EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Limité cabinets
Embargo jusqu'à l'adoption

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2017) 358 final} - {SWD(2017) 359 final} - {SWD(2017) 360 final} - {SWD(2017) 361 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Ta predlog je del drugega svežnja na področju mobilnosti, katerega namen je voditi boj proti podnebnim spremembam, narediti evropsko industrijo močnejšo in konkurenčnejšo ter izboljšati kakovost življenja in izbiro državljanov pri njihovi dnevni mobilnosti. Svoboda prostega gibanja po ozemlju Unije je bistveni dosežek Evropske unije. Državljanom je omogočila, da preprosto prehajajo med različnimi državami članicami tako za službene kot prostočasne namene. Ta predlog bo izboljšal mobilnost državljanov na večjih razdaljah in povečal uporabo trajnostnih načinov prevoza. Privedel bo do storitev, ki se bolj odzivajo na potrebe državljanov, zlasti tistih z nižjimi dohodki, in prinesel dodano vrednost v obliki okoljskih, ekonomskih in socialnih koristi. Predlog koristi vse večjemu svetovnemu povpraševanju iz vseh geografskih območij po prometni povezljivosti ter zagotavlja dostopnost širšemu krogu prebivalstva. S tem neposredno prispeva k prednostnim nalogam Komisije glede delovnih mest, rasti in energetske unije.

Uredba (ES) št. 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006[1] je bila sprejeta kot del zakonodajnega svežnja z Uredbo št. 1071/2009 o dostopu do poklica cestnega prevoznika[2] Skupaj ti dve uredbi urejata pogoje za dostop do poklica in trga na področju cestnega prevoza potnikov. Obe uredbi prispevata k dobremu delovanju enotnega trga cestnega prevoza, njegovi učinkovitosti in konkurenčnosti.

Uredba (ES) št. 1073/2009 določa pogoje, ki jih morajo izpolnjevati podjetja, ki nameravajo opravljati dejavnost na trgu mednarodnega cestnega prevoza potnikov in nacionalnih trgih, razen trga države članice sedeža (t. i. kabotaža). Vključuje določbe o dokumentih, ki jih navedenim podjetjem izda država članica, v kateri so registrirana (licenca Skupnosti), in organ, ki izda dovoljenje (dovoljenje za linijski prevoz). Vsebuje določbe o sankcijah za kršitve navedenih obveznosti in določbe o sodelovanju med državami članicami.

Z naknadno oceno uredbe, ki je bila izvedena od leta 2015 do 2017[3], je bilo ugotovljeno, da je uredba le delno uspešna pri doseganju svojega prvotnega cilja, in sicer spodbujanja avtobusnih prevozov kot trajnostne nadomestne možnosti za prevoz z osebnim avtomobilom. V oceni je bilo ugotovljeno, da odprtje nacionalnih trgov za linijske avtobusne prevoze ustvarja kritično maso prevoznikov, ki nato uvedejo tudi mednarodne prevoze, kar ima večji učinek na število mednarodnih linij in pogostost prevozov, kot bi ga imela zgolj vseevropska zakonodaja. Poleg koristi za potnike, ki potujejo znotraj države, bo dodatno odprtje nacionalnih trgov okrepilo razvoj mednarodnega trga linijskih prevozov. Glavne težave, ki so bile ugotovljene, so ovire na nacionalnih trgih, ki ovirajo razvoj medmestnih avtobusnih prevozov in nizek delež trajnostnih načinov prevoza potnikov. Namen tega predloga, ki je pripravljen v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov[4], je odpraviti te pomanjkljivosti.

---

1 UL L 300, 14.11.2009, str. 88.
2 UL L 300, 14.11.2009, str. 51.
3 SWD (2017) 361.
4 Pobuda št. 9 v Prilogi 2 k Delovnemu programu Komisije za leto 2017.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta predlog je del obsežnejšega trenutnega pregleda zakonodaje o cestnem prevozu. Tesno je povezan z drugimi obstoječimi pravnimi akti v zvezi s cestnim prevozom, zlasti z zakonodajo o dostopu do poklica (Uredba (ES) št. 1071/2009), socialno zakonodajo (Uredba (ES) št. 561/2006[5], Direktiva 2002/15/ES[6], Direktiva 2006/22/ES[7] in Uredba (EU) št. 165/2014[8]), in zakonodajo o evrovinjeti (Direktiva 1999/62/ES[9]). Medmestne avtobusne prevoze bo lažje opravljati, če se predpisi glede notranjega trga, socialni predpisi in predpisi o napotitvi delavcev obravnavajo skupaj, kot je predlagano v tem predlogu, da se zagotovijo pošteni delovni pogoji za voznike in poštena konkurenca med prevozniki.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog je v celoti skladen s prednostno nalogo Komisije, da se ustvari bolj povezan in pravičnejši notranji trg. Okrepljen bo notranji trg za dejavnosti cestnega prevoza potnikov, ki uporabljajo avtobusne prevoze. Prav tako je predlog v skladu s cilji nizkoemisijske mobilnosti in ciljem energetske unije glede razogljičenja prometa ter skupno prometno politiko, opisano v beli knjigi iz leta 2011 „Načrt za enotni evropski prometni prostor: na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“[10]. Predlog bo ustvaril nove poslovne priložnosti za prevoznike v sektorju, s čimer se bodo povečale priložnosti za nova delovna mesta in rast ter izbira za potnike. Poleg tega se s tem predlogom zmanjšuje upravna obremenitev prevoznikov v cestnem potniškem prevozu in pojasnjuje pravni okvir, kar sta cilja programa ustreznosti in uspešnosti predpisov EU.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga za uredbo in predlagano spremembo izhaja iz naslova VI (Prevoz) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), zlasti člena 91, ki med drugim določa, da Evropski parlament in Svet določita skupna pravila, ki se uporabljajo za mednarodni prevoz na ozemlje ali z ozemlja države članice ali za prevoz prek ozemlja ene ali več držav članic ter pogoje, pod katerimi lahko prevozniki opravljajo prevoz v državi članici, v kateri nimajo sedeža.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

EU si na podlagi člena 4(2)(g) PDEU z državami članicami deli pristojnost na področju prometa. Vendar lahko veljavna pravila spremeni le zakonodajalec EU.

Poleg tega paleta pravil za dostop do nacionalnih trgov avtobusnih prevozov omejuje sposobnost prevoznikov, da prevoze razvijejo v vseevropske avtobusne mreže ter jim preprečuje ponujanje integriranih prevozov z drugimi avtobusnimi prevozi in načini prevoza. Države članice same ne morejo uvesti enotnih pravil o dostopu do trga, ki so potrebna za nastanek resnično notranjega trga cestnega prevoza potnikov, ali zagotoviti njihove doslednosti in usklajenosti. Zato je treba določiti pravila na ravni EU.

