EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Dette forslag er en del af den anden mobilitetspakke, som tager sigte på at føre an i bekæmpelsen af klimaændringer, gøre europæisk industri stærkere og mere konkurrencedygtig og forbedre borgernes livskvalitet og valgmuligheder i forbindelse med deres daglige mobilitet. Friheden til at færdes frit i hele EU er en landvinding for Den Europæiske Union. Den har givet borgerne mulighed for problemfrit at rejse mellem forskellige medlemsstater i både job- og ferieøjemed. Dette forslag vil forbedre borgernes mobilitet over længere strækninger og øge brugen af bæredygtige transportformer. Det vil føre til tjenester, der opfylder borgernes behov bedre, navnlig borgere med lavere indkomster, og desuden have den merværdi, at der opnås miljømæssige, økonomiske og sociale fordele. Forslaget gavner den stigende globale efterspørgsel efter konnektivitet fra alle geografiske områder og sikrer adgang for en bredere del af befolkningen. Dette bidrager direkte til Kommissionens prioriteter for beskæftigelse og vækst og energiunionen.

Forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006[1] blev vedtaget som led i en lovgivningspakke med forordning (EF) nr. 1071/2009 om adgang til vejtransporterhvervet[2]. Disse to forordninger regulerer tilsammen betingelserne for adgang til erhvervet og markedet for personbefordring ad vej. Begge forordninger bidrager til, at det indre marked for vejtransport fungerer godt og er effektivt og konkurrencedygtigt.

Forordning (EF) nr. 1073/2009 fastsætter de bestemmelser, som virksomheder, der vil udføre personbefordring ad vej på det internationale marked og på andre nationale markeder end deres etableringsmedlemsstats marked (kendt som cabotagekørsel), skal opfylde. Den indeholder bestemmelser om de dokumenter, der skal udstedes til disse virksomheder af registreringsmedlemsstaten (fællesskabstilladelse) og af den tilladelsesudstedende myndighed (tilladelse til rutekørsel). Den fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af disse forpligtelser samt bestemmelser om samarbejdet mellem medlemsstaterne.

Der blev foretaget en efterfølgende evaluering af forordningen fra 2015 til 2017[3], og det blev deri konkluderet, at forordningen kun delvist har været i stand til at nå dens oprindelige mål om at fremme buskørsel som et bæredygtigt alternativ til individuel biltransport. Det blev konstateret, at åbningen af nationale markeder for rutekørsel med bus skaber en kritisk masse af virksomheder, der derefter også indfører international kørsel, hvilket resulterer i en større indvirkning på antallet af internationale ruter og betjeningshyppigheden end paneuropæisk lovgivning alene. En yderligere åbning af de nationale markeder vil styrke udviklingen af det internationale marked for rutekørsel, hvilket ikke ligefrem er til fordel for passagerer, som rejser indenlands. De vigtigste problemer, der blev konstateret, var hindringer på de nationale markeder, der hæmmer udviklingen af buskørsel mellem byer, og en lav andel af bæredygtige passagertransportformer. Forslaget, som er et initiativ under programmet for målrettet og effektiv regulering (Refit)[4], har til formål at udbedre disse mangler.

---

1 EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88.
2 EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51.
3 SWD (2017) 361
4 Kommissionens arbejdsprogram for 2017, bilag 2, Refit-initiativ nr. 9.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er led i en bredere revision af vejtransportlovgivningen, som p.t. finder sted. Det er tæt forbundet med andre eksisterende retsakter om vejtransport, især bestemmelserne om adgang til erhvervet (forordning (EF) nr. 1071/2009), de sociale bestemmelser (forordning (EF) nr. 561/2006[5], direktiv 2002/15/EF[6], direktiv 2006/22/EF[7] og forordning (EU) 165/2014[8]) og eurovignetten (direktiv 1999/62/EF[9]). Det vil derfor blive gjort lettere at fremme leveringen af buskørsel mellem byer som foreslået i det foreliggende forslag ved at behandle reglerne for det indre marked, de sociale regler og reglerne for udstationering af arbejdstagere samtidig for at sikre såvel retfærdige arbejdsforhold for førerne som fair konkurrence mellem virksomhederne.

- **Sammenhæng med Unionen politik på andre områder**

Forslaget er helt i tråd med Kommissionens ønske om at skabe et stærkere og mere retfærdigt indre marked. Det indre marked for personbefordring ad vej med bus vil blive styrket. Det er også i overensstemmelse med målene for lavemissionsmobilitet og energiunionens mål om dekarbonisering af transportsektoren samt den fælles transportpolitik som beskrevet i hvidbogen fra 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"[10]. Forslaget vil skabe nye forretningsmuligheder for virksomhederne i sektoren og dermed øge job- og vækstmulighederne samt passagernes valgmuligheder. Forslaget reducerer ligeledes de reguleringsmæssige byrder, der pålægges de virksomheder, som udfører personbefordring ad vej, og klarlægger de juridiske rammer - hvilke begge er mål i EU's Refit-program.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for forordningen og den foreslåede ændring er afsnit VI (Transport) i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), navnlig artikel 91, der bl.a. fastslår, at Europa-Parlamentet og Rådet fastsætter fælles regler for international transport til eller fra en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder samt de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

EU deler kompetence med medlemsstaterne inden for transport i henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF. Ændringer af eksisterende lovgivning kan imidlertid kun foretages af EU-lovgiveren selv.

Endvidere begrænser kludetæppet af regler for adgang til nationale markeder for buskørsel transportvirksomhedernes evne til at udvikle kørselstjenester til paneuropæiske busnet og afskærer dem fra muligheden for at tilbyde integration med anden buskørsel og andre transportformer. Medlemsstaterne kan ikke alene indføre eller sikre sammenhæng i og

5 EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.
6 EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.
7 EUT L 102 af 11.4.2006, s. 35.
8 EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1.
9 EFT L 187 af 20.7.1999, s. 42.
10 KOM(2011) 144 endelig af 28.3.2011.

samordning af de ensartede markedsadgangsregler, der er nødvendige for at skabe et reelt indre marked for personbefordring ad vej. Det er derfor nødvendigt at fastsætte regler på EU-plan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Som det fremgår af afsnit 7.3 i konsekvensanalysen, står forslaget i et rimeligt forhold til de problemer, der er konstateret, og det går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at løse dem. Forslaget indeholder alene nogle målrettede ændringer af forordningen, som skal forbedre de eksisterende lovgivningsmæssige rammer for sektoren for personbefordring ad vej i EU, og det medfører ikke yderligere reguleringsmæssige krav til de interesserede parter, som ikke står i et rimeligt forhold til de konstaterede problemer.

