



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 10 ноември 2017 г.
(OR. en)

14184/17

Междуетноститутуционално досие:
2017/0288 (COD)

TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-н Jordi AYET PUIGARNAU, директор
Дата на получаване:	10 ноември 2017 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2017) 647 final
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2017) 647 final.

Приложение: COM(2017) 647 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.11.2017 г.
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно общите правила за достъп до
международния пазар на автобусни превози**

(текст от значение за ЕИП)

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Настоящото предложение е част от втория пакет документи за мобилността, с който се цели да се поеме лидерската роля по отношение на борбата с изменението на климата, да се направи европейската промишленост по-силна и по-конкурентоспособна и да се подобри качеството на живота и избора на гражданите във връзка с всекидневната им мобилност. Свободата на движение на територията на Европа е основно постижение на Европейския съюз. Тя даде възможност на гражданите да пътуват без затруднения между отделните държави членки било по служебни причини, било във връзка с почивки. С настоящото предложение ще се подобри мобилността на гражданите на дълги разстояния и ще се увеличи използването на устойчиви видове транспорт. То ще доведе до услуги, които отговарят в по-голяма степен на нуждите на гражданите, особено на тези с по-ниски доходи, като едновременно с това ще осигури ползи за околната среда, икономиката и обществото. Настоящото предложение ще окаже положително въздействие върху нарастващото общо търсене на свързаност от всички географски райони и ще гарантира достъпност за по-широк кръг от хора. Това пряко допринася за реализиране на приоритетите на Комисията по отношение на заетостта и растежа и на енергийния съюз.

Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006¹ беше приет като част от пакета законодателни документи заедно с Регламент (ЕО) № 1071/2009 за достъпа до упражняването на професията автомобилен превозвач². Вzeti заедно, тези два регламента уреждат условията за достъпа до професията и пазара в областта на автомобилните пътнически превози. Те допринасят за доброто функциониране на единния пазар в областта на автомобилните превози, за неговата ефективност и конкурентоспособност.

В Регламент (ЕО) № 1073/2009 са предвидени разпоредбите, които трябва да се спазват от предприятията, възнамеряващи да осъществяват дейност на международния пазар на автомобилните пътнически превози и на националните пазари, различни от този на тяхната държава членка на установяване (тези превози се наричат „каботажни“). В него са включени разпоредби за документите, които трябва да се издават на тези предприятия от държавата членка на регистрация (лиценз на Общността) и от разрешаващия орган (разрешително за редовен превоз). В посочения регламент са установени както санкциите за нарушенията на тези задължения, така и разпоредбите за сътрудничеството между държавите членки.

Последваща оценка на Регламента беше извършена от 2015 г. до 2017 г.³ и при нея се заключи, че той само частично е довел до резултати по отношение на първоначалната му цел за насърчаване на автобусните превози като устойчива алтернатива на личните автомобили. Установи се, че отварянето на националните пазари на автобусните редовни превози доведе до голям брой оператори, които тогава предоставят и международни услуги, в резултат на което се наблюдава по-голямо въздействие върху

¹ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88.

² ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

³ SWD (2017) 361.

броя международни маршрути и върху честотата на превозите, отколкото въздействието само от паневропейското законодателство. Все по-голямото отваряне на националните пазари ще доведе до развитие на международния пазар на редовните превози, като отделно от това ще има и ползи за пътниците, които осъществяват пътувания в рамките на държавата. Основните установени проблеми бяха пречките в рамките на националните пазари, затрудняващи развитието на междуградските автобусни превози, и ниският дял на устойчивите видове пътнически превози. С настоящото предложение, което е част от инициативата „Програма за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT)“⁴, се цели да се отстранят тези недостатъци.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение е част от по-широк текущ преглед на законодателството в областта на автомобилните превози. То е тясно свързано с други съществуващи правни актове относно автомобилните превози, и по-специално законодателството за достъпа до професията (Регламент (ЕО) № 1071/2009), за социалното законодателство (Регламент (ЕО) № 561/2006⁵, Директива 2002/15/ЕО⁶, Директива 2006/22/ЕО⁷ и Регламент (ЕС) 165/2014⁸) и евровинетката (Директива 1999/62/ЕО⁹). Извършването на междуградските автобусни превози ще се улесни с настоящото предложение, като се разгледат правилата във връзка с вътрешния пазар, социалното положение и командироването на работници, за да се гарантират справедливи условия на труд за водачите и лоялна конкуренция между операторите.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Предложението отговаря напълно на приоритета на Комисията да създаде по-задълбочен и по-справедлив вътрешен пазар. Ще продължи развиването на вътрешния пазар на автомобилните пътнически автобусни превози. Настоящото предложение отговаря на целите за мобилност с ниски емисии и на целта на енергийния съюз за декарбонизация на транспорта, както и на общата транспортна политика, описана в Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г.¹⁰. То ще създаде нови бизнес възможности за операторите в сектора, като така ще се увеличат заетостта, растежът и изборът за пътниците. С предложението също така се намалява регулаторната тежест върху автомобилните пътнически превозвачи и се внасят разяснения в правната рамка — и двата аспекта са цели на Програмата REFIT на ЕС.

⁴ Инициатива № 9, приложение 2, Работна програма на Комисията за 2017 г.

⁵ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

⁶ ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.

⁷ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

⁸ ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1.

⁹ ОВ L 187, 20.7.1999 г., стр. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 окончателен от 28.3.2011 г.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за Регламента и предложеното изменение произтича от дял VI („Транспорт“) от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), по-специално член 91, в който се предвижда, наред с другото, че Европейският парламент и Съветът установяват общи правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на една или повече държави членки, както и установяват условията, при които превозвачите, които не пребивават в съответната държава членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава.

• Субсидиарност (извън областите на изключителна компетентност)

ЕС има споделена с държавите членки компетентност в областта на транспорта съгласно член 4, параграф 2, буква ж) от ДФЕС. Изменения в съществуващите правила обаче могат да бъдат внасяни единствено от самия законодател на ЕС.