---

5 UL L 102, 11.4.2006, str. 1.
6 UL L 80, 23.3.2002, str. 35.
7 UL L 102, 11.4.2006, str. 35.
8 UL L 60, 28.2.2014, str. 1.
9 UL L 187, 20.7.1999, str. 42.
10 COM(2011) 144 final z dne 28. marca 2011.

- **Sorazmernost**

Kot je navedeno v oddelku 7.3 poročila o oceni učinka, je predlog politike sorazmeren glede na ugotovljene težave in ne presega tistega, kar je potrebno za njihovo rešitev. Predlog vsebuje le nekaj ciljno usmerjenih sprememb uredbe, ki bodo prispevale k izboljšanju obstoječega regulativnega okvira, znotraj katerega deluje sektor cestnega prevoza potnikov v EU, in ne ustvarja dodatnih regulativnih zahtev za zainteresirane strani, ki ne bi bile sorazmerne glede na ugotovljene težave.

- **Izbira instrumenta**

Ker je pravni akt, ki se spreminja, uredba, bi moral akt o spremembi načeloma imeti enako obliko.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Delovni dokument služb Komisije o naknadni oceni Uredbe (ES) št. 1073/2009 je bil sprejet skupaj s tem predlogom[11].

Ugotovljena so bila naslednja ključna vprašanja:

– Sektorju medmestnih avtobusnih prevozov ni uspelo rasti po stopnji, ki bi bila primerljiva z rastjo drugih načinov prevoza, njegov modalni delež pa se je skozi daljše obdobje nižal.

– Ovire na nacionalnih trgih ovirajo razvoj medmestnih avtobusnih prevozov.

– Ponudba mednarodnih linijskih avtobusnih prevozov je brez konkurenčnih medmestnih prevozov za uporabnike manj zanimiva.

– Področje uporabe ciljev prvotne uredbe ni zajemalo težave diskriminacije pri dostopu do avtobusnih postaj.

– Upravni stroški vstopa so previsoki.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi za pripravo tega predloga so potekala v skladu z minimalnimi standardi za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, določenimi v sporočilu Komisije z dne 11. decembra 2002 (COM(2002) 704 final).

Postopek posvetovanja je vključeval pet ločenih dejavnosti posvetovanja. Uporabljene so bile metode odprtega in ciljno usmerjenega posvetovanja ter različna posvetovalna orodja.

Kar zadeva odprto posvetovanje, je med 14. decembrom 2016 in 15. marcem 2017 potekalo 13-tedensko spletno javno posvetovanje (ki je zajemalo naknadno oceno in oceno učinka).

Glavni cilji so bili:

[11] Glej opombo 3.

– prispevati k preverjanju težav, s katerimi se sooča sektor, kot so ugotovljene v naknadni oceni;

– potrditi cilje morebitnih poseganj s politiko in

– pridobiti mnenje zainteresiranih strani o primernosti in pričakovanih učinkih posegov.

Obsegalo je dva vprašalnika, enega za splošno javnost in bolj specializiranega za ključne zainteresirane strani. Komisija je prejela skupaj 171 prispevkov. 18 prispevkov v zvezi s splošnim vprašalnikom, od tega: 8 odgovorov državljanov/potrošnikov, 7 odgovorov podjetij, 2 odgovora nevladnih organizacij in 1 odgovor drugih anketirancev. 153 prispevkov v zvezi s splošnim vprašalnikom, od tega: 68 odgovorov podjetij v prevozni verigi, 28 odgovorov nevladnih organov, 17 odgovorov zaposlenih na področju cestnega prevoza potnikov, 7 odgovorov regulativnih organov, 3 odgovore vladnih organov EU, 3 odgovore organov za preprečevanje, odkrivanje in preiskovanje kaznivih dejanj, 1 odgovor državljana/potrošnika, 1 odgovor akademskega delavca in 25 odgovorov drugih anketirancev.

Ciljno posvetovanje je vključevalo pošiljanje podrobnega vprašalnika ključnim zainteresiranim stranem, ki so bile opredeljene v začetni fazi raziskave. Pripravljeni so bili štirje različni vprašalniki, pri čemer je vsak prilagojen vrsti zainteresirane strani: 20 odgovorov ministrstev/regulatorjev; 2 odgovora vseevropskih organizacij; 3 odgovori prevoznikov in 6 odgovorov združenj prevoznikov.

Opravljeni so bili pogovori za pridobitev natančnejših ugotovitev o izkušnjah zainteresiranih strani ter njihovih mnenjih glede različnih obravnavanih ukrepov. Ob tej priložnosti se je povpraševalo tudi po količinskih podatkih, ki so potrebni za oceno učinka. V vsakem primeru so bila vnaprej zastavljena posebna vprašanja in/ali se je želelo pojasniti informacije, pridobljene z vprašalnikov. Opravljeni so bili razgovori s 6 ministrstvi/regulatorji, 4 vseevropskimi organizacijami, 4 prevozniki in 4 združenji prevoznikov.

Med Evropejci v EU-28 je bila opravljena posebna raziskava javnega mnenja Eurobarometer[12] o avtobusnih prevozih. Med 18. marcem 2017 in 27. marcem 2017 je bilo opravljenih 27 901 razgovorov. Cilj te raziskave je bil zbrati mnenja Evropejcev o vrsti vprašanj, povezanih z zadovoljstvom s trenutnimi avtobusnimi prevozi v njihovih državah članicah in razlogi za uporabo oziroma neuporabo takih prevozov. Ključne ugotovitve raziskave so:

– Po vsej EU le manjšina anketirancev uporablja avtobusne prevoze, pri čemer jih je šest od desetih (64 %) izjavilo, da nikoli ne uporabljajo avtobusnih prevozov znotraj države.

– Najpogosteje navedeni razlog za uporabo avtobusnih prevozov so nizke cene (33 %).

– Neuporabniki avtobusnih prevozov najpogosteje navajajo, da bi avtobusne prevoze bolj verjetno uporabljali, če ne bi imeli lastnega avtomobila (37 %), če bi bile cene nižje (26 %) in če bi bila mreža prog ter postaj obsežnejša (11 %).

Za zainteresirane strani je bilo med naknadno oceno in oceno učinka organiziranih več seminarjev, srečanj in drugih dogodkov.

[12] Glej https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

Informacije, ki so bile zbrane med posvetovanjem, so potrdile obstoj glavnih težav, ugotovljenih med naknadno oceno.

Glede možnih ukrepov politike so vse zainteresirane strani izrazile močno podporo odpravi diskriminacije pri zagotavljanju dostopa do avtobusnih postaj. Glede morebitnih ukrepov politike za odpravo omejitev dostopa do nacionalnih trgov medmestnih prevozov so bili odzivi deljeni, pri čemer so bile nekatere skupine zainteresiranih strani spremembam naklonjene, druge pa so izrazile pridržke. Skupine, ki predstavljajo prevoznike, prevozniki in posamezniki, ki delajo v industriji, na splošno bolj podpirajo skupne okvire, medtem ko nekateri vladni organi, regulatorji in nevladne organizacije poudarjajo potrebo po ureditvah glede dostopa do trga, ki bi upoštevale okoliščine posamezne države članice ter zagotavljale zaščito za pogodbe o izvajanju javne službe.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

V spremni študiji k oceni učinka, ki je bila zaključena avgusta 2017, so vključeni prispevki zunanjega izvajalca[13].

