



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 10 novembre 2017  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2017/0288 (COD)**

---

---

14184/17  
ADD 2

TRANS 462  
CODEC 1778  
IA 173  
MI 808

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	10 novembre 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus
----------	--

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2017) 359 final.

---

All.: SWD(2017) 359 final

Bruxelles, 8.11.2017  
SWD(2017) 359 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE**

**SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio**

**recante modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per  
l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus**

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

<b>Scheda di sintesi</b>
Valutazione d'impatto della revisione del regolamento (CE) n. 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus
<b>A. Necessità di agire</b>
<b>Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?</b>
I principali problemi sono i seguenti: 1) sui mercati nazionali i trasportatori incontrano ostacoli allo sviluppo dei servizi di autobus interurbani e 2) la quota dei modi sostenibili di trasporto di passeggeri è modesta. I cittadini europei si scontrano con il problema della scarsità di collegamenti e, costretti ad utilizzare più spesso l'automobile, sono più frequentemente vittime di incidenti stradali e risentono dell'aumento delle emissioni e del traffico.
<b>Quali sono gli obiettivi da conseguire?</b>
Gli obiettivi generali consistono nel rendere più agevoli la mobilità e i collegamenti interurbani per tutti gli europei e nell'incrementare la quota dei modi di trasporto sostenibili.
<b>Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE (sussidiarietà)?</b>
La molteplicità delle norme che disciplinano l'accesso ai mercati nazionali dei servizi di trasporto effettuati con autobus nell'UE limita la capacità dei vettori di sviluppare reti paneuropee dei suddetti servizi. Gli Stati membri singolarmente non possono introdurre norme uniformi di accesso al mercato né garantirne la coerenza e il coordinamento.
<b>B. Soluzioni</b>
<b>Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? È stata preferita un'opzione? In caso negativo, perché?</b>
<p><b>Opzione 1:</b> libero accesso al mercato per i servizi regolari, con la possibilità di rifiutare un'autorizzazione se è compromessa la fattibilità di un contratto di servizio pubblico.</p> <p><b>Opzione 2:</b> libero accesso al mercato interurbano per i servizi regolari su distanze pari o superiori ai 100 chilometri. L'autorizzazione può essere rifiutata se è compromessa la fattibilità di un contratto di servizio pubblico urbano.</p> <p><b>Opzione 3:</b> libero accesso al mercato interurbano per i servizi regolari senza una procedura di autorizzazione per i servizi a lunga distanza.</p> <p><b>Opzione 4:</b> norme non vincolanti che favoriscano un accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni.</p> <p><b>Opzione 5:</b> norme sulla parità di accesso che impongano un accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni.</p> <p>L'opzione preferita è una combinazione delle opzioni 2 e 5.</p>
<b>Quali sono le opinioni delle diverse parti interessate? Quali sono i sostenitori delle varie opzioni?</b>
Le parti interessate sono, in linea generale, favorevoli all'istituzione di un quadro comune dell'UE, ma le autorità nazionali hanno espresso pareri divergenti. Opinioni contrastanti sono state formulate anche in merito alla possibilità di garantire l'accesso indiscriminato ai mercati nazionali dei servizi regolari e di abolire l'obbligo, nel caso dei servizi occasionali, di tenere un foglio di viaggio (principalmente opzioni 1, 2 e 3). È emerso un ampio consenso sull'opportunità di mantenere la procedura di autorizzazione (principalmente opzioni 1 e 2) e di elaborare una definizione di autostazione (principalmente opzioni 4 e 5). La maggioranza delle parti interessate si è inoltre dichiarata favorevole a prescrizioni comuni che garantiscano un accesso equo alle autostazioni.
<b>C. Impatto dell'opzione preferita</b>
<b>Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?</b>
Un risparmio complessivo netto di 183 milioni di EUR sui costi delle emissioni di CO <sub>2</sub> e di 590 milioni di EUR sui costi dell'inquinamento atmosferico; la creazione di 85 000 nuovi posti di lavoro entro il 2030; la riduzione delle tariffe e una maggiore frequenza e disponibilità dei servizi; risparmi dell'ordine di 1,560 miliardi di EUR per le imprese e le amministrazioni; un aumento dell'attività di trasporto effettuato con autobus di circa l'11% nel 2030 rispetto allo scenario di base e di quasi 1 punto percentuale in termini di quota modale; un miglioramento dei collegamenti per i gruppi sociali più svantaggiati corrispondente a

62 miliardi di passeggeri/km nel 2030 rispetto allo scenario di base; una riduzione dei costi dovuti agli incidenti pari a 2,8 miliardi di EUR.

**Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?**

- Conseguenze negative ma limitate sugli altri modi di trasporto, con una riduzione dell'attività di trasporto ferroviario stimata al 4,8% nel 2030 rispetto allo scenario di base, in seguito al miglioramento delle prestazioni dei servizi effettuati con autobus.  
- Ripercussioni negative per alcuni contratti di servizio pubblico, con una perdita di entrate derivanti da tali contratti nel settore ferroviario di circa l'1,4%.

**Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?**

La maggior parte delle misure non dovrebbe avere particolari effetti sulle PMI, mentre si prevede che la maggiore incentivazione del mercato crei maggiori opportunità.

**L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà considerevole?**

Per le autorità nazionali le opzioni preferite comporterebbero costi aggiuntivi connessi all'applicazione delle norme nelle autostazioni (ma di gran lunga meno significativi rispetto ai risparmi che le imprese potrebbero realizzare).

**Sono previsti altri effetti significativi?**

Sono previsti l'aumento degli spostamenti interurbani, una migliore mobilità per le persone che non potrebbero altrimenti permettersi di viaggiare, la riduzione degli effetti negativi del trasporto interurbano di passeggeri quali le emissioni, il numero di incidenti e di vittime e la congestione del traffico, nonché l'impiego più efficiente delle risorse di trasporto.

**Proporzionalità**

Le opzioni preferite si limitano a quanto è necessario per risolvere il problema iniziale e conseguire gli obiettivi della proposta.

**D. Tappe successive**

**Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

A cinque anni dall'inizio dell'applicazione delle norme.