Освен това различните правила за достъпа до националните пазари на автобусните превози ограничават възможността на превозвачите да развиват услугите в паневропейски автобусни мрежи и не им позволяват да предлагат интегриране с други видове автобусни превози и транспорт. Със самостоятелни действия държавите членки не могат да въведат или да осигурят съгласуваността и координацията на уеднаквените правила за достъп до пазара, които са необходими за създаване на един истински вътрешен пазар на автомобилните превози на пътници. Поради това е необходимо да се установят правила на нивото на ЕС.

• Пропорционалност

Както е посочено в раздел 7.3 от доклада за оценка на въздействието, предложението относно политиката е пропорционално на установените проблеми и не надхвърля необходимото за решаването им. Предложението съдържа само някои конкретно насочени изменения на Регламента, които подпомагат усъвършенстването на съществуващата регулаторна рамка за сектора на автомобилните превози на пътници в ЕС, и не създава допълнителни регулаторни изисквания за заинтересованите страни, които да не са пропорционални на установените проблеми.

• Избор на инструмент

Тъй като правният акт, който трябва да се измени, е регламент, актът за тяхното изменение по принцип следва да има същата форма.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Работният документ на службите на Комисията към последващата оценка на Регламент (ЕО) № 1073/2009 беше приет с настоящото предложение¹¹.

Основните установени проблеми са следните:

¹¹ Вж. бележка под линия 3.

- междуградският автобусен сектор не се развива с темп, сравним с този на другите видове транспорт, и относителният му дял продължи да спада в един продължителен период;
- съществуват пречки в рамките на националните пазари, възпрепятстващи развитието на междуградските автобусни превози;
- без конкурентоспособни междуградски превози международните автобусни редовни превози представляват по-малко привлекателна услуга за ползвателите;
- обхватът на целите на първоначалния регламент не включва проблема с дискриминацията по отношение на достъпа до терминали;
- има твърде високи административни разходи за навлизането.

• **Консултации със заинтересованите страни**

Консултациите със заинтересованите страни, проведени при подготовка на настоящото предложение, отговаряха на минималните стандарти за консултация със заинтересованите страни, посочени в съобщението на Комисията от 11 декември 2002 г. (COM/2002/704 окончателен).

Те включваха пет отделни консултативни дейности. За провеждане на консултациите бяха използвани методите на откритата и целевата консултация и разнообразни инструменти.

Що се отнася до откритата консултация, имаше 13-седмична онлайн обществена консултация (обхващаща последващата оценка и оценката на въздействието), която се проведе между 14 декември 2016 г. и 15 март 2017 г.

Основните цели бяха:

- да се подпомогне разглеждането на проблемите пред сектора, установени при последващата оценка;
- да се набележат целите за евентуалните мерки в тази сфера на политиката; и
- да се види мнението на заинтересованите страни по целесъобразността на евентуалните мерки и очакваното въздействие от тях.

Имаше два въпросника, един — за широката общественост, и един по-специализиран — за основните заинтересовани страни. Комисията получи общо 171 коментара. 18 бяха на общия въпросник: 8 отговора от граждани/потребители; 7 — от дружества; 2 — от неправителствени организации и 1 отговор от други респонденти. 153 бяха на специализирания въпросник: 68 — от дружества в транспортната верига; 28 — от неправителствени органи; 17 отговора — от работещи в сектора на автомобилните пътнически превози; 7 — от регулаторни органи; 3 — от държавни органи в ЕС; 3 — от правоприлагащи органи; 1 отговор от гражданин/потребител; 1 отговор от член на научната общност и 25 отговора от други респонденти.

Целевата консултация включваше изпращане на подробен въпросник на основните заинтересовани страни, набелязани на първоначалния етап на проучването. Бяха подготвени четири различни въпросника — всеки един, предназначен за определен тип

заинтересована страна: министерства/регулатори (20 получени отговора); паневропейски организации (2 получени отговора); оператори (3 получени отговора) и сдружения на оператори (6 получени отговора).

Бяха проведени интервюта, за да се получи по-подробен поглед върху наблюденията на заинтересованите страни и върху тяхното мнение по различните разглеждани мерки. При тези интервюта имаше възможност да се поискат количествени данни, които бяха необходими за оценката на въздействието. Във всеки случай бяха задавани предварително специални въпроси и/или се търсеха разяснения по представената чрез въпросниците информация. Бяха проведени интервюта с 6 министерства/регулатори, 4 паневропейски организации, 4 оператори и 4 сдружения на оператори.

Специално проучване на общественото мнение на „Евробарометър“¹² за автобусните превози беше проведено в ЕС-28. Бяха извършени 27 901 интервюта между 18 март 2017 г. и 27 март 2017 г. Целта на това проучване беше да се съберат мненията на европейците по серия въпроси във връзка с удовлетвореността от сегашните автобусни превози в съответните им държави членки и причините за използването/неизползването на тези превози. Основните изводи от проучването са:

- в ЕС само малцинство от респондентите използват автобусните превози, като шест от всеки десет (64 %) заявяват, че никога не използват автобусни превози за пътувания в рамките на държавата;
- най-често посочваната причина за използване на автобусните превози е ниската цена (33 %);
- най-често посочваните начини за увеличение на интереса сред лицата, които не използват автобусните превози, са намаление на колите (37 %), по-ниски цени (26 %) и разширяване на мрежата от маршрути и спирки (11 %).

Бяха организирани няколко семинара за заинтересованите страни, както и срещи и други събития по време на извършването на последващата оценка и оценката на въздействието.

Информацията, събрана по време на консултациите, потвърди наличието на основните проблеми, набелязани при последващата оценка.

По отношение на евентуалните мерки в тази сфера на политиката имаше силна подкрепа между всички заинтересовани страни за премахване на дискриминацията във връзка с достъпа до терминали. Реакциите бяха смесени по отношение на евентуалните мерки за премахване на ограниченията за достъпа до националните междуградски пазари, като някои групи заинтересовани страни подкрепяха промените, а други изразяваха резерви. Представителните групи на операторите, самите оператори и хората, работещи в сектора, като цяло подкрепят повече общите рамки, докато някои държавни органи, регулатори и неправителствени организации подчертават необходимостта от разпоредби за достъпа до пазара, отразяващи конкретните условия в отделните държави членки и осигуряващи защита на договорите за обществени услуги.