- **Ocena učinka**

Ta predlog spremlja ocena učinka, ki jo je dvakrat obravnaval Odbor za regulativni nadzor (v nadaljnjem besedilu: odbor). Najprej je 24. julija 2017 prejela negativno mnenje, čemur je 13. septembra 2017 sledilo pozitivno mnenje s pridržki. Vse glavne pripombe odbora so bile obravnavane v revidirani različici ocene učinka. Kot je navedeno v Prilogi 1 k poročilu o oceni učinka, so bili pridržki obravnavani na naslednji način:

– okrepljena je utemeljitev, da se pojasni potreba po ukrepanju na ravni EU;

– preoblikovana in revidirana je opredelitev težave, da se upošteva majhen delež trajnostnih načinov prevoza;

– revidirani so splošni cilji: dva splošna cilja se dopolnjujeta in se medsebojno ne izključujeta;

– opisani so verjetni odzivi na uvedbo komercialnih prevozov in pričakovani učinki na pogodbe o izvajanju javne službe ter predstavljeni vzorci pogodb, ki se običajno uporabljajo za povezovanje podeželskih območij;

– vključene so nacionalne razlike v cestnem in železniškem sektorju in

– predstavljene so dodatne informacije o avtobusnih postajah ter pojasnjeno je, da se ocena učinka osredotoča na enak dostop do avtobusnih postaj.

V oceni učinka sta bila obravnavana dva sklopa svežnjev politik.

– Prvi sklop obravnava težavi „previsokih upravnih stroškov vstopa“ in „omejenega dostopa do nacionalnih trgov medmestnega prevoza“.

– Drugi sklop dveh svežnjev politik je obravnaval težavo „omejenega dostopa do ključne infrastrukture“.

[13] Glej opombo 3.

Težave, povezane z dostopom do trga, in težave, povezane z dostopom do avtobusnih postaj, niso medsebojno povezane, geografski obseg učinka pa je v vsakem od obeh primerov drugačen. Natančneje, večje omejitve dostopa do trga so le v 14 državah članicah, medtem ko se težava diskriminatornega dostopa do avtobusnih postaj pojavlja po vsej EU-28. Pri obeh so bili opredeljeni svežnji politik, da bi izražali vse višje ravni regulativnih posegov in pričakovanih učinkov.

Prvi sveženj politik bi odprl dostop do trga linijskih prevozov z možnostjo, da se zavrne izdaja dovoljenja, če bi bilo ogroženo ekonomsko ravnovesje obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe.

Drugi sveženj politik državam članicam zagotavlja možnost, da zavrnejo izdajo dovoljenja, če bi bilo s predlaganim novim prevozom potnikov na zračni razdalji manj kot 100 kilometrov, ogroženo ekonomsko ravnovesje obstoječe pogodbe o izvajanju javne službe.

Tretji sveženj odpravlja postopek za izdajo dovoljenja za linijske prevoze potnikov na zračni razdalji najmanj 100 kilometrov.

Četrti sveženj politik spodbuja prevoznike in upravljavce avtobusnih postaj k zagotavljanju dostopa prevoznikom, ki opravljajo linijske prevoze, pod poštenimi in razumnimi pogoji ter brez diskriminacije med prevozniki.

Peti sveženj politik je vključeval pravila o enakem dostopu, ki od prevoznikov in upravljavcev avtobusnih postaj zahtevajo, da zagotavljajo dostop prevoznikom, ki opravljajo linijske prevoze, pod poštenimi in razumnimi pogoji ter brez diskriminacije med prevozniki.

Ocena je pokazala, da bi bila v nadaljevanju najboljša kombinacija drugega in petega svežnja politik. Na splošno se ta kombinacija šteje za najučinkovitejšo in ocenjuje se, da bi v obdobju ocenjevanja (2015–2035) ustvarila upravne prihranke za podjetja in uprave približno 1,560 milijona EUR za EU-28. Ta kombinacija bi prav tako pozitivno vplivala na prevoz kot tak, saj bi do leta 2030 glede na izhodišče za več kot 11 % povečala dejavnost avtobusnega prevoza in za skoraj eno odstotno točko svoj modalni delež. Izboljšala bi prometno povezljivost za prikrajšane družbene skupine za 62 milijard potniških kilometrov do leta 2030 in ustvarila 85 000 novih delovnih mest ter prispevala k nižjim stroškom nesreč v višini 2,8 milijarde EUR za EU-28 v ocenjevalnem obdobju. Prav tako bi s 183 milijoni EUR neto kumulativnih prihrankov pri stroških emisij CO2 in s 590 milijonov EUR neto kumulativnih prihrankov pri stroških onesnaževanja zraka za EU-28 pozitivno vplivala na okolje. Ta možnost naj bi povzročila omejen prehod z železniškega na cestni prevoz in do leta 2030 povzročila zmanjšanje modalnega deleža železniškega prevoza za 0,4 odstotne točke glede na izhodišče (od 8,4 % do 8 %) ter izgubo prihodkov v višini 1,4 % za pogodbe o izvajanju javnih železniških storitev ter povečanje subvencij za pogodbe o izvajanju javnih avtobusnih storitev za manj kot 1 %. To ne bi ogrozilo vzdržnosti pogodb o izvajanju javne službe, s katerimi se oskrbujejo odročna urbana območja.

Predlog je v skladu z najprimernejšo možnostjo, navedeno v oceni učinka.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

S tem predlogom se izpolnjuje cilj programa ustreznosti in uspešnosti predpisov, tj. povečati učinkovitost in zmanjšati regulativna bremena za podjetja. To se izvaja predvsem tako, da se z zmanjšanjem števila razlogov za zavrnitev nove avtobusne proge pospeši postopek izdaje dovoljenja. Postopek izdaje dovoljenja je enostavnejši in preglednejši, s čimer se učinkovito

znižujejo ovire za nove udeležence. Korist imajo prevozniki, saj jim manj razlogov za zavrnitev zagotavlja več gotovosti pri presoji izvedljivosti nove proge. Izboljšan dostop do avtobusnih postaj bo podjetjem zmanjšal zamudo pri pridobivanju dostopa do avtobusnih postaj in jim omogočil, da prej začnejo z novimi avtobusnimi progami, s čimer si bodo hitreje zagotovili dodaten prihodek. Nazadnje, odprava potniške spremnice bo za prevoznike pomenila manj upravnega dela.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah[14].

