalidade?

As opções preferidas não excedem o que é necessário para resolver o problema original e cumprir os objetivos da proposta.

D. Seguimento

Quando será reexaminada a medida proposta?

Cinco anos após o início da aplicação do regime.