- **Събиране и използване на експертни становища**

¹² Вж. https://data.europa.eu/euodp/bg/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

Външен изпълнител допринесе за извършването на придружаващото проучване за оценката на въздействието, която беше направена през август 2017 г.¹³.

• **Оценка на въздействието**

Настоящото предложение се подкрепя от оценка на въздействието, която беше разгледана два пъти от Комитета за регулаторен контрол („Комитета“). На 24 юли 2017 г. Комитетът първоначално представи отрицателно становище, след което на 13 септември 2017 г. — положително становище с резерви. В преразгледаната версия на оценката на въздействието бяха отчетени всички основни коментари на Комитета. Както е посочено в приложение 1 към доклада за оценката на въздействието, във връзка с резервите бяха взети следните мерки:

- увеличи се аргументацията, за да се разясни необходимостта от действие на нивото на ЕС;
- дефинирането на проблема се реструктурира и преразглежда, за да се отчете ниският относителен дял на устойчивите видове транспорт;
- преразгледаха се общите цели. Има две общи цели, които се допълват и не се изключват взаимно;
- вероятните последици от въвеждането на търговските превози и очакваното въздействие върху договорите за обществени услуги са описани и са представени моделите договори, които обикновено се използват за свързване на земеделските райони;
- включени са националните разлики в автомобилния и железопътния сектор, и
- представена е допълнителна информация за терминалите и е разяснено, че оценката на въздействието е насочена към равния достъп до терминали.

В оценката на въздействието са разгледани два пакета от политически мерки.

- В първия вниманието е насочено към проблемите, свързани с твърде високите административни разходи за навлизането и с ограничения достъп до националните междуградски пазари, а
- във втория — с ограничения достъп до основна инфраструктура.

Проблемите относно достъпа до пазарите и терминалите не са взаимосвързани и географските последици са различни във всеки един случай. По-конкретно, само в 14 държави членки се прилагат по-съществени ограничения във връзка с достъпа до пазарите, докато проблемът с дискриминацията по отношение на достъпа до терминали се наблюдава в целия ЕС-28. И двата пакета от политически мерки бяха така дефинирани, че да се отразят увеличаващата се регулаторна намеса и нарастващото очаквано въздействие.

С първия пакет от политически мерки ще се отвори достъпът до пазара на редовните превози с възможност за отказ на разрешителни, ако се нарушава икономическото равновесие на съществуващ договор за обществена услуга.

¹³ Вж. бележка под линия 3.

При втория пакет от политически мерки се предвижда възможността за държавите членки да отказват разрешителни, ако икономическото равновесие на съществуващ договор за обществена услуга се нарушава поради предлагана нова услуга за превоз на пътници на разстояния от по-малко от 100 километра по права линия.

С третия пакет от политически мерки се премахва разрешителният режим за пътническите редовни превози на разстояния от 100 километра или повече по права линия.

Чрез четвъртия пакет от политически мерки се насърчават операторите и ръководителите на терминали да предоставят достъп на превозвачите, извършващи редовни превози, на справедлива и разумна основа и без дискриминация между операторите.

Петият пакет от политически мерки включва правила за равен достъп, изискващи от операторите и ръководителите на терминали да предоставят достъп на превозвачите, извършващи редовни превози, на справедлива и разумна основа и без дискриминация между операторите.

При оценката се установи, че най-добрият подход би бил комбинация от втория и петия пакет от политически мерки. Като цяло се счита, че това ще е най-ефективната комбинация и се изчислява, че предприятията и администрациите ще спестят административни разходи в рамките на 1 560 млн. евро за ЕС-28 за периода на оценката (2015 г. — 2035 г.). Също така тази комбинация от мерки ще има положително отражение върху самия транспорт, тъй като ще доведе до увеличение на дейността на автобусните превози с повече от 11 % през 2030 г. спрямо първоначалното ниво и до нарастване на относителния им дял с почти един процентен пункт. Тя ще подобри свързаността на социалните групи в неравностойно положение с 62 млрд. пътнически километра през 2030 г., като ще създаде 85 000 нови работни места и ще допринесе за намаление на разходите във връзка с пътнотранспортните произшествия от 2,8 млрд. евро в ЕС-28 през периода на оценката. Също така тази комбинация от мерки ще има положително въздействие върху околната среда, а именно за ЕС-28 183 млн. евро нетни кумулативни спестени средства във връзка с разходите за емисиите на CO₂ и 590 млн. евро нетни кумулативни спестени средства във връзка с разходите поради замърсяването на въздуха. Очаква се, че този вариант ще доведе до ограничено преминаване от железопътния към автомобилния транспорт и до намаление на относителния дял на първия от 0,4 процентни пункта през 2030 г. спрямо първоначалното ниво (от 8,4 % на 8 %), като загубените средства за договорите за железопътни обществени услуги ще са 1,4 %, а увеличението на субсидиите за договорите за автобусни обществени услуги ще е под 1 %. Това няма да наруши устойчивостта на договорите за обществени услуги, обслужващи отдалечени градски зони.

Предложението отговаря на предпочитания вариант, посочен в оценката на въздействието.

- **Пригодност на правната уредба и опростяване**

Предложението е в съответствие с целта на REFIT, като увеличава ефективността и намалява регулаторната тежест върху предприятията. Това се постига основно с ускоряване на процедурата за издаване на разрешително, с намаляване на мотивите за отказ на разрешително на нова автобусна линия и като процедурата за издаване на

разрешително става по-лесна и по-прозрачна, което ефективно редуцира пречките пред новите субекти на пазара. Предложението има ползи за операторите, тъй като по-малкото мотиви за отказ им предоставя повече сигурност при оценката на жизнеспособността на нова линия. Подобреният достъп до терминали ще намали забавянията на предприятията при получаване на достъп до терминали и ще им даде възможност да започват експлоатацията на нови автобусни линии по-рано, което от своя страна ще осигури по-бързо допълнителни постъпления. На последно място, премахването на пътния формуляр ще доведе до намаление на административната работа, която трябва да извършват превозвачите.