- **Valg af retsakt**

Eftersom den retsakt, der skal ændres, er en forordning, bør ændringsretsakten i princippet have samme form.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Arbejdsdokumentet til den efterfølgende evaluering af forordning (EF) nr. 1073/2009 er blevet vedtaget med dette forslag[11].

De vigtigste problemer, der er konstateret, er følgende:

- Sektoren for buskørsel mellem byer har ikke haft en vækst, der kan sammenlignes med andre transportformers vækst, og dens andel af transportmarkedet er i en længere periode gået tilbage.

- Der er hindringer på de nationale markeder, der hæmmer udviklingen af buskørsel mellem byer.

- International rutekørsel med bus uden konkurrencedygtig kørsel mellem byer udgør mindre attraktive udbud af tjenester for brugerne.

-- Målene for den oprindelige forordning omfattede ikke problemet med forskelsbehandling med hensyn til adgang til terminaler.

- Der er uforholdsmæssigt store administrative startomkostninger.

- **Høringer af interesserede parter**

De høringer af interesserede parter, der har fundet sted som led i forberedelsen af dette forslag, er i overensstemmelse med minimumsstandarderne for høring af interesserede parter som fastlagt i Kommissionens meddelelse af 11. december 2002 (KOM(2002) 704 endelig).

Høringsprocessen bestod af fem separate høringer. Der blev anvendt åbne og målrettede høringsmetoder og forskellige høringsværktøjer.

[11] Se fodnote 3.

For så vidt angår den åbne høring blev der gennemført en 13-ugers offentlig internethøring (omfattende både den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen) mellem den 14. december 2016 og den 15. marts 2017.

De vigtigste mål var:

- at hjælpe med til at undersøge de problemer, som sektoren står over for, jf. den efterfølgende evaluering

- at godkende målene for eventuelle politiske tiltag og

- at indhente interesserede parters synspunkter om tiltagenes hensigtsmæssighed og forventede resultater.

Høringen bestod af to spørgeskemaer: et til den brede offentlighed og et af en mere specialiseret karakter til vigtige interesserede parter. Kommissionen modtog i alt 171 bidrag. 18 bidrag til det generelle spørgeskema: 8 svar fra borgere/forbrugere, 7 svar fra virksomheder, 2 svar fra ikkestatslige organisationer og 1 svar fra andre respondenter. 153 bidrag til det specialiserede spørgeskema: 68 svar fra virksomheder, der er involveret i transportkæden, 28 svar fra ikkestatslige myndigheder, 17 svar fra arbejdstagere inden for personbefordring ad vej, 7 svar fra regulerende myndigheder, 3 svar fra offentlige myndigheder i EU, 3 svar fra retshåndhævende myndigheder, 1 svar fra en borger/forbruger, 1 svar fra en akademiker og 25 svar fra andre respondenter.

Den målrettede høring gik ud på at sende et udførligt spørgeskema til vigtige interesserede parter, der var blevet identificeret i undersøgelsens indledende fase. Der blev udarbejdet fire forskellige spørgeskemaer, som hver var skræddersyet til den pågældende interesserede part: 20 svar fra ministerier/tilsynsmyndigheder, 2 svar fra paneuropæiske organisationer, 3 svar fra virksomheder og 6 svar fra virksomhedssammenslutninger.

Der blev gennemført interview for at få et mere detaljeret indblik i de interesserede parters erfaring samt høre deres synspunkter om de forskellige foranstaltninger, der er under overvejelse. De gav også mulighed for at anmode om de kvantitative data, der var nødvendige til konsekvensanalysen. I hvert tilfælde blev der fremsendt specifikke spørgsmål på forhånd og/eller anmodet om en præcisering af oplysninger, der var givet i spørgeskemaerne. Der blev gennemført interview med 6 ministerier/tilsynsmyndigheder, 4 paneuropæiske organisationer, 4 virksomheder og 4 virksomhedssammenslutninger.

Der blev gennemført en særlig Eurobarometerundersøgelse[12] om buskørsel blandt europæerne i EU-28. Der blev afholdt 27 901 interview mellem den 18. og 27. marts 2017. Formålet med denne undersøgelse var at få europæernes syn på en række spørgsmål om tilfredshed med den nuværende buskørsel i deres medlemsstat og årsagerne til at benytte sig af/ikke benytte sig af denne form for kørsel. Hovedkonklusionerne i undersøgelsen er:

- I hele EU benytter kun et mindretal af respondenterne sig af buskørsel, og mere end seks ud af ti (64 %) udtaler, at de aldrig benytter sig af buskørsel i forbindelse med indenlandske rejser.

- Den hyppigst nævnte årsag til at benytte sig af buskørsel er lave priser (33 %).

[12] Se https://data.europa.eu/euodp/da/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG.

- De hyppigst nævnte måder til at gøre ikkebrugere af buskørsel mere tilbøjelige til at benytte sig af denne transportform er ikke at have bil (37 %), lavere priser (26 %) og et mere omfattende net af ruter og stationer (11 %).

Der blev afholdt flere seminarer for interesserede parter samt møder og andre arrangementer, mens den efterfølgende evaluering og konsekvensanalysen fandt sted.

De oplysninger, der blev indsamlet under høringen, bekræftede eksistensen af de hovedproblemer, der blev konstateret under den efterfølgende evaluering.

For så vidt angår eventuelle politiske tiltag var der kraftig støtte blandt alle interesserede parter til at bekæmpe forskelsbehandling i forbindelse med adgang til terminaler. Der var blandede reaktioner på de eventuelle politiske tiltag, der skal fjerne begrænsninger i adgangen til nationale markeder for transport mellem byer; nogle grupper af interesserede parter gik ind for en ændring, mens andre udtrykte modvilje. Repræsentative grupper af virksomheder, virksomheder og enkeltpersoner, der arbejder inden for industrien, går generelt mere ind for fælles rammer, mens visse offentlige organer, tilsynsmyndigheder og ikkestatslige organisationer understreger behovet for markedsadgangsordninger, der afspejler forholdene i de enkelte medlemsstater og sikrer beskyttelse af offentlige tjenesteydelseskontrakter.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En ekstern kontrahent har bidraget til den ledsagende støtteundersøgelse for konsekvensanalysen, som blev afsluttet i august 2017[13].