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Komisija bo spremljala in ocenila izvajanje in učinkovitost uredbe. Komisija bo najpozneje pet let po datumu začetka uporabe predložila poročilo o izvajanju in učinkih te uredbe. Z liberalizacijo nacionalnih trgov linijskih avtobusnih prevozov naj bi ta uredba prispevala k boljšemu delovanju trga cestnega prevoza potnikov. Pridobiti je treba ustrezne informacije od pristojnih nacionalnih organov in opraviti raziskavo med prevozniki, ki opravljajo cestni prevoz potnikov.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Glavni elementi predloga so:

Poglavje I – SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1 – Področje uporabe

Trenutno člen 1(4) vključuje nacionalni cestni prevoz potnikov za najem ali plačilo, ki ga občasno opravlja prevoznik nerezident na področju uporabe uredbe. Predlaga se sprememba te določbe, da se na področje uporabe uredbe zajamejo vsi linijski prevozi za najem ali plačilo, ki jih opravlja prevoznik nerezident.

Člen 2 – Opredelitev pojmov

Predlaga se sprememba točke 2, da se pojasni, da se ekspresni prevozi štejejo kot linijski prevozi.

Predlaga se sprememba točke 7, da se zaradi liberalizacije nacionalnih linijskih prevozov posodobi opredelitev pojma.

Predlaga se, da se dodajo nove opredelitve avtobusne postaje in upravljavca avtobusne postaje. Te opredelitve pojmov so nujen predpogoj za urejanje dostopa do avtobusnih postaj.

[14] Listina Evropske unije o temeljnih pravicah, UL C 326, 26.10.2012, str. 391.

Predlaga se, da se doda nova opredelitev izvedljive nadomestne možnosti, da se pojasni, katero drugo avtobusno postajo oz. avtobusne postaje bi moral upravljavec avtobusne postaje navesti, kadar prevozniku zavrne dostop do lastne avtobusne postaje.

Člen 3a – Regulativni organ

Predlaga se, da se doda nov člen, ki bi od držav članic zahteval, da imenujejo regulativni organ, ki bi moral biti neodvisen od katerega koli drugega javnega organa. Cilj navedene zahteve je izogniti se kakršnemu koli navzkrižju interesov, kadar regulativni organ izvaja ekonomsko analizo, da bi ugotovil, ali bi bilo ogroženo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju storitev, ali kadar deluje kot pritožbeni organ glede dostopa do avtobusnih postaj. Imenovani organ je lahko nov ali obstoječ organ. Postopki, ki so določeni za imenovanje zaposlenih, bi morali prispevati k njihovi neodvisnosti. Organ bi moral imeti možnost, da pridobi zahtevane informacije in svoje odločitve izvršuje z ustreznimi kaznimi. Nazadnje, velikost nadzornega organa v vsaki državi članici bi morala biti sorazmerna z ravnjo dejavnosti cestnega prevoza potnikov v navedeni državi članici.

Poglavje II – LICENCA SKUPNOSTI IN DOSTOP DO TRGA

Člen 5 – Dostop do trga

Predlaga se, da se črta peti pododstavek člena 5(3), saj se šteje, da zahteva po sporočanju imen prevoznikov in krajev z zvezami na poti pristojnim organom ni več relevantna in povzroča nepotrebno upravno breme.

Člen 5a – Dostop do avtobusnih postaj

Predlaga se, da se doda nov člen, ki zahteva, da se prevoznikom za opravljanje linijskih prevozov odobrijo pravice dostopa do avtobusnih postaj pod poštenimi, enakimi, nediskriminatornimi in preglednimi pogoji. Pogoji za dostop do avtobusnih postaj bi morali biti objavljeni.

Člen 5b – Postopek za odobritev dostopa do avtobusnih postaj

Predlaga se, da se doda nov člen, ki določa postopek za dostop do avtobusnih postaj. Vloga za dostop bi se morala zavrniti le, če obstaja pomanjkanje zmogljivosti avtobusne postaje. Odločitev o vlogi za dostop se sprejme v dveh mesecih in vsebuje ustrezno navedene razloge. Prevozniki imajo možnost pritožbe zoper odločitve regulativnega organa. Odločitev regulativnega organa bi morala biti zavezujoča.

Poglavje III – LINIJSKI PREVOZI, ZA KATERE SE ZAHTEVA DOVOLJENJE

Člen 8 – Postopek za izdajo dovoljenja za mednarodni prevoz potnikov na zračni razdalji manj kot 100 kilometrov

Člen 8 se spremeni, da se določi postopek za izdajo dovoljenja za mednarodni linijski prevoz potnikov na zračni razdalji manj kot 100 kilometrov. Organi, ki izdajajo dovoljenja, morajo pridobiti soglasje drugih držav članic, v katerih se potniki pobirajo in odlagajo ter se prevažajo na razdalji manj kot 100 km. Dovoljenja se izdajo, razen če se zavrnitev utemelji na podlagi jasno navedenih razlogov. Če pristojni organi ne morejo doseči soglasja o izdaji dovoljenja, se zadeva lahko predloži Komisiji. Komisija mora sprejeti odločitev, ki se uporablja, dokler organ, ki izda dovoljenje, ne sprejme svoje odločitve.

Člen 8a – Postopek za izdajo dovoljenja za mednarodni prevoz potnikov na zračni razdalji najmanj 100 kilometrov

Doda se člen 8a, da se določi postopek za izdajo dovoljenja za mednarodni linijski prevoz potnikov na zračni razdalji najmanj 100 kilometrov. Zavrnitve novega prevoza ni mogoče utemeljiti z razlogi, da ogroža ekonomsko ravnovesje pogodbe za izvajanje javne službe.

Člen 8b – Postopek za izdajo dovoljenja za nacionalne linijske prevoze

Predlaga se, da se doda člen 8b, da se določi postopek za izdajo dovoljenja za nacionalne linijske prevoze. Dovoljenje za nov prevoz, s katerim se potniki prevažajo na zračni razdalji manj kot 100 kilometrov, se lahko zavrne, če ogroža ekonomsko ravnovesje pogodbe za izvajanje javne službe. Glede na razlike, kako države članice organizirajo različne načine javnega prevoza na svojih ozemljih in različne geografske okoliščine držav članic, se lahko prag glede razdalje poveča na največ 120 kilometrov, če se predlaga nov prevoz, s katerim se oskrbujeta odhodni in namembni kraj, ki sta že oskrbovana z več kot eno pogodbo o izvajanju javne službe.

Člen 8c – Odločitve organov, ki izdajo dovoljenja

Predlaga se, da se doda člen 8c, da se podrobno določijo odločitve organov, ki izdajo dovoljenja. Določa izdajo dovoljenj, izdajo dovoljenj z omejitvami ali zavrnitev dovoljenj s strani organov, ki izdajo dovoljenja. Zahteva, da so odločitve o zavrnitvi izdaje dovoljenja ali izdaji dovoljenja z omejitvami utemeljene. Določa razloge za zavrnitev vloge.