- **Основни права**

В предложението са зачетени основните права и са спазени принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз¹⁴.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията ще осъществява мониторинг и ще оцени изпълнението и ефективността на Регламента. Комисията ще представи доклад за изпълнението и резултатите от настоящия регламент най-късно пет години след датата, на която ще започне да се прилага. Като либерализира националните пазари на автобусните редовни превози, се очаква настоящият регламент да допринесе за по-добро функциониране на пазара на автомобилните пътнически превози. Съответната информация трябва да се събира от националните компетентни органи и чрез проучване измежду автомобилните пътнически превозвачи.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Основните елементи на предложението са следните:

Глава I — ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1 – приложно поле

Понастоящем член 1, параграф 4 включва вътрешните автомобилни превози на пътници за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършвани временно от превозвач, установен извън съответната държава членка, в рамките на приложното поле на Регламента. Предлага се да се измени тази разпоредба, за да се включат в приложното му поле всички редовни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършвани от превозвачи, установени извън съответните държави членки.

Член 2 — определения

Предлага се да се измени точка 2, за да се внесе яснота, че експресните услуги трябва да се считат за редовни превози.

¹⁴ Харта на основните права на Европейския съюз, ОВ С 326, 26.10.2012 г, стр. 391.

Предлага се да се измени точка 7, за да се осъвремени определението вследствие на либерализацията на националните редовни превози.

Предлага се да се добавят нови определения на терминал и оператор на терминал. Тези определения са необходима предпоставка за регламентирането на достъпа до терминали.

Предлага се да се добави ново определение на жизнеспособна алтернатива, за да се изясни кой терминал(и) следва да посочва пред превозвача операторът на терминал, когато му отказва достъп до терминала си.

Член 3а — регулаторен орган

Предлага се да се добави нов член, изискващ от държавите членки да определят регулаторен орган, който следва да е независим от всеки друг публичен орган. Целта на това изискване е да се избегнат всякакви конфликти на интереси, когато регулаторен орган извършва икономически анализ, за да прецени дали икономическото равновесие на договор за обществена услуга е нарушено, или когато действа в качеството на апелативен орган по отношение на достъпа до терминали. Определеният орган може да е нов или вече съществуващ орган. Процедурите за назначаване на служителите му следва да допринасят за независимостта му. Органът следва да може да получава изискваната информация и да налага изпълнението на решенията си чрез целесъобразните санкции. На последно място, регулаторният орган във всяка държава членка следва да е съобразен с нивото на развитие на автомобилните пътнически превози на територията на съответната държава членка.

Глава II — ЛИЦЕНЗ НА ОБЩНОСТТА И ДОСТЪП ДО ПАЗАРА

Член 5 — достъп до пазара

Предлага се да се заличи петата алинея от параграф 3 на член 5, тъй като се счита, че изискването за съобщаване пред компетентните органи на имената на превозвачите и техните места за връзка по маршрута не е повече меродавно и поражда ненужна административна тежест.

Член 5а — достъп до терминали

Предлага се да се добави нов член, съгласно който на превозвачите трябва да се предоставят права на достъп до терминали при обективни, справедливи, недискриминационни и прозрачни условия, за да се извършват редовните превози. Условията за достъпа до терминали следва да се публикуват.

Член 5б — процедура за предоставяне на достъп до терминали

Предлага се да се добави нов член, уреждащ процедурата за достъпа до терминали. Заявленията за достъп следва да получават отказ само ако липсва капацитет на терминала. Решенията по заявленията за достъп трябва да се взимат в срок до два месеца и в тях трябва да се посочват мотивите. Превозвачите ще имат възможност да обжалват решенията на регулаторния орган. Решението на регулаторния орган следва да е задължително.

Глава III — РЕДОВНИ ПРЕВОЗИ, ЗА КОИТО СЕ ИЗИСКВА РАЗРЕШИТЕЛНО

Член 8 — процедура за издаване на разрешително за международен превоз на пътници на разстояние от по-малко от 100 километра по права линия

Член 8 се изменя, за да се уреди процедурата за издаване на разрешително за международни пътнически редовни превози на разстояние от по-малко от 100 километра по права линия. От разрешаващите органи се изисква да получат съгласието на другите държави членки, на чиято територия се качват, слизат и се превозват пътници на разстояния от по-малко от 100 километра. Разрешителните се издават, освен ако отказът им е обоснован с някой от ясно посочените мотиви. Ако компетентните органи не могат да постигнат съгласие за разрешителното, въпросът може да се отнесе пред Комисията. Тя трябва да вземе решение, което се прилага, докато разрешаващият орган приеме решението си.

Член 8а — процедура за издаване на разрешително за международен превоз на пътници на разстояние от 100 километра или повече по права линия

Добавя се член 8а, за да се уреди процедурата за издаване на разрешително за международни пътнически редовни превози на разстояние от повече от 100 километра по права линия. Отказът на нова услуга не може да се обоснове с мотива, че се нарушава икономическото равновесие на договор за обществена услуга.

Член 8б — процедура за издаване на разрешително за вътрешни редовни превози

Предлага се да се добави член 8б, уреждащ процедурата за издаване на разрешително за вътрешни редовни превози. Разрешителното за нова услуга за превоз на пътници на разстояния от по-малко от 100 километра по права линия може да се откаже, ако се нарушава икономическото равновесие на договор за обществена услуга. Предвид разликите в начина, по който държавите членки организират различните видове обществен транспорт на територията си и различните географски условия на държавите членки, може да се увеличи прагът във връзка с разстоянието до 120 километра, ако новата услуга се предлага, за да обслужва място на отпътуване и място на пристигане, които вече се обслужват от повече от един договор за обществена услуга.

Член 8в — решения на разрешаващите органи

Предлага се да се добави член 8в във връзка с решенията на разрешаващите органи. В него се предвижда разрешаващите органи да издават разрешителни, да издават разрешителни с ограничения или да отхвърлят съответните заявления за разрешителни. Съгласно този член трябва да са обосновани решенията за отказ на разрешително или за издаване на разрешително с ограничения. В него са посочени мотивите за отхвърляне на заявленията.

Член 8г — ограничаване на правото на достъп

Предлага се да се добави член 8г, уреждащ процедурата за защита на договорите за обществени услуги. Държавите членки могат да отхвърлят заявления за разрешително, ако се нарушава икономическото равновесие на договор за обществена услуга. Единствено определени заинтересовани страни могат да поискат регулаторният орган да извърши икономическия анализ. Регулаторният орган може да заключи, че разрешителното може да се издаде или да се издаде при определени условия, или съответно, да се отхвърли заявлението за разрешителното. Заключенията на регулаторния орган следва да са задължителни.