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag er ledsaget af en konsekvensanalyse, som er blevet gennemgået af Udvalget for Forskriftskontrol ("udvalget") ved to lejligheder. Det modtog først en negativ udtalelse den 24. juli 2017 efterfulgt af en positiv udtalelse med forbehold den 13. september 2017. Udvalgets vigtigste bemærkninger blev taget i betragtning i den reviderede udgave af konsekvensanalysen. Som nævnt i bilag 1 til konsekvensanalysen er der reageret på forbeholdene som følger:

- Argumentationen er styrket for at præcisere behovet for en indsats på EU-plan.

- Problemdefinitionen er omstruktureret og revideret for at tage højde for den lave andel af bæredygtige transportformer.

- De overordnede målsætninger er revideret. Der er to overordnede målsætninger, som supplerer hinanden og ikke gensidigt udelukker hinanden.

- Den sandsynlige respons på indførelsen af kommercielle tjenester og de forventede virkninger for offentlige tjenesteydelseskontrakter er beskrevet, og de kontraktmodeller, der typisk anvendes med hensyn til at forbinde landdistrikter, er præsenteret.

- De nationale forskelle i vej- og jernbanesektoren er medtaget.

- Yderligere oplysninger om terminaler er fremlagt, og det er præciseret, at konsekvensanalysen fokuserer på lige adgang til terminaler.

[13] Se fodnote 3.

Konsekvensanalysen indeholdt to sæt politiske pakker.

– Det første sæt behandlede problemerne vedrørende uforholdsmæssigt store administrative startomkostninger og begrænset adgang til nationale markeder for transport mellem byer.

– Det andet sæt af de to politiske pakker behandlede problemet vedrørende begrænset adgang til nøgleinfrastruktur.

De problemer, der er forbundet med markedsadgang, og de problemer, der er forbundet med adgang til terminaler, er ikke indbyrdes forbundne, og den geografiske rækkevidde af virkningen er forskellig fra sag til sag. Mere specifikt er der kun store begrænsninger i markedsadgangen i 14 medlemsstater, mens problemet med diskriminerende adgang til terminaler forekommer i hele EU-28. I begge sæt var de politiske pakker defineret således, at de afspejler den stigende grad af regulering og af forventede virkninger.

Den første politiske pakke vil give adgang til markedet for rutekørsel med mulighed for at afslå tilladelse, hvis den økonomiske balance i en eksisterende offentlig tjenesteydelseskontrakt bringes i fare.

Den anden politiske pakke giver medlemsstaterne mulighed for at afslå tilladelse, hvis den økonomiske balance i en eksisterende offentlig tjenesteydelseskontrakt bringes i fare på grund af en tilbudt ny kørsel med passagerer over strækninger på under 100 km i luftlinje.

Den tredje politiske pakke afskaffer processen for udstedelse af tilladelse til rutekørsel med passagerer over strækninger på 100 km eller derover i luftlinje.

Den fjerde politiske pakke tilskynder terminaloperatører og -forvaltere til at give transportvirksomheder, der udfører rutekørsel, adgang på retfærdige og rimelige vilkår og uden forskelsbehandling af virksomhederne.

Den femte politiske pakke omfattede regler om lige adgang, der forpligter terminaloperatører og -forvaltere til at give transportvirksomheder, der udfører rutekørsel, adgang på retfærdige og rimelige vilkår og uden forskelsbehandling af virksomhederne.

Analysen viste, at den bedste vej frem vil være en kombination af den anden og den femte politiske pakke. Samlet set anses det for at være den mest effektive kombination, og den anslås at medføre administrative besparelser for virksomhederne og forvaltningerne i størrelsesordenen 1 560 mio. EUR for EU-28 i løbet af vurderingsperioden (2015-2035). Denne kombination vil også få positive virkninger for transporten som sådan ved at føre til en stigning i bustransporten på mere end 11 % i 2030 i forhold til referenceværdien og øge dens andel af transportmarkedet med næsten ét procentpoint. Den vil forbedre konnektiviteten for dårligt stillede befolkningsgrupper med 62 mia. passagerkilometer i 2030, samtidig med at der skabes 85 000 nye job, og bidrage til lavere ulykkesomkostninger på 2,8 mia. EUR for EU-28 i løbet af vurderingsperioden. Den vil ligeledes have en positiv indvirkning på miljøet med samlede nettobesparelser på 183 mio. EUR i CO_2-emissionsomkostninger og samlede nettobesparelser på 590 mio. EUR i luftforureningsomkostninger for EU-28. Det forventes, at denne løsning vil udløse et begrænset skift fra jernbanetransport til vejtransport og medføre et fald i jernbanetransportens andel af transportmarkedet på 0,4 procentpoint i 2030 i forhold til referenceværdien (fra 8,4 % til 8 %) med et indtægtstab for kontrakter om offentlig jernbanebefordring på 1,4 % og en stigning i tilskuddene til kontrakter om offentlig busbefordring på mindre end 1 %. Dette vil ikke underminere bæredygtigheden af offentlige tjenesteydelseskontrakter vedrørende personbefordring i fjerntliggende byområder.

Forslaget er i overensstemmelse med den foretrukne løsning, der er angivet i konsekvensanalysen.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Forslaget forfølger Refit-målet om at øge effektiviteten og mindske de reguleringsmæssige byrder for virksomhederne. Dette gøres primært gennem fremskyndelse af proceduren for udstedelse af tilladelse ved at begrænse antallet af grunde til at afslå tilladelse til en ny buslinje. Proceduren for udstedelse af tilladelse er mindre kompliceret og mere gennemsigtig, hvilket reelt sænker barriererne for nye markedsdeltagere. Det er til gavn for virksomhederne, fordi færre grunde til at give afslag giver dem større sikkerhed, når de vurderer levedygtigheden af en ny linje. Forbedret adgang til terminaler vil mindske forsinkelser for de virksomheder, der får adgang til terminalerne, og gøre det muligt for dem at starte de nye buslinjer tidligere og opnå merindtægter hurtigere. Endelig vil afskaffelsen af kørselsbladet medføre, at der er mindre administrativt arbejde at udføre i transportvirksomheden.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder i særdeleshed de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder[14].