Člen 8d – Omejitev pravice dostopa

Predlaga se, da se doda člen 8d, da se določi postopek za zaščito pogodb o izvajanju javne službe. Države članice lahko zavrnejo vloge za izdajo dovoljenja, če ogrožajo ekonomsko ravnovesje pogodbe za izvajanje javne službe. Samo navedene zainteresirane strani lahko regulativni organ zaprosijo, da izvede ekonomsko analizo. Regulativni organ lahko sklene, da se dovoljenje lahko izda, izda pod pogoji ali zavrne. Sklepi regulativnega organa bi morali biti zavezujoči.

Poglavje IV – POSEBNI LINIJSKI PREVOZI, IZVZETI IZ DOVOLJENJA

Člen 12 – Kontrolni dokumenti

Predlaga se črtanje člena 12(1) do (5), da se odpravi potniška spremnica kot kontrolni dokument za občasne prevoze. To bi moralo odpraviti nepotrebno upravno breme.

Člen 13 – Lokalni izleti

Predlaga se črtanje člena 13, saj so lokalni izleti liberalizirani na podlagi člena 15, zaradi česar je ta člen odvečen.

Poglavje V – KABOTAŽA

Člen 15 – Dovoljena kabotaža

Predlaga se sprememba tega člena, s katero se črtata zahteva po opravljanju linijskih prevozov kot del mednarodnih linijskih prevozov in prepoved kabotaže v obliki linijskih prevozov, ki se

izvaja neodvisno od linijskega prevoza. Lokalni izleti so dovoljena oblika kabotaže in jih zajema pododstavek (b).

Člen 17 – Kontrolni dokumenti za kabotažo

Predlaga se črtanje člena 17, s čimer se za kabotažo v obliki občasnih prevozov ne zahtevajo več potniške spremnice. Kontrolni dokumenti za posebne linijske prevoze so podrobno določeni v členu 12(6).

Poglavje VI – KONTROLE IN KAZNI

Člen 19 – Pregledi na cesti in v podjetjih

Predlaga se, da se v členu 19(2) podrobno določi, da morajo prevozniki, ki opravljajo kabotažo v obliki linijskih prevozov, dovoliti preglede, saj bo opravljanje teh prevozov dovoljeno neodvisno od opravljanja mednarodnega prevoza potnikov.

Poglavje VII – IZVAJANJE

Člen 28 – Poročanje

Predlaga se, da se določijo obveznosti glede poročanja, da bi imela Komisija dosledne in zanesljive informacije iz vseh držav članic, s čimer bi ji omogočili, da spremlja in vrednoti izvajanje in učinkovitost zakonodaje. Osnutek novega odstavka 5 določa, da Komisija v 5 letih po začetku uporabe uredbe poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o tem, v kolikšni meri je uredba prispevala k boljšemu delovanju trga cestnega prevoza potnikov.

2017/0288 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (ES) št. 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[15],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[16],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uporaba Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta[17] je razkrila, da se prevozniki na nacionalnih trgih soočajo z ovirami za razvoj medmestnih avtobusnih storitev. Poleg tega se storitve cestnega prevoza potnikov niso prilagajale razvijajočim se potrebam državljanov v zvezi z razpoložljivostjo in kakovostjo ter imajo trajnostni načini prevoza še naprej majhen modalni delež. Posledično so določene skupine državljanov prikrajšane glede razpoložljivosti storitev prevoza potnikov, zaradi večje uporabe avtomobilov pa je več prometnih nesreč, emisij in zastojev.

(2) Da se zagotovi skladen okvir za medmestne linijske storitve avtobusnega prevoza potnikov v celotni Uniji, bi se morala Uredba (ES) št. 1073/2009 uporabljati za vse medmestne linijske storitve prevoza. Področje uporabe navedene uredbe bi bilo zato treba razširiti.

(3) V vsaki državi članici bi bilo treba imenovati neodvisni in nepristranski regulativni organ, da se zagotovi pravilno delovanje trga cestnega prevoza potnikov. Navedeni organ bi bil lahko prav tako odgovoren za druge regulirane sektorje, kot je na primer železniški, energetski ali telekomunikacijski.

(4) Delovanje komercialnih linijskih storitev ne bi smelo ogroziti ekonomskega ravnovesja obstoječih pogodb za izvajanje javne službe. Iz tega razloga bi regulativni organ moral imeti možnost, da opravi objektivno ekonomsko analizo.

---

15 UL C , , str. .

16 UL C , , str. .

17 Uredba (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L 300, 14.11.2009, str. 88).

(5) Pogoj za linijske prevoze v obliki kabotaže bi moralo biti posedovanje licence Skupnosti. Da bi izvršnim organom omogočili učinkovite kontrole navedenih storitev, bi bilo treba pojasniti pravila glede izdajanja licenc Skupnosti.

(6) Da se zagotovi poštena konkurenca na trgu, bi morali prevozniki linijskih prevozov imeti pravico dostopa do avtobusnih postaj v Uniji na podlagi poštenih, pravičnih, nediskriminatornih in preglednih pogojev. Pritožbe proti odločitvam o zavrnitvi ali omejitvi dostopa bi bilo treba vložiti pri regulativnem organu.

(7) Čeprav se ohranja izdajanje dovoljenj za linijske prevoze, bi bilo treba spremeniti določena pravila glede postopkov za izdajo dovoljenja.

(8) Dovoljenje za nacionalne in mednarodne linijske prevoze bi moralo biti predmet postopka za izdajo dovoljenja. Dovoljenje bi bilo treba izdati, razen če obstajajo posebni razlogi za zavrnitev, ki jih je mogoče pripisati prosilcu, ali če bi storitev ogrozila ekonomsko ravnovesje pogodbe za izvajanje javne službe. Da se zagotovi, da opravljanje komercialnih linijskih prevozov ne ogrozi ekonomskega ravnovesja obstoječih pogodb za izvajanje javne službe, bi bilo treba uvesti prag glede razdalje. V primeru linij, oskrbovanih z več kot eno pogodbo o izvajanju javne službe, bi moralo biti mogoče navedeni prag povečati.

(9) Prevozniki nerezidenti bi morali imeti možnost opravljati nacionalne linijske prevoze pod enakimi pogoji kot prevozniki rezidenti.

(10) Upravne postopke bi bilo treba čim bolj skrajšati, ne da bi se opustile kontrole in kazni, ki zagotavljajo pravilno uporabo in učinkovito izvrševanje Uredbe (ES) št. 1073/2009. Potniška spremnica pomeni nepotrebno upravno breme in bi jo bilo treba odpraviti.

(11) Lokalni izleti so dovoljena oblika kabotaže in zanje veljajo splošna pravila glede kabotaže. Člen o lokalnih izletih bi bilo zato treba črtati.

(12) Glede na pomen učinkovitega izvajanja Uredbe (ES) št 1073/2009 bi bilo treba spremeniti pravila glede cestnih pregledov in pregledov v podjetjih, da bi se vključila kabotaža.