ГЛАВА IV — СПЕЦИАЛИЗИРАНИ РЕДОВНИ ПРЕВОЗИ, ЗА КОИТО НЕ СЕ ИЗИСКВА РАЗРЕШИТЕЛНО

Член 12 — контролни документи

Предлага се да се заличат параграфи 1 — 5 от член 12, за да се премахне пътният формуляр от контролните документи за случайните превози. Това следва да намали административната тежест.

Член 13 — местни екскурзии

Предлага се да се заличи член 13, тъй като местните екскурзии са либерализирани съгласно член 15, поради което този член е излишен.

Глава V — КАБОТАЖ

Член 15 — Разрешени каботажни превози

Предлага се да се измени този член, за да се уточни, че се премахват както изискването редовните превози да се извършват като част от международни редовни превози, така и забраната каботажните превози под формата на редовни превози да се извършват отделно от редовен превоз. Местните екскурзии са разрешени каботажни превози и са в обхвата на буква б).

Член 17 — контролни документи за каботажни превози

Предлага се да се заличи член 17, за да не се изискват повече пътни формуляри за каботажните превози под формата на случайни превози. Контролните документи за специализираните редовни превози са посочени в член 12, параграф 6.

Глава VI — КОНТРОЛ И САНКЦИИ

Член 19 — проверки на пътя и в предприятията

Предлага се да се уточни в член 19, параграф 2, че се изисква от превозвачите, които извършват каботажни превози под формата на редовни превози, да разрешават проверки, тъй като ще се даде възможност тези превози да се извършват отделно от международния превоз на пътници.

Глава VII — ПРИЛАГАНЕ

Член 28 — докладване

Предлага се да се установят задължения за докладване така, че Комисията да разполага с хармонизирана и надеждна информация от всички държави членки, която да ѝ даде възможност да извършва мониторинг и оценки на изпълнението и ефективността на законодателството. Проектът на новия параграф 5 предвижда Комисията да представи доклад на Европейския парламент и Съвета в срок до 5 години след датата на прилагане на настоящия регламент относно степента, в която той е допринесъл за по-добро функциониране на пазара на автомобилните пътнически превози.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹⁵,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁶,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) При прилагането на Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷ се установи, че операторите в рамките на националните пазари се сблъскват със затруднения с оглед на развитието на междуградските автобусни превози. Освен това автомобилните пътнически превози изоставят спрямо променящите се нужди на гражданите по отношение на достъпността и качеството и устойчивите видове транспорт продължават да имат нисък относителен дял. Вследствие на това определени групи граждани са в неравностойно положение от гледна точка на достъпността на пътническите превози и има повече пътнотранспортни произшествия, емисии и задръствания поради по-голямото използване на коли.
- (2) За да се осигури съгласувана рамка за междуградския транспорт на пътници с редовни автобусни превози в целия Съюз, Регламент (ЕО) № 1073/2009 следва да се прилага към целия междуградски транспорт с редовни превози. Поради това приложното поле на посочения регламент следва да се разшири.
- (3) Във всяка държава членка следва да се определи независим и безпристрастен регулаторен орган, за да се гарантира правилното функциониране на пазара на автомобилните пътнически превози. Този орган може също така да отговаря за други регулирани сектори, като железопътен транспорт, енергетика или далекосъобщения.

¹⁵ ОВ С , г., стр. .

¹⁶ ОВ С , г., стр. .

¹⁷ Регламент (ЕО) № 1073/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до международния пазар на автобусни превози и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 88).

- (4) Търговските редовни превози не следва да нарушават икономическото равновесие на съществуващите договори за обществени услуги. Поради тази причина регулаторният орган следва да може да извършва обективен икономически анализ за целта.
- (5) За да се извършват редовни превози под формата на каботажни превози, следва да се притежава лиценз на Общността. За да се улеснят ефективните проверки на тези превози от страна на правоприлагащите органи, следва да се внесе яснота в правилата за издаване на лицензи на Общността.
- (6) За да се гарантира лоялната конкуренция на пазара, на операторите на редовни превози следва да са предоставени права на достъп до терминалите в Съюза при обективни, справедливи, недискриминационни и прозрачни условия. Обжалванията на решенията за отказ или ограничаване на достъп следва да се подават пред регулаторния орган.
- (7) Едновременно със запазването на разрешителното за редовните превози някои правила във връзка с процедурата за издаване на разрешително следва да се адаптират.
- (8) Разрешителните за вътрешните и международните редовни превози следва да се издават, като се прилага процедура за целта. Следва да се издава разрешително, освен ако съществуват специални основания за отказ, свързани със заявителя, или ако превозът би нарушил икономическото равновесие на договор за обществена услуга. Следва да се въведе праг във връзка с разстоянието, за да се гарантира, че търговските редовни превози не нарушават икономическото равновесие на съществуващите договори за обществени услуги. При маршрути, които вече са обслужвани в рамките на повече от един договор за обществена услуга, следва да е възможно да се увеличи този праг.
- (9) Превозвачите, установени извън съответната държава членка, следва да могат да извършват вътрешни редовни превози при същите условия, както установените в тази държава членки превозвачи.
- (10) Административните формалности следва да се намалят максимално, без да се премахват проверките и санкциите, които гарантират правилното прилагане и ефективното изпълнение на Регламент (ЕО) № 1073/2009. Пътният формуляр представлява ненужна административна тежест и поради това следва да се премахне.
- (11) Местните екскурзии са разрешени каботажни превози и са в обхвата на общите правила за каботаж. Поради това членът за местните екскурзии следва да се заличи.
- (12) Като се има предвид значението на ефективното изпълнение на Регламент (ЕО) № 1073/2009, правилата за проверките на пътя и в предприятията следва да се изменят, за да се включат каботажните превози.
- (13) Доколкото с настоящия регламент се уеднаквяват правилата в националните пазари за автобусните редовни превози и достъпа до терминали, целите му, а именно насърчаване на развитието на междуградската мобилност и увеличение на относителния дял на устойчивите видове пътнически превози, не могат да се изпълнят в достатъчна степен от държавите членки. Поради тази причина Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа

на пропорционалност, посочен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на търсените цели.