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for Unionens budget.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil overvåge og evaluere gennemførelsen og effektiviteten af forordningen. Kommissionen vil fremlægge en rapport om gennemførelsen og virkningerne af denne forordning senest fem år efter dens anvendelsesdato. Ved at liberalisere de nationale markeder for rutekørsel med bus forventes denne forordning at bidrage til, at markedet for personbefordring ad vej fungerer bedre. De relevante oplysninger skal indsamles fra de kompetente nationale myndigheder samt ved hjælp af en rundspørge blandt transportvirksomheder, som udfører personbefordring ad vej.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Hovedelementerne i forslaget er følgende:

Kapitel I – GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1 – Anvendelsesområde

På nuværende tidspunkt er national personbefordring med bus for fremmed regning, som midlertidigt udføres af en transportvirksomhed, der ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat, i henhold til artikel 1, stk. 4, omfattet af forordningens anvendelsesområde. Det foreslås at ændre denne bestemmelse, så forordningens anvendelsesområde omfatter al rutekørsel for fremmed regning, som udføres af en transportvirksomhed, der ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat.

[14] Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder (EUT C 326 af 26.10.2012, s. 391).

Artikel 2 – Definitioner

Det foreslås at ændre nr. 2) for at præcisere, at eksprestjenester skal betragtes som rutekørsel.

Det foreslås at ændre nr. 7) for at ajourføre definitionen efter liberaliseringen af national rutekørsel.

Det foreslås at tilføje nye definitioner af en terminal og en terminaloperatør. Disse definitioner er en nødvendig forudsætning for reguleringen af adgang til terminaler.

Det foreslås at tilføje en ny definition af levedygtigt alternativ for at præcisere, hvilken eller hvilke andre terminaler en terminaloperatør bør henvise transportvirksomheden til, når vedkommende afslår at give adgang til sin egen terminal.

Artikel 3a – Tilsynsorgan

Det foreslås at tilføje en ny artikel, hvorefter medlemsstaterne skal udpege et tilsynsorgan, der skal være uafhængigt af andre offentlige myndigheder. Formålet med dette krav er at undgå enhver form for interessekonflikt, når et tilsynsorgan foretager en økonomisk analyse for at fastslå, om den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt bringes i fare, eller når det fungerer som en klageinstans i forbindelse med adgang til terminaler. Det udpegede organ kan være et nyt eller et eksisterende organ. Procedurerne for ansættelse af personale bør bidrage til organets uafhængighed. Organet bør kunne få de oplysninger, det anmoder om, og håndhæve sine afgørelser ved hjælp af passende sanktioner. Endelig bør tilsynsorganets størrelse i hver medlemsstat stå i rimeligt forhold til omfanget af personbefordring ad vej i den pågældende medlemsstat.

Kapitel II – FÆLLESSKABSTILLADELSE OG MARKEDSADGANG

Artikel 5 – Adgang til markedet

Det foreslås at lade artikel 5, stk. 3, femte afsnit, udgå, da kravet om at meddele kompetente myndigheder navnene på transportvirksomheder og deres tilslutningspunkter undervejs ikke længere anses for at være relevant og indebærer en unødvendig administrativ byrde.

Artikel 5a – Adgang til terminaler

Det foreslås at tilføje en ny artikel, hvorefter transportvirksomheder gives ret til adgang til terminaler med henblik på at udføre rutekørsel på retfærdige, lige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår. Betingelserne for adgang til terminaler bør offentliggøres.

Artikel 5b – Procedure for tildeling af adgang til terminaler

Det foreslås at tilføje en ny artikel for at fastsætte proceduren for adgang til terminaler. Ansøgninger om adgang bør kun afslås, hvis terminalen mangler kapacitet. Afgørelser om ansøgninger om adgang skal træffes inden for to måneder og skal begrundes. Transportvirksomheder skal have mulighed for at indbringe afgørelser til prøvelse for tilsynsorganet. Tilsynsorganets afgørelse er bindende.

Kapitel III – RUTEKØRSEL, DER KRÆVER TILLADELSE

Artikel 8 – Procedure for udstedelse af tilladelse til international personbefordring over strækninger på under 100 km i luftlinje

Artikel 8 ændres for at fastsætte proceduren for udstedelse af tilladelse til international rutekørsel med passagerer over strækninger på under 100 km i luftlinje. De tilladelsesudstedende myndigheder skal indhente samtykke fra andre medlemsstater, hvor passagerer tages op og sættes af og befordres over strækninger på under 100 km. Tilladelsen gives, medmindre afslaget er begrundet i de klart angivne forhold. Hvis de kompetente myndigheder ikke kan blive enige om tilladelsen, kan sagen forelægges for Kommissionen. Kommissionen skal træffe en afgørelse, der er gyldig, indtil den tilladelsesudstedende myndighed træffer sin afgørelse.

Artikel 8a – Procedure for udstedelse af tilladelse til international personbefordring over strækninger på 100 km eller derover i luftlinje

Artikel 8a tilføjes for at fastsætte proceduren for udstedelse af tilladelse til international rutekørsel med passagerer over strækninger på 100 km i luftlinje. Afslag på en ny kørsel kan ikke kan begrundes med, at den bringer den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare.

Artikel 8b – Procedure for udstedelse af tilladelse til national rutekørsel

Det foreslås at tilføje artikel 8b for at fastsætte proceduren for udstedelse af tilladelse til national rutekørsel. Tilladelse til en ny kørsel med passagerer over strækninger på under 100 km i luftlinje kan afslås, hvis den bringer den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare. I betragtning af, at medlemsstaterne organiserer de forskellige former for offentlig transport på deres område forskelligt, og af de forskellige geografiske forhold i medlemsstaterne, kan afstandsgrænsen hæves til op til 120 km, hvis det foreslås, at den nye kørsel skal betjene et afgangspunkt og et ankomstpunkt, der allerede betjenes i henhold til mere end en offentlig tjenesteydelseskontrakt.

Artikel 8c – Afgørelser truffet af de tilladelsesudstedende myndigheder

Det foreslås at tilføje artikel 8c for at præcisere de afgørelser, der træffes af de tilladelsesudstedende myndigheder. Den fastsætter, at de tilladelsesudstedende myndigheder udsteder tilladelser, udsteder tilladelser med begrænsninger eller afslår tilladelser. Det kræves, at afgørelser om afslag på tilladelser eller afgørelser om udstedelse af tilladelser med begrænsninger begrundes. Den fastsætter grundene til at afslå en ansøgning.

Artikel 8d – Begrænsning af retten til adgang

Det foreslås at tilføje artikel 8d for at fastsætte proceduren for beskyttelse af offentlige tjenesteydelseskontrakter. Medlemsstaterne kan afslå ansøgninger om tilladelse, hvis de bringer den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare. Det er kun bestemte interesserede parter, der kan anmode tilsynsorganet om at foretage en økonomisk analyse. Tilsynsorganet kan konkludere, at tilladelsen kan udstedes, udstedes med begrænsninger eller afslås. Tilsynsorganets konklusioner bør være bindende.

Kapitel IV – SPECIEL RUTEKØRSEL, DER IKKE KRÆVER TILLADELSE

Artikel 12 – Kontroldokumenter

Det foreslås at lade artikel 12, stk. 1-5, udgå for at afskaffe kørselsbladet som et kontroldokument til lejlighedsvis kørsel. Dette bør fjerne en unødvendig administrativ byrde.

Artikel 13 – Lokale udflugter

Det foreslås at lade artikel 13 udgå, da lokale udflugter liberaliseres i henhold til artikel 15, hvilket gør denne artikel overflødig.

Kapitel V – CABOTAGEKØRSEL

Artikel 15 – Tilladt cabotagekørsel

Det foreslås at ændre denne artikel for at præcisere, at kravet om, at rutekørsel skal udføres som led i en international rutekørsel, og at forbuddet mod cabotagekørsel i form af rutekørsel, der udføres uafhængigt af en rutekørsel, udgår. Lokale udflugter er en form for cabotagekørsel, der er tilladt, og er omfattet af litra b).

Artikel 17 – Kontroldokumenter i forbindelse med cabotagekørsel

Det foreslås at lade artikel 17 udgå, således at kørselsbladene ikke længere er nødvendige til cabotagekørsel i form af lejlighedsvis kørsel. Kontroldokumenterne til speciel rutekørsel er angivet i artikel 12, stk. 6.

Kapitel VI – KONTROL OG SANKTIONER

Artikel 19 – Kontrol under befordringen og i virksomhederne

Det foreslås at præcisere i artikel 19, stk. 2, at transportvirksomheder, der udfører cabotagekørsel i form af rutekørsel, skal tillade kontrol, da det vil være tilladt at udføre denne form for kørsel uafhængigt af international personbefordring.

Kapitel VII – GENNEMFØRELSE

Artikel 28 – Rapportering

Det foreslås at fastlægge rapporteringsforpligtelser, således at Kommissionen har de sammenhængende og pålidelige oplysninger fra alle medlemsstaterne, der skal til, for at den kan overvåge og evaluere gennemførelsen og effektiviteten af lovgivningen. Et nyt stk. 5 fastsætter, at Kommissionen senest fem år efter den dato, hvorfra forordningen finder anvendelse, aflægger rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, i hvilket omfang forordningen har bidraget til, at markedet for personbefordring ad vej fungerer bedre.

2017/0288 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR ––

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[15],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[16],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009[17] har vist, at virksomhederne på de nationale markeder støder på forhindringer i udviklingen af buskørsel mellem byer. Desuden har personbefordring ad vej ikke holdt trit med borgernes skiftende behov, når det gælder tilgængeligheden og kvaliteten, og bæredygtige transportformer har fortsat en lav transportandel. Som følge heraf er visse grupper af borgere stillet ufordelagtigt, når det gælder tilgængeligheden af personbefordring ad vej, og der er flere færdselsulykker, flere emissioner og mere trængsel, fordi der gøres større brug af biler.

(2) For at sikre sammenhængende rammer for personbefordring mellem byer i form af rutekørsel med bus i hele Unionen bør forordning (EF) nr. 1073/2009 finde anvendelse på al befordring mellem byer i form af rutekørsel. Anvendelsesområdet for den pågældende forordning bør derfor udvides.

(3) Der bør i hver enkelt medlemsstat udpeges et uafhængigt og upartisk tilsynsorgan, der skal sikre, at markedet for personbefordring ad vej fungerer korrekt. Det pågældende organ kan også være ansvarligt for andre regulerede sektorer som f.eks. jernbane, energi eller telekommunikation.

---

15 EUT C af , s. .

16 EUT C af , s. .

17 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 88).

(4) Rutekørsel i erhvervsmæssigt øjemed bør ikke bringe den økonomiske balance i eksisterende offentlige tjenesteydelseskontrakter i fare. Tilsynsorganet bør derfor kunne foretage en objektiv økonomisk analyse, der sikrer, at dette er tilfældet.

(5) Til rutekørsel i form af cabotagekørsel bør der kræves en fællesskabstilladelse. For at gøre det lettere for de håndhævende myndigheder at foretage en effektiv kontrol af den pågældende kørsel bør reglerne om udstedelse af fællesskabstilladelser præciseres.

(6) For at sikre fair konkurrence på markedet bør rutekørselsvirksomheder have adgangsrettigheder til terminaler i Unionen på retfærdige, lige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår. Afgørelser om afslag på eller begrænsning af adgang bør indbringes til prøvelse for tilsynsorganet.

(7) Rutekørsel bør fortsat kun kunne udføres på grundlag af tilladelser, men visse regler om proceduren for meddelelse af tilladelser bør tilpasses.

(8) Der bør gives tilladelse til både national og international rutekørsel efter gennemførelse af proceduren for meddelelse af tilladelser. Tilladelsen bør gives, medmindre der er specifikke grunde til at give afslag, som skyldes ansøgerens forhold, eller kørslen vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare. Der bør indføres en afstandsgrænse for at sikre, at rutekørsel i erhvervsmæssigt øjemed ikke bringer den økonomiske balance i eksisterende offentlige tjenesteydelseskontrakter i fare. For trafikforbindelser, der allerede betjenes i henhold til mere end en offentlig tjenesteydelseskontrakt, bør det være muligt at hæve denne grænse.

(9) Transportvirksomheder bør i medlemsstater, hvor de ikke er hjemmehørende, kunne udføre national rutekørsel på samme betingelser som hjemmehørende transportvirksomheder.

(10) De administrative formaliteter bør begrænses mest muligt, uden at den kontrol og de sanktioner, som sikrer korrekt anvendelse og effektiv håndhævelse af forordning (EF) nr. 1073/2009, opgives. Kørselsbladet udgør en unødvendig administrativ byrde og bør derfor afskaffes.

(11) Lokale udflugter er en form for cabotagekørsel, der er tilladt, og er omfattet af de generelle regler for cabotagekørsel. Artiklen om lokale udflugter bør derfor udgå.

(12) I betragtning af betydningen af en effektiv håndhævelse af forordning (EF) nr. 1073/2009 bør reglerne for kontrol ved vejsiden og på virksomhederne ændres for at medtage cabotagekørsel.

(13) For så vidt som denne forordning harmoniserer reglerne på de nationale markeder for rutekørsel med bus og terminaladgang, kan dens mål, nemlig at fremme mobilitet mellem byer og øge bæredygtige passagertransportformers andel, ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne. Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de forfulgte mål.

(14) For at tage højde for markedsudviklingen og den tekniske udvikling bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ændre bilag I og II til forordning (EF) nr. 1073/2009 og supplere forordningen med regler om udformningen af attesterne for personbefordring for egen regning, udformningen af ansøgningerne om tilladelse og selve tilladelserne, den procedure og de kriterier, der

skal følges med henblik på at fastslå, om en tilbudt kørsel vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare, og medlemsstaternes rapporteringspligter. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning[18]. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter bør Europa-Parlamentet og Rådet navnlig modtage alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter bør have systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(15) Forordning (EF) nr. 1073/2009 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 1073/2009 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1, stk. 4, affattes således:

"4. Denne forordning finder anvendelse på national personbefordring med bus for fremmed regning, som udføres af en transportvirksomhed, der ikke er hjemmehørende i den pågældende medlemsstat, jf. kapitel V."

2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) Nr. 2 affattes således:

"2) "rutekørsel": personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, enten uden mellemliggende stoppesteder, eller hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder".

b) Nr. 7) affattes således:

"7) "cabotagekørsel": national personbefordring ad vej for fremmed regning i en værtsmedlemsstat"

c) Følgende indsættes som nr. 9)-11):

"9) "terminal": facilitet med et areal på mindst 600 m^2, der fungerer som en parkeringsplads, der bruges af busser til på- og afstigning

10) "terminaloperatør": enhed, der er ansvarlig for at give adgang til en terminal

11) "levedygtigt alternativ": en anden terminal, der gør det muligt for transportvirksomheden at udføre den pågældende personbefordring på økonomisk acceptable vilkår."

3) Følgende indsættes som artikel 3a før kapitel II:

"*Artikel 3a*

Tilsynsorgan

1. Hver medlemsstat udpeger et enkelt nationalt tilsynsorgan for sektoren for personbefordring ad vej. Dette organ skal være en upartisk myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed.

[18] EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

Det skal være uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en offentlig tjenesteydelseskontrakt.

Tilsynsorganet kan have ansvaret for andre regulerede sektorer.

2. Tilsynsorganet for sektoren for personbefordring ad vej skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet med hensyn til menneskelige og materielle ressourcer, som skal stå i forhold til den pågældende sektors betydning i den berørte medlemsstat.

3. Tilsynsorganet skal udføre følgende opgaver:

(a) foretage økonomiske analyser af, om en tilbudt ny kørsel vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare

(b) indsamle og tilvejebringe oplysninger om adgang til terminaler og

(c) træffe afgørelser om klager mod afgørelser truffet af terminaloperatører.

4. Tilsynsorganet kan ved udførelsen af sine opgaver anmode om relevante oplysninger fra de kompetente myndigheder, terminaloperatører, ansøgere om tilladelse og alle involverede tredjeparter på den pågældende medlemsstats område.

De ønskede oplysninger skal afgives inden for en rimelig periode, der fastsættes af tilsynsorganet, og som ikke må være over én måned. I begrundede tilfælde kan tilsynsorganet forlænge tidsfristen til at indgive oplysninger med højst to uger. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve anmodninger om oplysninger med sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

5. Medlemsstaterne sikrer, at afgørelser truffet af tilsynsorganet kan prøves ved en domstol. Denne prøvelse kan have opsættende virkning, hvis den umiddelbare virkning af tilsynsorganets afgørelse vil kunne påføre den klagende part uoprettelig eller tydeligt urimelig skade. Denne bestemmelse berører ikke de beføjelser, som den domstol, der behandler klagen, har i medfør af den berørte medlemsstats forfatningsretlige bestemmelser.

6. Afgørelser truffet af tilsynsorganet offentliggøres."

4) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Til international personbefordring og cabotagekørsel med bus kræves en fællesskabstilladelse, som er udstedt af de kompetente myndigheder i etableringsmedlemsstaten."

b) Stk. 2, tredje afsnit, affattes således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 vedrørende ændring af bilag I og II for at tilpasse dem til den tekniske udvikling."

5) I artikel 5 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 3, femte afsnit, udgår.

b) Stk. 5, tredje afsnit, affattes således:

"Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at fastsætte udformningen af attesterne."

6) Følgende indsættes som artikel 5a:

"*Artikel 5a*

Adgang til terminaler

1. Terminaloperatører giver transportvirksomheder ret til adgang til terminaler med henblik på at udføre rutekørsel, herunder alle faciliteter eller ydelser, der leveres på den pågældende terminal, på retfærdige, lige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår.

2. Terminaloperatører bestræber sig på at imødekomme alle ansøgninger om adgang for at sikre bedst mulig udnyttelse af terminalerne.

Ansøgninger om adgang kan kun afslås på grund af manglende kapacitet.

En terminaloperatør, der afslår en ansøgning om adgang, anviser eventuelle levedygtige alternativer.

3. Terminaloperatører offentliggør mindst følgende oplysninger på to eller flere af EU's officielle sprog:

a) en liste over alle de ydelser, der leveres, og priserne på de pågældende ydelser

b) reglerne for planlægning af tildelingen af kapacitet

c) den gældende køreplan og kapacitetstildeling.

Terminaloperatøren og tilsynsorganet stiller på anmodning disse oplysninger gratis til rådighed i elektronisk form og, hvis de har websteder, på de pågældende websteder.

Oplysningerne ajourføres og ændres efter behov."

7) Følgende indsættes som artikel 5b:

"*Artikel 5b*

Procedure for tildeling af adgang til terminaler

1. En transportvirksomhed, der ønsker adgang til en terminal, indgiver en ansøgning til terminaloperatøren.

2. Hvis der ikke kan gives adgang som anmodet om i ansøgningen, indleder terminaloperatøren høringer med alle berørte transportvirksomheder med henblik på at imødekomme ansøgningen.

3. Terminaloperatøren træffer afgørelse om ansøgninger om adgang til en terminal inden to måneder efter datoen for transportvirksomhedens indgivelse af ansøgningen. Afgørelser om adgang skal begrundes.

4. Ansøgere kan indbringe afgørelser truffet af terminaloperatører til prøvelse for en højere instans. Afgørelsen indbringes for tilsynsorganet.

5. Når tilsynsorganet har fået forelagt en sag til prøvelse af en afgørelse fra en terminaloperatør, træffer det en begrundet afgørelse inden for en

nærmere fastsat frist og under alle omstændigheder inden tre uger fra modtagelse af alle relevante oplysninger.

Tilsynsorganets afgørelse om sagen er bindende. Tilsynsorganet skal kunne håndhæve den med sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning.

Afgørelsen kan kun prøves ved en domstol."

7) I artikel 6 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1, første afsnit, første punktum, affattes således:

"Tilladelsen udstedes til transportvirksomheden i papirform eller elektronisk form og kan ikke overdrages."

b) Stk. 4 affattes således:

"4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at fastsætte udformningen af tilladelserne."

8) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) Stk. 1 og 2 affattes således:

"1. Ansøgningen om tilladelse til rutekørsel indgives til den tilladelsesudstedende myndighed i papirform eller elektronisk form.

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at fastsætte udformningen af ansøgningerne."

9) Artikel 8 affattes således:

"*Artikel 8*

Procedure for udstedelse af tilladelse til international personbefordring over strækninger på under 100 km i luftlinje

1. Tilladelsen udstedes efter aftale med de kompetente myndigheder i alle de medlemsstater, på hvis område passagerer tages op eller sættes af og befordres over strækninger på under 100 km i luftlinje. Den tilladelsesudstedende myndighed sender inden to uger fra modtagelse af ansøgningen en kopi af ansøgningen samt af eventuelle andre relevante dokumenter til de pågældende kompetente myndigheder med en anmodning om deres vurdering. Den tilladelsesudstedende myndighed sender samtidig disse dokumenter til orientering til de kompetente myndigheder i andre medlemsstater, hvis område gennemkøres.

2. De kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er blevet anmodet om at give deres samtykke, meddeler den tilladelsesudstedende myndighed deres afgørelse inden tre måneder. Fristen løber fra den dato for modtagelse af anmodningen, som er anført i modtagelsesbeviset. Hvis de kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er blevet anmodet om at give deres samtykke, ikke giver deres samtykke, skal de angive begrundelsen herfor.

Hvis de kompetente myndigheder i de medlemsstater, der er blevet anmodet om at give deres samtykke, ikke svarer inden for fristen i første afsnit, anses de for at have givet deres samtykke.

3. Den tilladelsesudstedende myndighed træffer afgørelse om ansøgningen inden fire måneder efter datoen for transportvirksomhedens indgivelse af den.

4. Tilladelse gives, medmindre afslag kan begrundes i et eller flere af de forhold, der er anført i artikel 8c, stk. 2, litra a)-d).

5. Hvis en af de kompetente myndigheder ikke giver sit samtykke til tilladelsen, kan sagen forelægges for Kommissionen inden for to måneder efter modtagelse af dens svar.

6. Efter at have hørt medlemsstaterne for de kompetente myndigheder, der ikke gav deres samtykke, træffer Kommissionen en afgørelse inden fire måneder fra modtagelse af meddelelsen fra den tilladelsesudstedende myndighed. Afgørelsen får virkning 30 dage efter, at den er meddelt de berørte medlemsstater.

7. Kommissionens afgørelse er gyldig, indtil medlemsstaterne indgår en aftale, og den tilladelsesudstedende myndighed træffer en afgørelse om ansøgningen."

10) Som artikel 8a-8d indsættes:

"*Artikel 8a*

Procedure for udstedelse af tilladelse til international personbefordring over strækninger på 100 km eller derover i luftlinje

1. Den tilladelsesudstedende myndighed træffer afgørelse om ansøgningen inden to måneder efter datoen for transportvirksomhedens indgivelse af den.

2. Tilladelse gives, medmindre afslag kan begrundes i et eller flere af de forhold, der er anført i artikel 8c, stk. 2, litra a)-c).

3. Den tilladelsesudstedende myndighed sender de kompetente myndigheder i alle de medlemsstater, på hvis område passagerer tages op eller sættes af, og de kompetente myndigheder i de medlemsstater, hvis område gennemkøres, uden at passagerer tages op eller sættes af, en kopi af ansøgningen samt af alle andre relevante dokumenter og sin egen vurdering til orientering.

Artikel 8b

Procedure for udstedelse af tilladelse til national rutekørsel

1. Den tilladelsesudstedende myndighed træffer afgørelse om ansøgningen inden to måneder efter datoen for transportvirksomhedens indgivelse af den. Fristen kan forlænges til fire måneder, hvis der anmodes om en analyse i henhold til artikel 8c, stk. 2, litra d).

2. Tilladelse til national rutekørsel gives, medmindre afslag kan begrundes i et eller flere af de forhold, der er anført i artikel 8c, stk. 2, litra a)-c), og, hvis der ved kørslen befordres passagerer over en strækning på under 100 km i luftlinje, i artikel 8c, stk. 2, litra d).

3. Den strækning, der nævnes i stk. 2, kan forlænges til 120 km, hvis den rutekørsel, der skal indføres, skal betjene et afgangspunkt og et ankomstpunkt,

der allerede betjenes i henhold til mere end en offentlig tjenesteydelseskontrakt.

*Artikel 8*c

Afgørelser truffet af tilladelsesudstedende myndigheder

1. Efter proceduren i artikel 8, 8a eller 8b udsteder den tilladelsesudstedende myndighed tilladelsen, den udsteder tilladelsen med begrænsninger, eller den afslår ansøgningen. Den tilladelsesudstedende myndighed underretter alle de i artikel 8, stk. 1, nævnte kompetente myndigheder om sin afgørelse.

2. Afgørelser om afslag på en ansøgning eller om udstedelse af tilladelse med begrænsninger skal begrundes.

Tilladelse gives, medmindre afslag kan begrundes i et eller flere af følgende forhold:

a) ansøgeren er ikke i stand til at udføre den kørsel, der ansøges om tilladelse til, med køretøjer, den råder helt over

b) ansøgeren har overtrådt nationale eller internationale regler om vejtransport, herunder navnlig betingelser og krav i forbindelse med en tilladelse til at udføre international personbefordring, eller har begået alvorlige overtrædelser af EU-lovgivningen om vejtransport, især vedrørende køretøjsstandarder og førernes køre- og hviletid

c) betingelserne for udstedelse af tilladelse er ikke opfyldt i forbindelse med en ansøgning om fornyelse af en tilladelse

d) et tilsynsorgan fastslår på grundlag af en objektiv økonomisk analyse, at den pågældende kørsel vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare.

De tilladelsesudstedende myndigheder må ikke afslå en ansøgning alene med den begrundelse, at transportvirksomheden tilbyder priser, der er lavere end dem, som andre vejtransportvirksomheder tilbyder, eller at andre vejtransportvirksomheder allerede udfører kørsel på den pågældende forbindelse.

3. Medlemsstaterne sikrer, at afgørelser truffet af den tilladelsesudstedende myndighed kan prøves ved en domstol. Denne prøvelse kan have opsættende virkning, hvis den umiddelbare virkning af den tilladelsesudstedende myndigheds afgørelse vil kunne påføre den klagende part uoprettelig eller tydeligt urimelig skade. Denne bestemmelse berører ikke de beføjelser, som den domstol, der behandler klagen, har i medfør af den berørte medlemsstats forfatningsretlige bestemmelser.

Artikel 8d

Begrænsning af retten til adgang

1. Medlemsstaterne kan begrænse retten til adgang til det internationale og nationale marked for rutekørsel, hvis der ved den tilbudte rutekørsel befordres passagerer over strækninger på under 100 km i luftlinje, og hvis den pågældende kørsel vil bringe den økonomiske balance i en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare.

2. De kompetente myndigheder, der tildelte en offentlig tjenesteydelseskontrakt, eller de virksomheder, der udfører offentlig befordring, og som opfylder den offentlige tjenesteydelseskontrakt, kan anmode tilsynsorganet om at foretage en analyse af, om den økonomiske balance i den offentlige tjenesteydelseskontrakt vil blive bragt i fare.

Tilsynsorganet behandler anmodningen og afgør, om den økonomiske analyse skal foretages. Det underretter de interesserede parter om sin afgørelse.

3. Hvis tilsynsorganet foretager en økonomisk analyse, underretter det alle de interesserede parter om resultaterne af den pågældende analyse og sine konklusioner inden seks uger efter modtagelse af alle relevante oplysninger. Tilsynsorganet kan konkludere, at tilladelsen skal udstedes eller udstedes med begrænsninger, eller at ansøgningen skal afslås.

Tilsynsorganets konklusioner er bindende for de tilladelsesudstedende myndigheder.

4. De kompetente myndigheder og de virksomheder, der udfører offentlig befordring, giver tilsynsorganet de nødvendige oplysninger med henblik på stk. 2 og 3.

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelsen af nærværende artikel."

11) Artikel 9, stk. 1, affattes således:

"Artikel 8, 8a, 8b og 8c finder tilsvarende anvendelse på ansøgninger om fornyelse af en tilladelse eller om ændring af de betingelser, hvorunder den pågældende kørsel skal udføres."

12) Overskriften til kapitel IV affattes således:

"SPECIEL RUTEKØRSEL, DER IKKE KRÆVER TILLADELSE".

13) I artikel 12 udgår stk. 1-5.

14) Artikel 13 udgår.

15) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Tilladt cabotagekørsel

Cabotagekørsel er tilladt ved følgende former for kørsel:

a) speciel rutekørsel, der udføres i en begrænset periode, forudsat at der er indgået en aftale herom mellem arrangøren og transportvirksomheden

b) lejlighedsvis kørsel, der udføres i en begrænset periode

c) rutekørsel, der udføres i overensstemmelse med denne forordning."

16) Artikel 17 udgår.

17) I artikel 19, stk. 2, affattes første punktum således:

"2. Transportvirksomheder, der udfører cabotagekørsel eller international personbefordring med bus, skal tillade kontrol med henblik på at sikre, at driften udføres forskriftsmæssigt, særlig med hensyn til køre- og hviletider."

18) Artikel 20 affattes således:

"*Artikel 20*

Gensidig bistand

1. Medlemsstaterne yder hinanden bistand med henblik på at sikre anvendelsen af og kontrollen med denne forordning. De udveksler oplysninger via de nationale kontaktpunkter, der er oprettet i henhold til artikel 18 i forordning (EF) nr. 1071/2009.

2. Tilsynsorganerne samarbejder, når de foretager økonomiske analyser af, om den tilbudte rutekørsel vil bringe en offentlig tjenesteydelseskontrakt i fare for den internationale drift af offentlig transport. Den tilladelsesudstedende myndighed hører tilsynsorganerne i alle andre medlemsstater, som den pågældende internationale rutekørsel strækker sig gennem, og anmoder dem i givet fald om alle nødvendige oplysninger, inden den træffer afgørelse."

19) Artikel 26 affattes således:

"*Artikel 26*

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 5, artikel 6, stk. 4, artikel 7, stk. 2, artikel 8d, stk. 5, og artikel 28, stk. 3, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

3. Den i artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 5, artikel 6, stk. 4, artikel 7, stk. 2, artikel 8d, stk. 5, og artikel 28, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 2, artikel 5, stk. 5, artikel 6, stk. 4, artikel 7, stk. 2, artikel 8d, stk. 5, og artikel 28, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ."

20) Artikel 28 affattes således:

"*Artikel 28*

Rapportering

1. Senest den 31. januar hvert år og første gang senest den 31. januar *[...første januar efter denne forordnings ikrafttræden*] underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af tilladelser til rutekørsel, der er udstedt det foregående år, og om det samlede antal tilladelser til rutekørsel, der er gyldige den 31. december det pågældende år. Disse oplysninger gives særskilt for hver destinationsmedlemsstat for en rutekørsel. Medlemsstaterne meddeler også Kommissionen oplysningerne vedrørende cabotagekørsel, i form af speciel rutekørsel og lejlighedsvis kørsel, som er udført af hjemmehørende transportvirksomheder i det foregående år.

2. Senest den 31. januar hvert år og første gang senest den 31. januar *[...første januar efter denne forordnings ikrafttræden*] giver værtsmedlemsstatens kompetente myndigheder Kommissionen en statistisk oversigt over antallet af tilladelser til cabotagekørsel, der er udført i form af rutekørsel som omhandlet i artikel 15, litra c), i det foregående år.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at fastsætte udformningen af den statistiske oversigt, der skal anvendes til meddelelser i henhold til stk. 1 og 2, og de data, der skal leveres.

4. Senest den 31. januar hvert år og første gang senest den 31. januar *[...første januar efter denne forordnings ikrafttræden*] underretter medlemsstaterne Kommissionen om antallet af transportvirksomheder med fællesskabstilladelse pr. 31. december det foregående år og antallet af bekræftede kopier svarende til køretøjer, som var i drift på denne dato.

5. Senest den [indsæt venligst beregnet dato: fem år efter datoen for denne forordnings anvendelse] forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning. Rapporten skal indeholde oplysninger om, i hvilket omfang denne forordning har bidraget til et mere velfungerende marked for personbefordring ad vej."

Artikel 2

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den [XX].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*