(13) Ciljev te uredbe, da ob harmonizaciji pravil na nacionalnih trgih za linijske avtobusne prevoze in dostop do avtobusnih postaj spodbuja medmestno mobilnost in poveča modalni delež trajnostnih načinov prevoza potnikov, ne morejo zadostno doseči države članice. Unija lahko zato sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za uresničitev navedenih ciljev.

(14) Da se upoštevata tržni razvoj in tehnični napredek, bi bilo treba v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblastilo za sprejemanje aktov prenesti na Komisijo, da se spremenita prilogi I in II k Uredbi (ES) št. 1073/2009 ter navedena uredba dopolni s pravili glede oblike potrdil za prevoze za lastni račun, oblike vlog za pridobitev dovoljenj in samih dovoljenj, postopka in meril, ki jih je treba upoštevati, da se ugotovi, ali bi predlagani prevoz ogrozil ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe, ter obveznosti držav članic glede poročanja. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se navedena posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje[18]. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi

[18] UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

delegiranih aktov bi Evropski parlament in Svet zlasti morala prejeti vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, strokovnjaki Evropskega parlamenta in Sveta pa bi morali imeti možnost, da se sistematično udeležujejo sestankov strokovne skupine Komisije, ki se ukvarja s pripravo delegiranih aktov.

(15) Uredbo (ES) št. 1073/2009 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 1073/2009 se spremeni:

(1) v členu 1 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Ta uredba se uporablja za notranji cestni prevoz potnikov za najem ali plačilo, ki ga opravlja prevoznik nerezident, kot je določeno v poglavju V.“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. „linijski prevozi“ pomenijo prevoze, s katerimi se zagotovi prevoz potnikov v določenih časovnih presledkih na določenih linijah, bodisi brez vmesnih postajališč bodisi tako, da potniki vstopajo in izstopajo na vnaprej določenih postajališčih;

(b) točka 7 se nadomesti z naslednjim:

„7. „kabotaža“ pomeni nacionalni cestni prevoz potnikov za najem in plačilo v državi članici gostiteljici;“;

(c) dodajo se naslednje točke 9 do 11:

„9. „avtobusna postaja“ pomeni kateri koli objekt s površino najmanj 600 m², ki zagotavlja parkirišče, ki ga uporabljajo avtobusi za pobiranje ali odlaganje potnikov;

10. „upravljavec avtobusne postaje“ pomeni kateri koli subjekt, ki je odgovoren za odobritev dostopa do avtobusne postaje;

11. „izvedljiva nadomestna možnost“ pomeni drugo avtobusno postajo, ki je ekonomsko sprejemljiva za prevoznika in mu omogoča opravljati zadevne prevoze potnikov.“;

(3) pred Poglavje II se vstavi naslednji člen 3a:

„*Člen 3a*

Regulativni organ

1. Vsaka država članica imenuje enotni nacionalni regulativni organ za sektor cestnega prevoza potnikov. Navedeni organ je nepristranski organ, ki je organizacijsko, funkcionalno, hierarhično in pri odločanju pravno ločen ter neodvisen od katerega koli drugega javnega ali zasebnega subjekta. Organ je pri oddaji javnega naročila za izvajanje javne službe neodvisen od katerega koli pristojnega organa.

Regulativni organ je lahko odgovoren za druge regulirane sektorje.

2. Regulativni organ za sektor cestnega prevoza potnikov ima potrebno organizacijsko zmogljivost glede človeških in drugih virov, ki je sorazmerna pomenu navedenega sektorja v zadevni državi članici.

3. Regulativni organ opravlja naslednje naloge:

(a) izvaja gospodarske analize, ali bi predlagan nov prevoz ogrozil gospodarsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe;

(b) zbira in zagotavlja informacije o dostopu do avtobusne postaje; in

(c) odloča o pritožbah zoper odločitve upravljavcev avtobusne postaje.

4. Regulativni organ lahko pri izvajanju svojih nalog zahteva ustrezne informacije od pristojnih organov, upravljavcev avtobusne postaje, prosilcev za izdajo dovoljenja in katere koli tretje strani, ki je vpletena na ozemlju zadevne države članice.

Zahtevane informacije se predložijo v razumnem roku, ki ga določi regulativni organ in ki ne presega enega meseca. V utemeljenih primerih regulativni organ lahko rok za predložitev informacij podaljša za največ dva tedna. Regulativni organ mora imeti možnost izvrševanja zahtev po informacijah s kaznimi, ki so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

5. Države članice zagotovijo, da so odločitve regulativnega organa predmet sodnega nadzora. Navedeni nadzor ima lahko odložilni učinek le, kadar lahko takojšnji učinek odločitve regulativnega organa pritožniku povzroči nepovratno ali očitno prekomerno škodo. Ta določba ne posega v pristojnosti sodišča, ki obravnava pritožbo, kot jih določa ustavno pravo zadevne države članice.

6. Odločitve, ki jih sprejme regulativni organ, se objavijo.“;

(4) člen 4 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Za opravljanje mednarodnih avtobusnih prevozov potnikov in kabotaže se zahteva licenca Skupnosti, ki jo izdajo pristojni organi države članice sedeža.“;

(b) v odstavku 2 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26 v zvezi s spremembo prilog I in II, da se prilagodita tehničnemu napredku.“;

(5) člen 5 se spremeni:

(a) v odstavku 3 se peti pododstavek črta;

(b) v odstavku 5 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, ki določa obliko potrdil.“;

(6) vstavi se naslednji člen 5a:

„*Člen 5a*

Dostop do avtobusnih postaj

1. Upravljavci avtobusnih postaj prevoznikom po poštenih, pravičnih, nediskriminatornih in preglednih pogojih odobrijo pravico dostopa do avtobusnih postaj za namen opravljanja linijskih prevozov, vključno s kakršnimi koli objekti ali storitvami, ki se zagotavljajo na navedeni avtobusni postaji.

2. Upravljavci avtobusnih postaj si prizadevajo ugoditi vsem zahtevam za dostop, da se zagotovi optimalna uporaba avtobusnih postaj.

Zahteve za dostop se lahko zavrnejo le zaradi pomanjkanja zmogljivosti.

Kadar upravljavec avtobusne postaje zavrne zahtevo za dostop, navede izvedljive nadomestne možnosti.

3. Upravljavec avtobusne postaje v dveh ali več uradnih jezikih Unije objavi najmanj naslednje informacije:

(a) seznam vseh storitev, ki se zagotavljajo, in cen zanje;

(b) pravila za časovno načrtovanje dodeljevanja zmogljivosti;

(c) veljavni vozni red in dodeljevanje zmogljivosti.

Navedene informacije upravljavec avtobusne postaje in regulativni organ na zahtevo dasta na voljo brezplačno v elektronski obliki in na svojih spletiščih, če jih imata.

Informacije se po potrebi posodabljajo in spreminjajo.“;

(7) vstavi se naslednji člen 5b:

„*Člen 5b*

Postopek za odobritev dostopa do avtobusnih postaj

1. Prevoznik, ki želi dostop do avtobusne postaje, predloži vlogo upravljavcu avtobusne postaje.

2. Če dostopa ni mogoče odobriti v skladu z zahtevo iz vloge, upravljavec avtobusne postaje začne posvetovanja z vsemi zainteresiranimi prevozniki, da bi ugodil vlogi.

3. Upravljavec avtobusne postaje odloči o vlogi za dostop do avtobusne postaje v dveh mesecih od dneva, ko prevoznik vlogo predloži. V odločitvah o dostopu se navedejo razlogi, na katerih odločitve temeljijo.

4. Prosilci se lahko pritožijo zoper odločitve upravljavcev avtobusne postaje. Pritožbe se vložijo pri regulativnem organu.

5. Kadar regulativni organ obravnava pritožbo zoper odločitev upravljavca avtobusne postaje, sprejme utemeljeno odločitev v določenem časovnem roku, v vsakem primeru pa v treh tednih po prejemu vseh ustreznih informacij.

Odločitev regulativnega organa o pritožbi je zavezujoča. Regulativni organ mora imeti možnost, da jo s kaznimi, ki so učinkovite, sorazmerne in odvračilne, izvršuje.

Odločitev je predmet zgolj sodnega nadzora.“;

(7) člen 6 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se prvi stavek prvega pododstavka nadomesti z naslednjim:

„Dovoljenja se izdajo v imenu prevoznika v papirni ali elektronski obliki in niso prenosljiva.“;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. „Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, ki določa obliko dovoljenj.“;

(8) člen 7 se spremeni:

(a) odstavka 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„1. Vloge za pridobitev dovoljenja za opravljanje linijskih prevozov se predložijo organom, ki izdajo dovoljenje v papirni ali elektronski obliki.

2. „Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, ki določa obliko vlog.“;

(9) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 8*

Postopek za izdajo dovoljenja za mednarodni prevoz potnikov na zračni razdalji manj kot 100 kilometrov

1. Dovoljenja se izdajo v soglasju s pristojnimi organi vseh držav članic, na ozemljih katerih se potniki pobirajo ali odlagajo in se prevažajo na zračni razdalji manj kot 100 kilometrov. Organ, ki izda dovoljenje, pošlje kopijo vloge in kopije vse druge ustrezne dokumentacije tem pristojnim organom v dveh tednih od prejema vloge ter jih prosi za soglasje. Istočasno organ, ki izda dovoljenje, navedene dokumente posreduje v vednost pristojnim organom ostalih držav članic, katerih ozemlja se prečkajo.

2. Pristojni organi držav članic, ki so bili zaprošeni za soglasje, v treh mesecih o odločitvi obvestijo organ, ki izda dovoljenje. Rok se šteje od datuma prejema prošnje za soglasje, ki je naveden na potrdilu o prejemu. Če je odločitev pristojnih organov držav članic, ki so bile zaprošene za soglasje, negativna, za to navedejo razloge.

Če odločitev pristojnih organov držav članic, ki so bile zaprošene za soglasje, ni podana v roku iz prvega pododstavka, se šteje, da je pozitivna.

3. Organ, ki izda dovoljenje, odloči o vlogi v štirih mesecih od dneva, ko prevoznik vlogo predloži.

4. Dovoljenje se izda, razen če se zavrnitev lahko utemelji na podlagi enega ali več razlogov iz točk (a) do (d) člena 8c(2).

5. Če eden od pristojnih organov ne soglaša z izdajo dovoljenja, se zadeva lahko predloži Komisiji v dveh mesecih po prejemu odgovora pristojnega organa.

6. Potem ko se je posvetovala z državami članicami, katerih pristojni organi niso dali soglasja, Komisija sprejme odločitev v štirih mesecih po prejemu obvestila od organa, ki izda dovoljenje. Odločitev začne veljati 30 dni po dnevu uradnega obvestila zadevni državi članici.

7. Sklep Komisije se uporablja, dokler države članice ne dosežejo soglasja in organ, ki izda dovoljenje, ne sprejme odločitve o vlogi.“;

(10) vstavijo se naslednji členi 8a do 8d:

„*Člen 8a*

Postopek za izdajo dovoljenja za mednarodni prevoz potnikov na zračni razdalji najmanj 100 kilometrov

1. Organ, ki izda dovoljenje, odloči o vlogi v dveh mesecih od dneva, ko prevoznik vlogo predloži.

2. Dovoljenje se izda, razen če se zavrnitev lahko utemelji na podlagi enega ali več razlogov iz točk (a) do (c) člena 8c(2).

3. Organ, ki izda dovoljenje, pristojnim organom vseh držav članic, na ozemlju katerih se potniki pobirajo ali odlagajo, ter pristojnim organom držav članic, katerih ozemlja se prečkajo, ne da bi se pobirali ali odlagali potniki, posreduje v vednost kopijo vloge in kopije vse druge ustrezne dokumentacije ter svojo presojo o tem.

*Člen 8*b

Postopek za izdajo dovoljenja za nacionalne linijske prevoze

1. Organ, ki izda dovoljenje, odloči o vlogi v dveh mesecih od dneva, ko prevoznik vlogo predloži. Ta rok se lahko podaljša na štiri mesece, kadar se zahteva analiza v skladu s členom 8c(2)(d).

2. Dovoljenja za nacionalne linijske prevoze se izdajo, razen če se zavrnitev lahko utemelji na podlagi enega ali več razlogov iz točk (a) do (c) člena 8c(2) in, če je prevoz potnikov na zračni razdalji manj kot 100 km, člena 8c(2)(d).

3. Razdalja iz odstavka 2 se lahko poveča na 120 kilometrov, če bo linijski prevoz, ki bo uveden, povezoval odhodni in namembni kraj, ki sta že oskrbovana z več kot eno pogodbo o izvajanju javne službe.

*Člen 8*c

Odločitve organov, ki izdajo dovoljenje

1. V skladu s postopkom iz členov 8, 8a ali 8b organ, ki izda dovoljenje, dovoljenje odobri z omejitvami ali vlogo zavrne. Organ, ki izda dovoljenje, obvesti vse pristojne organe iz člena 8(1) o svoji odločitvi.

2. V odločitvah o zavrnitvi vloge ali izdaji dovoljenja z omejitvami se navedejo razlogi, na katerih temelji zavrnitev.

Dovoljenje se izda, razen če se zavrnitev lahko utemelji na podlagi enega ali več naslednjih razlogov:

(a) prosilec ne more zagotavljati prevoza, ki je predmet vloge, z opremo, ki je zanj neposredno na voljo;

(b) prosilec ni ravnal v skladu z nacionalno ali mednarodno zakonodajo o cestnem prevozu, še zlasti glede pogojev in zahtev v zvezi z dovoljenji za mednarodne cestne prevoze potnikov, ali pa je odgovoren za resne kršitve zakonodaje Unije na področju cestnega prometa, predvsem v zvezi s pravili, ki se uporabljajo za vozila ter čas vožnje in počitka za voznike;

(c) ob vlogi za podaljšanje dovoljenja niso bili izpolnjeni pogoji za izdajo dovoljenja;

(d) regulativni organ na podlagi objektivne ekonomske analize ugotovi, da bi storitev ogrozila ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe.

Organi, ki izdajo dovoljenja, vloge ne zavrnejo zgolj na podlagi ponujene cene prevoznika, ki je nižja od cene drugih cestnih prevoznikov, ali dejstva, da na zadevni liniji prevoze opravljajo že drugi cestni prevozniki.

3. Države članice zagotovijo, da so odločitve organa, ki izda dovoljenje, predmet sodnega nadzora. Navedeni pregled ima lahko odložilni učinek le, kadar lahko takojšnji učinek odločitve organa, ki izda dovoljenje, pritožniku povzroči nepovratno ali očitno prekomerno škodo. Ta določba ne posega v pristojnosti sodišča, ki obravnava pritožbo, kot jih določa ustavno pravo zadevne države članice.

Člen 8d

Omejitev pravice dostopa

1. Države članice lahko omejijo pravico dostopa do mednarodnih in nacionalnih trgov za linijske prevoze, če predlagani linijski prevoz potnike prevaža na zračni razdalji manj kot 100 kilometrov in če bi storitev ogrozila ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe.

2. Pristojni organi, ki so oddali javno naročilo ali izvajalci javne službe, ki izvajajo javno naročilo, lahko regulativni organ zaprosijo, da izvede analizo, ali bi bilo ogroženo ekonomsko ravnovesje pogodbe o izvajanju javne službe.

Regulativni organ preuči prošnjo in odloči, ali se opravi ekonomska analiza. O svoji odločitvi obvesti zainteresirane strani.

3. Kadar regulativni organ opravi ekonomsko analizo, vse zainteresirane strani obvesti o rezultatih navedene analize in njenih sklepih v šestih tednih po prejemu vseh ustreznih informacij. Regulativni organ lahko sklene, da se dovoljenje izda, izda pod pogoji ali zavrne.

Sklepi regulativnega organa so zavezujoči za organe, ki izdajo dovoljenja.

4. Pristojni organi in izvajalci javne službe regulativnemu organu predložijo vse potrebne informacije za namene odstavkov 2 in 3.

5. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, ki določa postopek in merila, ki jih je treba upoštevati pri uporabi tega člena.“;

(11) v členu 9 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:

„Členi 8, 8a, 8b in 8c se smiselno uporabljajo pri vlogah za podaljšanje dovoljenj ali za spremembo pogojev, pod katerimi je treba opravljati prevoze, za katere se zahteva dovoljenje.“;

(12) naslov poglavja IV se nadomesti z naslednjim:

„POSEBNI LINIJSKI PREVOZI, IZVZETI IZ DOVOLJENJA“;

(13) v členu 12 se črtajo odstavki 1 do 5;

(14) člen 13 se črta;

(15) člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Dovoljena kabotaža

Kabotaža je dovoljena za naslednje prevoze:

(a) posebne linijske prevoze, ki se opravljajo občasno, pod pogojem, da je zanje sklenjena pogodba med organizatorjem in prevoznikom;

(b) občasne prevoze, ki se opravljajo začasno;

(c) linijske prevoze, ki se opravljajo v skladu s to uredbo.“;

(16) člen 17 se črta;

(17) v členu 19(2) se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„2. Prevozniki, ki opravljajo kabotažo ali mednarodni avtobusni prevoz potnikov, omogočijo vse preglede, ki so namenjeni zagotavljanju pravilnega izvajanja prevozov, zlasti glede časov vožnje in počitka.“;

(18) člen 20 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 20*

Medsebojna pomoč

1. Države članice si medsebojno pomagajo pri zagotavljanju uporabe te uredbe in nadzora nad njeno uporabo. Informacije si izmenjujejo preko nacionalnih kontaktnih točk, vzpostavljenih na podlagi člena 18 Uredbe (ES) št. 1071/2009.

2. Regulativni organi sodelujejo pri izvedbi ekonomskih analiz, ali bi predlagani linijski prevozi ogrozili pogodbo za izvajanje javne službe za mednarodno opravljanje javnega prevoza. Organ, ki izda dovoljenje, se posvetuje z regulativnimi organi vseh ostalih držav članic, ki jih prečka zadevni mednarodni linijski prevoz, in od njih, kadar je to ustrezno, zahteva vse potrebne informacije pred sprejetjem svoje odločitve.“;

(19) člen 26 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 26*

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 4(2), 5(5), 6(4), 7(2), 8d(5) in 28(3) se prenese na Komisijo za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te uredbe].

3. Prenos pooblastila iz členov 4(2), 5(5), 6(4), 7(2), 8d(5) in 28(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastila preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 4(2), 5(5), 6(4), 7(2), 8d(5) in 28(3), začne veljati samo, če niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta aktu v roku dveh mesecev od uradnega obvestila o navedenem aktu ali če sta pred iztekom navedenega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestila Komisijo, da mu ne bosta ugovarjala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;

(20) člen 28 se nadomesti z naslednjim:

„*Člen 28*

Poročanje

1. Najpozneje do 31. januarja vsako leto in prvič do 31. januarja [*...prvi mesec januar po začetku veljavnosti te uredbe*] države članice sporočijo Komisiji število dovoljenj za linijske prevoze, izdanih v preteklem letu, in skupno število dovoljenj za linijske prevoze, veljavnih 31. decembra navedenega leta. Navedene informacije se predložijo ločeno za vsako namembno državo članico linijskega prevoza. Države članice Komisiji sporočijo tudi podatke o kabotaži v obliki posebnih linijskih prevozov in občasnih prevozov, ki so jih v preteklem letu opravili prevozniki rezidenti.

2. Najpozneje do 31. januarja vsako leto in prvič do 31. januarja *[...prvi mesec januar po začetku veljavnosti te uredbe*] pristojni organi v državi članici gostiteljici Komisiji predložijo statistične podatke o številu izdanih dovoljenj za kabotažo v obliki linijskih prevozov iz člena 15(c) v preteklem letu.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 26, da določi obliko tabele, ki se bo uporabljala za sporočanje statističnih podatkov iz odstavkov 1 in 2, ter podatke, ki se predložijo.

4. Najpozneje do 31. januarja vsako leto in prvič do 31. januarja *[...prvi mesec januar po začetku veljavnosti te uredbe*] države članice obvestijo Komisijo o številu prevoznikov, ki imajo licenco Skupnosti na dan 31. decembra preteklega leta, in o številu overjenih kopij, ki ustrezajo številu vozil, ki so bila na navedeni datum udeležena v prometu.

5. Do [vstavite datum – 5 let po datumu začetka uporabe te uredbe] Komisija predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu o uporabi te uredbe. Poročilo vsebuje informacije o obsegu, v katerem je ta uredba prispevala k boljšemu delovanju trga cestnega prevoza potnikov.“

Člen 2

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od [XX].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*