- (14) За да се вземат предвид развитието на пазара и техническият прогрес, правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да се делегира на Комисията за изменение на приложения I и II към Регламент (ЕО) № 1073/2009 и за допълнение на посочения регламент с правилата за формата на сертификатите за транспортните операции за собствена сметка, формата на заявленията за разрешителни и самите разрешителни, с процедурата и критериите, които трябва да се спазват при преценка дали предложеният превоз би нарушил икономическото равновесие на договор за обществена услуга, и със задълженията на държавите членки за докладване. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да се извършват в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.¹⁸. По-специално, за да се осигури равно участие при подготовка на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът следва да получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като експертите на Европейския парламент и Съвета следва да получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовка на делегираните актове.

- (15) Поради това Регламент (ЕО) № 1073/2009 следва да се измени съответно,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 1073/2009 се изменя, както следва:

- (1) в член 1 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Настоящият регламент се прилага за вътрешните автомобилни превози на пътници за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършвани от превозвач, установен извън съответната държава членка, както е предвидено в глава V.“;

- (2) член 2 се изменя, както следва:

- а) точка 2 се заменя със следното:

„2. „редовни превози“ означава услуги по извършване на превоз на пътници с определена честота и по определени маршрути, като или няма междинни места за спиране или пътниците се качват и слизат на предварително определени места за спиране;“;

- б) точка 7 се заменя със следното:

„7. „каботажен превоз“ означава вътрешна автомобилна пътническа транспортна услуга за чужда сметка или срещу възнаграждение в приемаща държава членка;“;

- в) добавят се следните точки 9 — 11:

¹⁸ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

„9. „терминал“ означава всяко съоръжение с минимална площ 600 m², което осигурява място за паркиране, използвано от автобуси, за да могат пътниците да слизат или да се качват;

10. „оператор на терминал“ означава всеки субект, който отговаря за предоставянето на достъп до терминал;

11. „жизнеспособна алтернатива“ означава друг терминал, който е икономически приемлив за превозвача и който му дава възможност да извършва съответната услуга за превоз на пътници.“;

(3) вмъква се следният член 3а преди глава II:

„Член 3а

Регулаторен орган

1. Всяка държава членка определя един национален регулаторен орган за сектора на автомобилните превози на пътници. Той е безпристрастен орган, който от гледна точка на организацията, функционирането, йерархията и вземането на решения е правно отделен и независим от всеки друг публичен или частен субект. Този орган е независим от всеки компетентен орган, участващ във възлагането на договор за обществена услуга.

Регулаторният орган може да отговаря за други регулирани сектори.

2. Регулаторният орган за сектора на автомобилните превози на пътници има необходимия организационен капацитет от гледна точка на човешки и други ресурси, които са пропорционални на значението на този сектор в съответната държава членка.

3. Регулаторният орган изпълнява следните задачи:

- а) извършва икономически анализи, за да установи дали нова предложена услуга би нарушила икономическото равновесие на договор за обществена услуга;
- б) събира и предоставя информация за достъпа до терминали; и
- в) решава по обжалвания на решения на оператори на терминали.

4. При упражняване на правомощията си регулаторният орган може да изисква съответната информация от компетентните органи, операторите на терминали, заявителите за разрешително и всяка съответна трета страна на територията на дадената държава членка.

Изисканата информация се представя в рамките на разумен срок, определен от регулаторния орган, и не надхвърля един месец. В обосновани случаи регулаторният орган може да удължи срока за представяне на информацията най-много с две седмици. Регулаторният орган има компетенции да наложи изпълнението на исканията за информация чрез санкции, които са ефективни, пропорционални и възпиращи.

5. Държавите членки предприемат необходимото, за да могат решенията на регулаторния орган да подлежат на съдебен контрол. Този контрол може да има суспензивно действие само ако е възможно непосредственото въздействие от решението на регулаторния орган да

доведе до необратими или очевидно прекалени вреди за обжалващото лице. Тази разпоредба не засяга правомощията на съда, пред който се извършва обжалването, както е уредено съгласно конституционното право на съответната държава членка.

6. Решенията на регулаторния орган се оповестяват публично.“;

(4) член 4 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Международните автобусни превози на пътници и автобусните каботажни превози се извършват при наличие на лиценз на Общността, издаден от компетентните органи на държавата членка на установяване.“;

б) в параграф 2 трета алинея се заменя със следното:

„Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложения I и II, за да ги адаптира към техническия прогрес.“;

(5) член 5 се изменя, както следва:

а) в параграф 3 петата алинея се заличава;

б) в параграф 5 трета алинея се заменя със следното:

„Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за определяне на формата на сертификатите.“;

(6) вмъква се следният член 5а:

„Член 5а

Достъп до терминали

1. Операторите на терминали предоставят на превозвачите право на достъп до терминали, за да могат да извършват редовни превози, включително до каквито и да било съоръжения или услуги, които съответният терминал осигурява, при обективни, справедливи, недискриминационни и прозрачни условия.

2. Операторите на терминали полагат усилия да удовлетворят всички искания за достъп, за да се гарантира оптималното използване на терминалите.

Искания за достъп могат да се отхвърлят само на основание липса на капацитет.

Когато оператор на терминал отхвърля искане за достъп, той посочва жизнеспособните алтернативи.

3. Операторите на терминали публикуват най-малко следната информация на два или повече официални езика на Съюза:

а) списък на всички предоставяни услуги и цените им;

б) правилата за планиране на разпределянето на капацитета;

в) актуалното разписание и разпределение на капацитета.

Тази информация се представя безплатно в електронен формат от оператора на терминала и при поискване — от регулаторния орган, а когато те имат уебсайтове, тя се публикува на уебсайтовете им.

Тази информация се актуализира и изменя, ако е необходимо.“;

(7) вмъква се следният член 5б:

„Член 5б

Процедура за предоставяне на достъп до терминали

1. Превозвачът, който иска достъп до терминал, подава заявление пред оператора на терминал.

2. Ако не може да се предостави достъп, какъвто е поискан в заявлението, операторът на терминал започва консултации със всички заинтересовани страни, за да се удовлетвори заявлението.

3. Операторът на терминал взема решение по заявлението за достъп до терминал в срок до два месеца от датата на подаване на заявлението от страна на превозвача. В решенията във връзка с достъпа се посочват мотивите, на които те се основават.

4. Заявителите могат да обжалват решенията на операторите на терминали. Обжалванията се подават пред регулаторния орган.

5. Когато регулаторният орган разглежда обжалване на решение на оператор на терминал, той приема мотивирано решение в рамките на определен срок и при всяко положение в срок до три седмици от получаване на цялата съответна информация.

Решението на регулаторния орган във връзка с обжалването е задължително. Регулаторният орган има компетенции да наложи изпълнението на решението си чрез санкции, които са ефективни, пропорционални и възпиращи.

Решението е обект само на съдебен контрол.“;

(7) член 6 се изменя, както следва:

а) първото изречение в първа алинея от параграф 1 се заменя със следното:

„Разрешителните се издават на името на превозвача на хартиен носител или в електронен формат и не могат да се прехвърлят.“;

б) параграф 4 се заменя със следното:

„4. „Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за определяне на формата на разрешителните.“;

(8) член 7 се изменя, както следва:

а) параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Заявленията за разрешително за редовни превози се подават до разрешаващия орган на хартиен носител или в електронен формат.

2. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за определяне на формата на заявленията.“;

(9) член 8 се заменя със следното:

Процедура за издаване на разрешително за международен превоз на пътници на разстояние от по-малко от 100 километра по права линия

1. Разрешителното се издава със съгласието на компетентните органи на всички държави членки, на чиято територия пътници се качват или слизат и се превозват на разстояния от по-малко от 100 километра по права линия. В срок до две седмици от получаване на заявлението разрешаващият орган изпраща копие от заявлението, както и копия от всяка друга относима документация на тези компетентни органи с искане за съгласието им. В същото време разрешаващият орган изпраща за информация тези документи на компетентните органи на другите държави членки, през чиято територия се преминава.

2. Компетентните органи на държавите членки, чието съгласие е било поискано, уведомяват разрешаващия орган за своето решение в срок до три месеца. Срокът започва да тече от датата на получаване на искането за съгласието, която е посочена в потвърждението за получаването. Ако компетентните органи на държавите членки, чието съгласие е било поискано, не изразят съгласие, те посочват мотивите си.

Ако компетентните органи на държавите членки, чието съгласие е било поискано, не отговорят в срока по първа алинея, се счита, че те са дали съгласието си.

3. Разрешаващият орган взима решение по заявлението в срок до четири месеца от датата на подаване на заявлението от страна на превозвача.

4. Разрешителното се издава освен ако отказът може да се обоснове с един или повече от мотивите, посочени в букви а) — г) от член 8в, параграф 2.

5. Ако един от компетентните органи не е съгласен с разрешителното, въпросът може да се отнесе пред Комисията в срок до два месеца след получаване на отговора му.

6. След консултация с държавите членки, чиито компетентни органи са изразили несъгласие, Комисията взима решение в срок до четири месеца от датата на получаване на съобщението от разрешаващия орган. Решението поражда действие 30 дни след като засегнатите държави членки са уведомени за него.

7. Решението на Комисията се прилага, докато държавите членки постигнат съгласие и разрешаващият орган приеме решение по заявлението.“;

(10) Добавят се следните членове от 8а — 8г:

Процедура за издаване на разрешително за международен превоз на пътници на разстояние от 100 километра или повече по права линия

1. Разрешаващият орган взима решение по заявлението в срок до два месеца от датата на подаване на заявлението от страна на превозвача.

2. Разрешителното се издава освен ако отказът може да се обоснове с един или повече от мотивите, посочени в букви а) — в) от член 8в, параграф 2.

3. Разрешаващият орган изпраща за информация на компетентните органи на всички държави членки, през чиято територия пътниците се качват или слизат, както и на компетентните органи на държавите членки, чиято територия се преминава, без пътниците да се качват или слизат, копие от заявлението, копия от всяка друга относима документация и оценката си.

Член 8б

Процедура за издаване на разрешително за вътрешни редовни превози

1. Разрешаващият орган взема решение по заявлението в срок до два месеца от датата на подаване на заявлението от страна на превозвача. Този срок може да се удължи до четири месеца, ако е поискан анализ съгласно член 8в, параграф 2, буква г).

2. Разрешителните за вътрешни редовни превози се издават освен ако отказът може да се обоснове с един или повече от мотивите, посочени в букви а) — в) от член 8в, параграф 2, а ако се превозват пътници на разстояние от по-малко от 100 километра по права линия — член 8в, параграф 2, буква г).

3. Разстоянието по параграф 2 може да се увеличи до 120 километра, ако новият редовен превоз ще обслужва място на отпътуване и пристигане, които вече са обслужвани в рамките на повече от един договор за обществена услуга.

Член 8в

Решения на разрешаващите органи

1. По реда на процедурата по членове 8, 8а или 8б разрешаващият орган издава разрешителното, издава разрешителното с ограничения или отхвърля заявлението. Разрешаващият орган информира всички компетентни органи, посочени в член 8, параграф 1, за решението си.

2. В решенията за отхвърляне на заявление или за издаване на разрешително с ограничения се посочват мотивите, на които се основават.

Разрешителното се издава освен ако отказът може да се обоснове с един или повече от следните мотиви:

а) заявителят не е в състояние да извършва превоза, който е предмет на заявлението, с оборудването, с което непосредствено разполага;

б) заявителят е нарушил националните или международните разпоредби в областта на автомобилния транспорт, и по-специално условията и изискванията, отнасящи се до разрешителните за международни автомобилни пътнически превози, или е извършил тежки нарушения на законодателството на Съюза в областта на автомобилния транспорт, по-специално по отношение на правилата, приложими към превозните средства, периодите на управление на превозното средство и почивка на водачите;

- в) в случай на заявление за подновяване на разрешително, не са били изпълнени условията на разрешителното;
- г) регулаторният орган установи въз основа на обективен икономически анализ, че услугата би нарушила икономическото равновесие на договор за обществена услуга.

Разрешаващите органи не отхвърлят заявление единствено на основание, че превозвач предлага по-ниски цени от тези, предлагани от други автомобилни превозвачи, или че въпросната връзка вече се обслужва от други автомобилни превозвачи.

3. Държавите членки предприемат необходимото, за да могат решенията на разрешаващия орган да подлежат на съдебен контрол. Този контрол може да има суспензивно действие само ако е възможно непосредственото въздействие от решението на разрешаващия орган да доведе до необратими или очевидно прекалени вреди за обжалващото лице. Тази разпоредба не засяга правомощията на съда, пред който се извършва обжалването, както е уредено съгласно конституционното право на съответната държава членка.

Член 8г

Ограничаване на правото на достъп

1. Държавите членки могат да ограничат правото на достъп до международния и националния пазар на редовни превози, ако предложеният редовен превоз се отнася за пътници на разстояние от по-малко от 100 километра по права линия и ако услугата би нарушила икономическото равновесие на договор за обществена услуга.

2. Компетентните органи, които са възложили договор за обществена услуга, или операторите на публична услуга, които изпълняват договора за обществена услуга, могат да поискат от регулаторния орган да извърши анализ, за да установи дали би се нарушило икономическото равновесие на договора за обществена услуга.

Регулаторният орган разглежда искането и решава дали да извърши икономическия анализ. Той информира заинтересованите страни за решението си.

3. Когато регулаторният орган извършва икономически анализ, той информира всички заинтересовани страни за резултатите от анализа и за заключенията си в срок до шест седмици след получаване на цялата относима информация. Регулаторният орган може да заключи, че разрешителното трябва да се издаде или да се издаде при определени условия, или съответно, заявлението за разрешителното трябва да се отхвърли.

Заключенията на регулаторния орган са задължителни за разрешаващите органи.

4. Компетентните органи и операторите на обществени услуги предоставят на регулаторния орган цялата необходима информация за целите на параграфи 2 и 3.

5. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за установяване на процедурата и критериите, които да се спазват при прилагане на настоящия член.“;

(11) първият параграф от член 9 се заменя със следното:

„Членове 8, 8а, 8б и 8в се прилагат *mutatis mutandis* към заявленията за подновяване на разрешителни или за изменение на условията за извършване на превозите, които са предмет на разрешителното.“;

(12) заглавието на глава IV се заменя със следното:

„СПЕЦИАЛИЗИРАНИ РЕДОВНИ ПРЕВОЗИ, ЗА КОИТО НЕ СЕ ИЗИСКВА РАЗРЕШИТЕЛНО“;

(13) в член 12 параграфи 1 — 5 се заличават;

(14) член 13 се заличава;

(15) член 15 се заменя със следното:

„Член 15

Разрешени каботажни превози

Каботажните превози са разрешени за следните видове превози:

а) специализирани редовни превози, извършвани временно, при условие че са включени в договор, сключен между организатора и превозвача;

б) случайни превози, извършвани временно;

в) редовни превози, извършвани в съответствие с настоящия регламент.“;

(16) член 17 се заличава;

(17) в член 19, параграф 2 първото изречение се заменя със следното:

„2. Превозвачите, които извършват каботажни или международни автобусни превози на пътници, допускат извършването на всички проверки, чиято цел е да гарантират правилното извършване на дейностите, особено по отношение на периодите на управление на превозното средство и почивка на водачите.“;

(18) член 20 се заменя със следното:

„Член 20

Взаимопомощ

1. Държавите членки си помагат при предприемане на необходимите мерки във връзка с прилагането и мониторинга на настоящия регламент. Те си обменят информация чрез националните звена за контакт, установени съгласно член 18 от Регламент (ЕО) № 1071/2009.

2. Регулаторните органи си сътрудничат, когато извършват икономически анализи, за да се установи дали предложените редовни превози биха нарушили договор за обществена услуга за предоставяне на международни обществени транспортни услуги. Разрешаващият орган се консултира с регулаторните органи на всички други държави членки, през които преминава съответният

международен редовен превоз, и ако е уместно — изисква цялата необходима информация от тях, преди да вземе решението си.“;

(19) Член 26 се заменя със следното:

„Член 26

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 2, член 5, параграф 5, член 6, параграф 4, член 7, параграф 2, член 8г, параграф 5 и член 28, параграф 3, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 2, член 5, параграф 5, член 6, параграф 4, член 7, параграф 2, член 8г, параграф 5 и член 28, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 2, член 5, параграф 5, член 6, параграф 4, член 7, параграф 2, член 8г, параграф 5 и член 28, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“;

(20) член 28 се заменя със следното:

„Член 28

Докладване

1. Най-късно до 31 януари всяка година и за първи път до 31 януари [...първия януари, който следва влизането в сила на настоящия регламент] държавите членки съобщават на Комисията броя на разрешителните за редовни превози, издадени през предходната година, и общия брой разрешителни за редовни превози, валидни към 31 декември от предходната година. Тази информация се представя отделно за всяка

държава членка на местоназначение на редовния превоз. Всяка държава членка съобщава на Комисията и данните за каботажните превози под формата на специализирани редовни превози и случайни превози, извършени през предходната година от превозвачи, установени в съответната държава членка.

2. Най-късно до 31 януари всяка година и за първи път до 31 януари [...първия януари, който следва влизането в сила на настоящия регламент] компетентните органи в приемащата държава членка изпращат на Комисията статистически данни за броя на разрешителните, издадени през предходната година за каботажни превози под формата на редовни превози, посочени в член 15, буква в.

3. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за определяне на формата на таблицата, която трябва да се използва за съобщаване на статистическите данни, посочени в параграфи 1 и 2, както и данните, които трябва да се изпращат.

4. Най-късно до 31 януари всяка година и за първи път до 31 януари [...първия януари, който следва влизането в сила на настоящия регламент] държавите членки съобщават на Комисията броя на превозвачите, които към 31 декември на предходната година са притежавали лиценз на Общността, както и броя заверени копия, съответстващи на броя на превозните средства в движение към тази дата.

5. До [впишете датата, съответстваща на 5 години след датата на прилагане на настоящия регламент] Комисията представя доклад на Европейския парламент и Съвета за прилагането на настоящия регламент. В доклада се включва информация за степента, в която настоящият регламент е допринесъл за по-добро функциониране на пазара на автомобилните пътнически превози.“

Член 2

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от [XX].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател