



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 10. november 2017
(OR. en)

14184/17

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0288 (COD)

TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	10. november 2017
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2017) 647 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2017) 647 final.

Lisatud: COM(2017) 647 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

**millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule
juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Käesolev ettepanek on osa teisest liikuvuspaketist, mille eesmärk on juhtida kliimamuutuste vastast võitlust, muuta Euroopa tööstussektor tugevamaks ja konkurentsivõimelisemaks ning parandada elanike elukvaliteeti ja igapäevase liikuvusega seotud valikuvариante. Kogu liidu territooriumil liikumise vabadus on Euroopa Liidu üks peamisi saavutusi. See on võimaldanud liidu elanikel reisida takistusteta eri liikmesriikide vahel nii tööga seoses kui ka puhkamise eesmärgil. Käesoleva ettepanekuga parandatakse elanike liikuvust pikkade vahemaade puhul ja edendatakse säästvate transpordiliikide kasutamist. Ettepaneku tulemusena kujundatakse välja teenused, mis vastavad paremini elanike (eelkõige väikese sissetulekuga elanike) vajadustele ning luuakse keskkonnavalast, majanduslikku ja sotsiaalset kasu. Ettepaneku eesmärk on rahuldada kasvavat üleilmset nõudlust kõiki geograafilisi piirkondi hõlmava ühenduvuse järele ja tagada sellele juurdepääs suurema osa jaoks elanikkonnast. See aitab otseselt saavutada komisjoni eesmärke, mis on seotud töökohtade ja majanduskasvu ning energialiiduga.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1073/2009 (rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006)¹ võeti vastu õigusaktide pakatina koos määrusega (EÜ) nr 1071/2009 autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu kohta². Nende kahe määrusega reguleeritakse kutsealale juurdepääsu ja turulepääsu tingimusi sõitjate autoveo valdkonnas. Mõlemad määrused edendavad ühtse autoveoturu head toimimist, selle tõhusust ja konkurentsivõimet.

Määrusega (EÜ) nr 1073/2009 on ette nähtud nõuded, mille peavad täitma ettevõtjad, kes kavatsevad osaleda rahvusvahelisel sõitjate autoveo turul ja riigisisestel turgudel, mis ei ole nende asukohaliikmesriigi turg (seda tegevust nimetatakse kabotaažveoks). See hõlmab sätteid dokumentide kohta, mida annavad kõnealustele ettevõtjatele välja registreerimisliikmesriik (ühenduse tegevusluba) ja lubade andmisega tegelev asutus (liinivedudeks antud luba). Määrus sisaldab sätteid, mis käsitlevad kõnealuste kohustuste rikkumisega seotud karistusi ja liikmesriikidevahelist koostööd.

Aastatel 2015–2017 tehti määrusele järelhindamine,³ mille käigus jõuti järeldusele, et määrus ei ole olnud täiel määral tulemuslik oma esialgse eesmärgi saavutamisel, milleks oli bussiteenuste populariseerimine eraautotranspordi säästva alternatiivina. Järeelhindamise tulemusena leiti, et liikmesriikide bussiliiniveoturgude avamine tekitab kriitilise massi ettevõtjaid, kes pakuvad ka rahvusvahelisi teenuseid, mistõttu mõju rahvusvaheliste bussiliinide arvule ja reise sagedusele on suurem kui üleeuroopalise õigusakti puhul eraldi. Liikmesriikide turgude täiendav avamine aitab kaasa liiniveoteenuste rahvusvahelise turu arengule, sõltumata riigisiseseid teenuseid kasutavate sõitjate jaoks kaasnevast kasust. Peamised kindlaks tehtud probleemid seisnesid riikide turgudel esinevates tõketes, mis takistavad linnadevaheliste bussiteenuste arendamist, ning säästvate sõitjateveo liikide

¹ ELT L 300, 14.11.2009, lk 88.

² ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.

³ SWD (2017) 361

väikeses osakaalus. Käesolev ettepanek, mis on õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames tehtud algatus,⁴ on mõeldud nende puuduste parandamiseks.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek on osa autoveoalaste õigusaktide ulatuslikumast käimasolevast läbivaatamisest. See on tihedalt seotud muude autovedu käsitlevate kehtivate õigusaktidega, eelkõige õigusaktidega, milles käsitletakse juurdepääsu kutsealale (määrus (EÜ) nr 1071/2009), sotsiaalõigusnorme (määrus (EÜ) nr 561/2006,⁵ direktiiv 2002/15/EÜ,⁶ direktiiv 2006/22/EÜ⁷ ja määrus (EL) nr 165/2014⁸) ning Eurovignette'i (direktiiv 1999/62/EÜ⁹). Linnadevaheliste bussiteenuste hõlbustamine, nagu on kavandatud käesolevas ettepanekus, on seega lihtsam, sest siseturgu, sotsiaalõigusnorme ja töötajate lähetamise eeskirju käsitletakse ühiselt, et tagada nii bussijuhtide õiglased töötingimused kui ka ettevõtjate õiglased konkurentsitingimused.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek on täiel määral kooskõlas komisjoni prioriteediga luua integreeritum ja õiglasem siseturg. Tugevdatakse sõitjatele osutatavate bussiveoteenuste siseturgu. Ettepanek on kooskõlas ka vähese heitega liikuvuse eesmärgiga ja energialiidu eesmärgiga vähendada transpordi CO₂-heidet, samuti ühise transpordipoliitikaga, nagu seda on kirjeldatud 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“¹⁰. Ettepanekuga luuakse majandussektoris uusi äri võimalusi ning edendatakse seeläbi nii töökohtade loomist ja majanduskasvu võimalusi kui ka sõitjate valikuvõimalusi. Samuti vähendatakse käesoleva ettepanekuga sõitjate autoveo teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalduvat regulatiivset koormust ja muudetakse õigusraamistik selgemaks, kusjuures need mõlemad on ELi REFITi eesmärgid.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Määruse ja kavandatava muudatuse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu VI jaotis (transport), eelkõige artikkel 91, kus on muu hulgas sätestatud, et Euroopa Parlament ja nõukogu kehtestavad ühised eeskirjad, mida kohaldatakse ühe või mitme liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, ning tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad.

⁴ Komisjoni 2017. aasta tööprogrammi 2. lisas esitatud algatus nr 9.

⁵ ELT L 102, 11.4.2006, lk 1.

⁶ EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35.

⁷ ELT L 102, 11.4.2006, lk 35.

⁸ ELT L 60, 28.2.2014, lk 1.

⁹ EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42.

¹⁰ KOM(2011) 144 lõplik, 28. märts 2011.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

EL ja liikmesriigid jagavad transpordivaldkonna reguleerimisel pädevust vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 4 lõike 2 punktile g. Olemasolevaid eeskirju saab siiski muuta üksnes liidu seadusandja.

Lisaks piirab liikmesriikide bussiteenuste turgudele juurdepääsu käsitlevate eeskirjade killustatus vedajate suutlikkust arendada teenuste põhjal välja üleeuroopalised bussivõrgud ega võimalda neil pakkuda muude bussiteenuste ja transpordiliikidega ühilduvaid teenuseid. Liikmesriigid üksi ei saa tagada tõelise sõitjateveo siseturu väljakujunemiseks vajalike ühtsete turulepääsu eeskirjade sidusust ja koordineerimist. Seepärast on vaja eeskirjad ette näha ELi tasandil.

- **Proportsionaalsus**

Vastavalt mõju hindamise aruande punktile 7.3 on poliitikaettepanek proportsionaalne kindlaks tehtud probleemidega ega lähe nende lahendamiseks vajalikust kaugemale. Ettepanek sisaldab vaid määruse teatavaid sihtotstarbelisi muudatusi, mis aitavad parandada ELi sõitjate autoveoteenuste sektori kehtivat õigusraamistikku ega loo huvitatud isikute jaoks täiendavaid regulatiivseid nõudeid, mis ei ole avastatud probleemidega proportsionaalsed.

- **Vahendi valik**

Kuna muudetav õigusakt on määrus, peaks seda muutev õigusakt olema põhimõtteliselt samuti määrus.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Määruse (EÜ) nr 1073/2009 järelhindamist käsitlev komisjoni talituste töödokument on vastu võetud käesoleva ettepanekuga koos¹¹.

Peamised kindlaks tehtud probleemid on järgmised:

- Linnadevaheliste bussivedude sektor ei ole kasvanud muude transpordiliikidega võrreldava kiirusega ja selle osakaal on pikka aega vähenenud.
- Riikide siseturgudel esineb tõkkeid, mis takistavad linnadevaheliste bussiveoteenuste arendamist.
- Kasutajate jaoks on muude teenustega võrreldes vähem atraktiivsed rahvusvahelised busside liiniveod ilma konkurentsivõimeliste linnadevaheliste bussiveoteenusteta.
- Esialgse määruse eesmärgid ei hõlmanud terminalidele juurdepääsuga seotud diskrimineerimise probleemi.
- Turule sisenemisega seotud halduskulud on liiga suured.

¹¹ Vt joonealune märkus 3.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Käesoleva ettepaneku ettevalmistamise käigus korraldatud konsultatsioonid huvitatud isikutega vastasid konsulteerimise miinimumnõuetele, mis on esitatud komisjoni 11. detsembri 2002. aasta teatises (KOM(2002) 704 (lõplik)).

Konsulteerimise käigus toimus viis eri konsultatsiooni. Kasutati avatud ja suunatud konsulteerimismeetodeid ning mitmesuguseid konsulteerimisvahendeid.

Avatud konsultatsioonina korraldati 14. detsembrist 2016 kuni 15. märtsini 2017 avalik 13-nädalane veebikonsultatsioon (mis hõlmas nii järeelhindamist kui ka mõju hindamist).

Peamised eesmärgid olid järgmised:

- aidata kaasa sektoris esinevate järeelhindamise käigus kindlaks tehtud probleemide kontrollimisele;
- kinnitada võimalike poliitiliste meetmete eesmärgid ning
- koguda huvitatud isikute seisukohti meetmete asjakohasuse ja oodatava mõju kohta.

Konsultatsioon koosnes kahest küsimustikust, millest üks oli suunatud üldsusele ja teine spetsiifilisem küsimustik olulistele huvitatud isikutele. Komisjonile esitati kokku 171 vastust. Üldisele küsimustikule esitati 18 vastust: 8 vastust elanikelt/tarbijatelt; 7 vastust ettevõtetelt; 2 vastust valitsusvälistelt organisatsioonidelt ning 1 vastust muult vastajalt. Spetsiifilisele küsimustikule esitati 153 vastust: 68 vastust veoahelas osalevatelt ettevõtetelt; 28 vastust valitsusvälistelt asutustelt; 17 vastust sõitjate autoveo valdkonnas tegutsevatelt töötajatelt; 7 vastust reguleerivatelt asutustelt; 3 vastust ELi valitsusasutustelt; 3 vastust õiguskaitseasutustelt; 1 vastust elanikult/tarbijalt; 1 vastus teadlaselt ning 25 vastust muudelt vastajatelt.

Sihtotstarbelise konsultatsiooni raames saadeti üksikasjalik küsimustik uuringu väljatöötamise käigus kindlaks tehtud olulistele huvitatud isikutele. Uuring hõlmas nelja eri küsimustikku, mille koostamisel peeti silmas eri liiki huvitatud isikuid. Nendele küsimustikele saadi 20 vastust ministeeriumitelt / reguleerivatelt asutustelt, 2 vastust üleeuroopalistelt organisatsioonidelt, 3 vastust ettevõtjatelt ning 6 vastust ettevõtjate ühendustelt.

Huvitatud isikuid intervjueriti, et mõista paremini nende seniseid kogemusi ja nende seisukohti seoses mitmesuguste kaalutavate meetmetega. Intervjuud võimaldasid samuti koguda mõjuhinnangu jaoks vajalikke kvantitatiivseid andmeid. Iga intervjuu puhul esitati teatavad küsimused ette ja/või paluti selgitusi küsimustikus esitatud teabe kohta. Intervjuud tehti 6 ministeeriumi / reguleeriva asutusega, 4 üleeuroopalise organisatsiooniga, 4 ettevõtjaga ning 4 ettevõtjate ühendusega.

EL 28 riikide elanike seas korraldati eriotstarbeline Eurobaromeetri avaliku arvamuse uuring¹² bussiteenuste teemal. 18.–27. märtsini 2017 küsitleti 27 901 isikut. Uuringu eesmärk oli koguda liikmesriikide elanike arvamusi mitmes küsimuses, mis on seotud nende rahuloluga asjaomases liikmesriigis praegu osutatavate bussiteenustega ning selliste teenuste kasutamise või mittekasutamise põhjustega. Uuringu peamised järeldused on järgmised.

¹²

Vt https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

- Kogu ELis olid bussiteenuste kasutajad vastajate seas vähemuses ning enam kui kuus vastajat kümnest (64 %) väitsid, et ei kasuta riigisiseste reiside puhul kunagi bussiveoteenuseid.
- Kõige sagedamini mainiti bussiveoteenuste kasutamise põhjusena nende madalat hinda (33 %).
- Kõige sagedamini mainitud põhjused bussiveoteenuste kasutamise tõenäosuse suurenemiseks selliste teenuste mittekasutajate seas olid oma auto puudumine (37 %), madalamad hinnad (26 %) ning laiem marsruutide ja peatuste võrk (11 %).

Järelhindamise ja mõju hindamise käigus korraldati mitu seminari huvitatud isikutele ning rida kohtumisi ja muid üritusi.

Konsultatsiooni käigus kogutud teave kinnitas järelhindamise käigus kindlaks tehtud põhiliste probleemide olemasolu.

Võimalike poliitikameetmete puhul avaldasid kõik huvitatud isikud poolehoidu terminalidele juurdepääsu võimaldamisega seotud diskrimineerimise probleemi lahendamisele. Linnadevaheliste vedude riigisisestele turgudele juurdepääsu piirangute kõrvaldamist hõlmavate võimalike poliitikameetmete puhul olid reaktsioonid erinevad: mõned huvirühmad toetasid muudatusi ja teised väljendasid oma vastuseisu. Ettevõtjate esindusrühmad, ettevõtjad ja kõnealuses tööstussektoris töötavad isikud on enamasti ühiste raamistike suhtes positiivsemalt meelestatud, samas kui teatavad valitsusasutused, reguleerivad asutused ja valitsusvälised organisatsioonid rõhutavad vajadust korraldada turulepääsu vastavalt konkreetse liikmesriigi oludele ja võtta avaliku teenindamise lepinguid kaitsvaid meetmeid.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

2017. aasta augustis koostatud mõjuhinnangut¹³ toetava täiendava uuringu korraldamises osales välistöövõtja.

- **Mõjuhinnang**

Käesolevat ettepanekut toetab mõjuhinnang, mida õiguskontrollikomitee (edaspidi „komitee“) kontrollis kahel korral. Esmalt esitati mõjuhinnangu kohta 24. juulil 2017 negatiivne arvamus, ent seejärel esitati 13. septembril 2017 reservatsioonidega positiivne arvamus. Kõiki komitee peamisi märkusi võeti arvesse mõjuhinnangu läbivaadatud versioonis. Nagu on märgitud mõju hindamise aruande 1. lisas, lahendati reservatsioonidega seotud probleemid järgmiselt.

- Põhjendusi täiendati, et selgitada ELi tasandi meetmete vajalikkust.
- Probleemi määratlus sõnastati ümber ja vaadati läbi, et võtta arvesse säästvate transpordiliikide väikest osakaalu.
- Läbi vaadati üldeesmärgid. On kaks üldeesmärki, mis on teineteist täiendavad ega välista üksteist.

¹³ Vt joonealune märkus 3.

- Kirjeldati tõenäolist vastukaja kommertsteenuste kasutuselevõttu ja selle eeldatavat mõju avaliku teenindamise lepingutele ning esitleti maapiirkondade ühendamisel reeglina kasutatavate lepingute näidiseid.
- Hinnangusse lisati maantee- ja raudteetranspordisektorite erinevused riigiti .
- Esitati lisateave terminalide kohta ning selgitati, et mõjuhinnangus on keskendunud terminalidele võrdse juurdepääsu võimaldamisele.

Mõjuhinnangus vaadeldi kahte poliitikapakettide rühma.

- Esimese rühma poliitikapaketid olid suunatud turule sisenemisega kaasnevate ülemääraste halduskulude ja linnadevaheliste vedude riigisisestele turgudele juurdepääsu piirangutega seotud probleemide lahendamisele.
- Teises kahest poliitikapaketist koosnevas rühmas käsitleti põhilise taristu piiratud juurdepääsetavusega seotud probleemi.

Turulepääsuga seotud probleemid ja terminalidele juurdepääsuga seotud probleemid ei ole omavahel seotud ja mõju geograafiline ulatus on kummalgi juhul erinev. Täpsemalt kohaldatakse turulepääsu suhtes olulisi piiranguid vaid 14 liikmesriigis, samas kui terminalidele juurdepääsuga seotud diskrimineerimise probleem ilmneb kõigis EL 28 riikides. Mõlema rühma puhul tehti kindlaks regulatiivse sekkumise ja eeldatava mõju suurenemine.

Esimese poliitikapaketi avataks juurdepääs liinivedude turule, kuid säilitatakse võimalus loa andmisest keelduda kehtiva avaliku teenindamise lepingu majandusliku tasakaalu ohustamise korral.

Teine poliitikapakett annab liikmesriikidele võimaluse keelduda loa andmisest, kui kehtiva avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu ohustatakse uue kavandatava teenusega, mis hõlmab sõitjate vedu sihtkohta, mis asub linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel.

Kolmanda poliitikapaketi kaotatakse lubade andmise protsess nende liinivedude puhul, kus sõitjaid veetakse sihtkohta, mis asub linnulennul vähemalt 100 kilomeetri kaugusel.

Neljanda poliitikapaketi kannustatakse terminali ettevõtjaid ja terminalide haldajaid tagama liinivedusid korraldavatele vedajatele terminalidele juurdepääsu õiglastel ja mõistlikel alustel ning vältima ettevõtjate diskrimineerimist.

Viies poliitikapakett sisaldas võrdse juurdepääsu eeskirju, millega pandi terminali ettevõtjatele ja terminalide haldajatele kohustus tagada liinivedusid korraldavatele vedajatele juurdepääs õiglastel ja mõistlikel alustel ning ettevõtjate diskrimineerimist vältides.

Hindamine näitas, et parimaid tulemusi annaks teise ja viienda poliitikapaketi kombinatsioon. Seda peeti üldiselt kõige tulemuslikumaks kombinatsiooniks ja hinnanguliselt võimaldab see EL 28 riikide ettevõtjatel ja ametiasutustel hindamisperioodil (2015–2035) halduskulusid kokku hoida ligikaudu 1 560 miljoni euro ulatuses. See kombinatsioon avaldaks samuti positiivset mõju transpordile kui sellisele, sest selle mõjul kasvaks bussivedude maht 2030. aastaks võrreldes lähtestsenaariumiga enam kui 11 % ning bussivedude osakaal suureneks peaaegu ühe protsendipunkti võrra. Selle mõjul paraneks ebasoodsas olukorras olevate elanikkonnarühmade ühenduvus 2030. aastaks 62 miljardi reisijakilomeetri võrra, samuti

loodaks 85 000 uut töökohta ning EL 28 riikide õnnetusjuhtumitega seotud kulud kahaneksid hindamisperioodi jooksul 2,8 miljardi euro võrra. Lisaks avaldaks kõnealune kombinatsioon positiivset mõju keskkonnale, sest EL 28 riikide CO₂-heite netokulud väheneksid kokku 183 miljoni euro võrra ja õhusaastega seotud netokulud väheneksid kokku 590 miljoni euro võrra. Eeldatakse, et kõnealune variant põhjustaks piiratud ulatusega ülemineku raudteevedudelt maanteevedudele ja raudteevedude osakaal väheneks 2030. aastaks 0,4 % võrreldes lähtestsenaariumiga (8,4 % asemel 8 %), kusjuures raudteevedude avaliku teenindamise lepingutest saadav tulu väheneks 1,4 % ja bussivedude avaliku teenindamise lepingute subsideerimine suureneks vähem kui 1 %. See ei õõnestaks kaugemate linnapiirkondade jaoks sõlmitud avaliku teenindamise lepingute jätkusuutlikkust.

Ettepanek on kooskõlas mõjuhinnaangus esitatud eelistatud variandiga.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ettepanekus peetakse kinni REFITi eesmärgist suurendada tõhusust ja vähendada ettevõtete regulatiivset koormust. Selle saavutamiseks kiirendatakse eelkõige lubade andmise menetlust, vähendades uuele bussiliinile loa andmisest keeldumise põhjuste arvu. Lihtsustatum ja läbipaistvam lubade andmise menetlus hõlbustab uute ettevõtjate turule sisenemist. Loa andmisest keeldumise põhjuste vähendamine toob ettevõtjatele kasu, sest neil on võimalik suurema kindlusega hinnata uue liini elujõulisust. Parem juurdepääs terminalidele vähendab ettevõtjate jaoks terminalide kasutamiseks kuluvat aega ja võimaldab neil uusi bussiliine kiiremini käivitada ning rutem lisatulu teenida. Sõidulehe kasutamisest loobumine aga vähendab vedaja tehtava haldustöö mahtu.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas¹⁴ tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Komisjon jälgib ja hindab määruse rakendamist ja tulemuslikkust. Komisjon esitab käesoleva määruse rakendamist ja mõju käsitleva aruande hiljemalt viis aastat pärast selle rakendamise alguskuupäeva. Eeldatavasti aitab käesolev määrus liikmesriikide bussiliiniveoturgude liberaliseerimise kaudu kaasa sõitjate autoveo turu paremale toimimisele. Asjaomast teavet kogutakse riikide pädevatelt asutustelt ja sõitjate autoveo ettevõtjate seas korraldatava uuringu kaudu.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku peamised elemendid on järgmised.

¹⁴ Euroopa Liidu põhiõiguste harta (ELT C 326, 26.10.2012, lk 391).

I peatükk – ÜLDSÄTTED

Artikkel 1 – Kohaldamisala

Praegu hõlmab artikli 1 lõige 4 rendi või tasu eest ajutiselt osutatavaid riigisisese sõitjateveo teenuseid, mida pakub vastavalt määruse kohaldamisalale mitteresidendist vedaja. Tehakse ettepanek muuta seda sätet, et lisada määruse kohaldamisalasse kõik rendi ja tasu eest tehtavad liiniveod, mida korraldavad mitteresidendist vedajad.

Artikkel 2 – Mõisted

Tehakse ettepanek muuta punkti 2 selgitamaks, et ekspressteenused loetakse liiniveoks.

Tehakse ettepanek muuta punkti 7, et ajakohastada selles esitatud määratlust seoses riigisiseste liinivedude liberaliseerimisega.

Tehakse ettepanek lisada artiklisse terminali ja terminaliettevõtja määratlused. Need määratlused on terminalidele juurdepääsu reguleerimise vältimatu eeldus.

Tehakse ettepanek lisada uus otstarbeka alternatiivi määratlus, et selgitada, millis(t)ele muu(de)le terminali(de)le terminaliettevõtja peaks vedaja tähelepanu juhtima, kui keeldub talle võimaldamast oma terminali kasutamist.

Artikkel 3a – Reguleeriv asutus

Tehakse ettepanek lisada uus artikkel, millega nõutakse, et liikmesriigid nimetaksid reguleeriva asutuse, mis peaks olema sõltumatu muudest avaliku sektori asutustest. Selle nõude eesmärk on vältida mis tahes huvide konflikti olukorras, kus reguleeriv asutus teeb majandusanalüüsi, et teha kindlaks, kas avaliku teenindamise lepingu majanduslik tasakaal on ohustatud, või kus reguleeriv asutus tegutseb apellatsiooniasutusena seoses terminalidele juurdepääsuga. Nimetatud asutus võib olla uus või olemasolev asutus. Asutuse töötajate ametissenimetamise kord peaks toetama selle sõltumatust. Asutus peaks olema võimeline saama nõutavat teavet ja tagama oma otsuste täitmise asjakohaste karistuste määramise abil. Samuti peab iga liikmesriigi reguleeriva asutuse suurus olema proportsionaalne selles liikmesriigis toimuva sõitjate autoveo tegevuse mahuga.

II peatükk – ÜHENDUSE TEGEVUSLUBA JA TURULEPÄÄS

Artikkel 5 – Turulepääs

Tehakse ettepanek jätta välja artikli 5 lõike 3 viies lõik, sest vedajate nimede ja nende teel olevate ümberistumiskohtade pädevatele asutustele teatamise nõue ei ole enam asjakohane ja tekitab tarbetut halduskoormust.

Artikkel 5a – Juurdepääs terminalidele

Tehakse ettepanek lisada uus artikkel, millega nõutakse, et vedajatele võimaldataks liinivedude korraldamiseks juurdepääs terminalidele ausatel, õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel. Terminalidele juurdepääsu võimaldamise tingimused tuleks avaldada.

Artikkel 5b – Terminalidele juurdepääsu võimaldamise kord

Tehakse ettepanek näha uue artikliga ette terminalidele juurdepääsu võimaldamise kord. Juurdepääsutaotluse rahuldamisest tuleks keelduda üksnes juhul, kui terminali teenindusvõimsus ei ole piisav. Juurdepääsutaotlust käsitlev otsus tuleb teha kahe kuu jooksul ja see peab sisaldama nõuetekohaseid põhjendusi. Vedajatel on õigus pöörduda otsuse vaidlustamiseks reguleeriva asutuse poole. Reguleeriva asutuse otsus peaks olema siduv.

III peatükk – LIINIVEOD, MILLEKS ON VAJA LUBA

Artikkel 8 – Linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kauguse sihtkohaga rahvusvaheliseks sõitjateveoks loa andmise kord

Artiklit 8 muudetakse, et näha ette loa andmise kord sõitjate rahvusvaheliseks liiniveoks, mille puhul on reisi sihtkoht linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel. Lubade andmisega tegelevad asutused peavad küsima loa andmiseks nõusolekut muudelt liikmesriikidelt, kus sõitjaid peale võetakse, välja lastakse ja vähem kui 100 kilomeetri kaugusele veetakse. Luba antakse, kui sellest keeldumine ei ole põhjendatud selgelt kindlaks määratud alustel. Kui pädevad asutused ei jõua loa andmise asjus kokkuleppele, võib küsimuse lahendamiseks pöörduda komisjoni poole. Komisjon peab tegema otsuse, mis kehtib kuni lubade andmisega tegeleva asutuse otsuse vastuvõtmiseni.

Artikkel 8a – Linnulennul vähemalt 100 kilomeetri kauguse sihtkohaga rahvusvaheliseks sõitjateveoks loa andmise kord

Lisatakse artikkel 8a, et näha ette loa andmise kord sõitjate rahvusvaheliseks liiniveoks, mille puhul on reisi sihtkoht linnulennul vähemalt 100 kilomeetri kaugusel. Uuele teenusele loa andmisest keeldumist ei või põhjendada asjaoluga, et see ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

Artikkel 8b – Riigisiseseks liiniveoks loa andmise kord

Tehakse ettepanek lisada artikkel 8b, et näha ette riigisisese liiniveo loa andmise kord. Linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kauguse sihtkohaga uue veoteenuse osutamiseks loa andmisest võib keelduda, kui see ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. Arvestades, et liikmesriigid korraldavad oma territooriumil ühistranspordi eri liike erinevalt ning liikmesriikidevahelised geograafilised tingimused on erinevad, võib vahemaa künnist suurendada kuni 120 kilomeetrini, kui kavandatava uue teenusega peaks teenindatama väljumis- ja sihtkohta, millevahelisi vedusid pakutakse juba enam kui ühe avaliku teenindamise lepingu alusel.

Artikkel 8c – Lubade andmisega tegelevate asutuste otsused

Tehakse ettepanek lisada artikkel 8c, et täpsustada, milliseid otsuseid teevad lubade andmisega tegelevad asutused. Artikliga nähakse ette, et lubade andmisega tegelevad asutused võivad teha otsuse loa andmise, piiranguga loa andmise või loa andmisest keeldumise kohta. Artikliga nõutakse, et loa andmisest keeldumise või piiranguga loa andmise otsused oleksid põhjendatud. Artiklis täpsustatakse taotluse tagasilükkamise põhjused.

Artikkel 8d – Juurdepääsuõiguse piiramine

Tehakse ettepanek lisada artikkel 8d, et näha ette avaliku teenindamise lepingute kaitsmise kord. Liikmesriigid võivad otsustada loataotluse tagasi lükata, kui loa andmine ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. Üksnes kindlaksmääratud huvitatud

isikud võivad taotleda, et reguleeriv asutus teeks majandusanalüüsi. Reguleeriv asutus võib jõuda järeldusele, et taotlejale võib anda loa, samuti et loa võib anda teatavatel tingimustel ning et loa andmisest võib keelduda. Reguleeriva asutuse järeldused peaksid olema siduvad.

IV peatükk – ERIOTSTARBELISED LIINIVEOD, MILLEKS EI OLE LUBA VAJA

Artikkel 12 – Kontrolldokumendid

Tehakse ettepanek jätta välja artikli 12 lõiked 1–5, et kaotada sõiduleht kui juhuvedude kontrolldokument. See peaks vähendama tarbetut halduskoormust.

Artikkel 13 – Kohalikud ekskursioonid

Tehakse ettepanek jätta välja artikkel 13, sest kohalikud ekskursioonid on artikli 15 kohaselt liberaliseeritud, mis muudab kõnealuse artikli üleliigseks.

V peatükk – KABOTAAŽ

Artikkel 15 – Lubatud kabotaažveod

Tehakse ettepanek seda artiklit muuta täpsustamaks, et jäetakse välja nõue, mille kohaselt liinivedusid võib pakkuda üksnes rahvusvaheliste liinivedude osana, ning keeld, mille kohaselt ei või liinivedudena osutatavat kabotaažvedu pakkuda liinivedudest sõltumatult. Kohalikud ekskursioonid loetakse lubatud kabotaažveoks ja hõlmatakse punktiga b.

Artikkel 17 – Kabotaažvedudeks vajalikud kontrolldokumendid

Tehakse ettepanek jätta välja artikkel 17, et juhuvedude vormis toimuvate kabotaažvedude jaoks ei nõutaks enam sõidulehte. Eriotstarbeliste liinivedude kontrolldokumendid on loetletud artikli 12 lõikes 6.

V peatükk – KONTROLLIMINE JA KARISTUSED

Artikkel 19 – Kontroll teel ja ettevõtjate juures

Tehakse ettepanek täpsustada artikli 19 lõikes 2, et kabotaažvedusid liinivedudena pakkuvad vedajad peavad võimaldama nende teenuste kontrollimist, sest kõnealuseid teenuseid lubatakse osutada rahvusvaheliste sõitjateveoteenuste osutamisest sõltumatult.

VII peatükk – RAKENDAMINE

Artikkel 28 – Aruandlus

Ettepaneku kohaselt tuleb kehtestada aruandluskohustused, et komisjonile oleks kättesaadav kõigist liikmesriikidest pärinev järjepidev ja usaldusväärne teave, mis võimaldab jälgida ja hinnata õigusakti rakendamist ja tulemuslikkust. Kavandatava uue lõikega 5 nähakse ette, et komisjon esitab viie aasta jooksul pärast käesoleva määruse rakendamist Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande selle kohta, millisel määral on määrus aidanud kaasa sõitjate autoveo turu paremale toimimisele.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹⁵,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁶,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1073/2009¹⁷ kohaldamisel on selgunud, et liikmesriikide turgudel tegutsevad ettevõtjad seisavad silmitsi tõketega, mis takistavad linnadevaheliste bussiveoteenuste arendamist. Samuti ei ole sõitjate autoveo teenused pidanud sammu elanike muutuvate vajadustega, mis puudutavad kättesaadavust ja kvaliteeti, ning säästvate transpordiliikide osakaal on jätkuvalt väike. Selle tagajärjel on teatavad elanikerühmad sattunud sõitjateveoteenuste kättesaadavuse osas ülejäänutega võrreldes ebasoodsamasse olukorda ning autode sagedasema kasutamise tulemusena esineb rohkem liiklusõnnetusi ja ummikuid ning tekib rohkem heiteid.
- (2) Et tagada linnadevahelise sõitjate bussiliiniveo ühtne raamistik kogu liidus, tuleks määrust (EÜ) nr 1073/2009 kohaldada kõigi linnadevaheliste liinivedude suhtes. Seepärast tuleks kõnealuse määruse kohaldamisala laiendada.

¹⁵ ELT C , , lk .

¹⁶ ELT C , , lk .

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1073/2009 rahvusvahelisele bussiteenuste turule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 (ELT L 300, 14.11.2009, lk 88).

- (3) Igas liikmesriigis tuleks määrata sõltumatu ja erapooletu reguleeriv asutus, et tagada sõitjate autoveo turu nõuetekohane toimimine. Kõnealune asutus võib samuti vastutada muude selliste reguleeritud sektorite eest nagu raudtee, energeetika või telekommunikatsioon.
- (4) Kommertsliinivedude pakkumine ei tohiks ohustada kehtivate avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu. Seepärast peaks reguleeriv asutus olema võimeline tegema objektiivseid majandusanalüüse tagamaks, et seda ei juhtu.
- (5) Kabotaažvedudena sooritatavate liinivedude pakkumiseks tuleks omada ühenduse tegevusluba. Et võimaldada õiguskaitseasutustel kõnealuseid teenuseid tulemuslikult kontrollida, tuleks selgitada ühenduse tegevuslubade andmisega seotud eeskirju.
- (6) Turul ausa konkurentsi tagamiseks tuleks liinivedusid pakkuvatele ettevõtjatele tagada ausatel, õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääs liidus asuvatele terminalidele. Juurdepääsu lubamisest keeldumise või piiratud juurdepääsu võimaldamise otsuse vaidlustamiseks tuleks pöörduda reguleeriva asutuse poole.
- (7) Kuigi tuleks säilitada lubade andmine liinivedude jaoks, tuleks kohandada teatavaid loa andmise korraga seotud eeskirju.
- (8) Loa andmise korda tuleks kohaldada nii riigisiseste kui ka rahvusvaheliste liinivedude jaoks lubade andmisel. Luba tuleks anda, välja arvatud juhul, kui ilmnevad konkreetset loa taotlejast tulenevad põhjused sellest keeldumiseks või kui teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu. Tuleks kehtestada vahemaa künnis tagamaks, et kommertsliinivedude pakkumine ei ohusta kehtivate avaliku teenindamise lepingute majanduslikku tasakaalu. Kui marsruuti teenindatakse juba enam kui ühe avaliku teenindamise lepingu alusel, peaks olema võimalik vahemaa künnist suurendada.
- (9) Mitteresidentidest vedajatel peaks olema võimalik pakkuda riigisiseseid liinivedusid samadel tingimustel kui residendist vedajatel.
- (10) Haldusformaalsuste hulka tuleks vähendada nii palju kui võimalik, ilma et loobutaks kontrollimisest ja karistustest, mille abil tagatakse määruse (EÜ) nr 1073/2009 nõuetekohane kohaldamine ja tulemuslik täitmine. Sõidulehe kasutamine on tarbetu halduskoormus ja sellest tuleks seepärast loobuda.
- (11) Kohalikud ekskursioonid on lubatud kabotaažveod ja hõlmatud üldiste kabotaažveo eeskirjadega. Seega tuleks kohalikke ekskursioone käsitlev artikkel välja jätta.
- (12) Pidades silmas määruse (EÜ) nr 1073/2009 tulemusliku täitmise tagamise tähtsust, tuleks muuta liikluskontrolli ja ettevõtetes tehtava kontrolli eeskirju, et need hõlmaksid kabotaažvedusid.
- (13) Kuivõrd käesoleva määrusega ühtlustatakse liikmesriikide turgudel bussiliinivedude ja terminalidele juurdepääsu suhtes kohaldatavaid eeskirju, ei saa selle eesmärkide, nimelt linnadevahelise liikuvuse edendamise ja säästvate sõitjateveoliikide osakaalu suurendamise saavutamist liikmesriigid piisaval määral tagada. Seega võib liit võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse

põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (14) Selleks et võtta arvesse turumuutusi ja tehnika arengut, tuleks komisjonile anda õigus võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohaselt vastu õigusakte, et muuta määruse (EÜ) nr 1073/2009 I ja II lisa ning täiendada kõnealust määrust eeskirjadega, mis käsitlevad oma kulul toimuvate vedude sertifikaatide vormi, loataotluste ja lubade vormi, menetlust ja kriteeriume, millest tuleb lähtuda, et selgitada välja, kas kavandatav teenus ohustab avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu, ning liikmesriikide aruandluskohustusi. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid toimuksid kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹⁸ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, peaksid Euroopa Parlament ja nõukogu saama kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu ekspertidel peaks olema pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühma koosolekutele, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

- (15) Seetõttu tuleks määrust (EÜ) nr 1073/2009 vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 1073/2009 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 1 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Käesolevat määrust kohaldatakse rendi või tasu eest osutatava riigisisese sõitjate autoveo teenuse suhtes, mida pakub mitteresidendist vedaja vastavalt V peatükile.“

- 2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

- a) punkt 2 asendatakse järgmisega:

„2. „liinivedu” – sõitjate vedu kindlate vaheaegade järel kindlaksmääratud marsruudil, kusjuures sõit toimub vahepeatusteta või võetakse sõitjad peale ja pannakse maha varem kindlaks määratud peatustes;“

- b) punkt 7 asendatakse järgmisega:

„7. „kabotaažvedu” – riigisisene sõitjate autoveo teenus, mida osutatakse rendi või tasu eest vastuvõtvast liikmesriigis;“

- c) lisatakse punktid 9–11:

„9. „terminal” – vähemalt 600 m² suurune ala, kuhu saab parkida bussi sõitjate väljalaskmiseks või pealevõtmiseks;

¹⁸ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

10. „terminaliettevõtja” – terminalile juurdepääsu võimaldamise eest vastutav üksus;

11. „otstarbekas alternatiiv” – muu terminal, mille kasutamine on vedajale majanduslikult vastuvõetav ja mis võimaldab asjaomast sõitjateveo teenust osutada.“

3) II peatükile lisatakse artikkel 3a:

„Artikkel 3a

Reguleeriv asutus

1. Iga liikmesriik määrab sõitjate autoveo sektori jaoks ühe riikliku reguleeriva asutuse. Kõnealune asutus on erapooletu asutus, mis on organisatsioonilise, funktsionaalse ja hierarhilise ülesehituse poolest ning otsuste tegemise seisukohast õiguslikult eraldiseisev ja sõltumatu muudest avalik-õiguslikest või eraõiguslikest üksustest. Reguleeriv asutus on sõltumatu pädevatest asutustest, mis on seotud avaliku teenindamise lepingu sõlmimisega.

Reguleeriv asutus võib vastutada muude reguleeritud sektorite eest.

2. Sõitjate autoveo sektori reguleerival asutusel on inim- ja muid ressursse silmas pidades vajalik organisatsiooniline suutlikkus, mis on proportsionaalne kõnealuse sektori tähtsusega asjaomases liikmesriigis.

3. Reguleeriv asutus täidab järgmisi ülesandeid:

- (a) majandusanalüüside tegemine, et teha kindlaks, kas kavandatav uus teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu;
- (b) terminalidele juurdepääsu teabe kogumine ja jagamine ning
- (c) terminaliettevõtjate otsuste vaidlustamise kohta otsuste tegemine.

4. Reguleeriv asutus võib oma ülesannete täitmisel nõuda asjakohast teavet pädevatelt asutustelt, terminaliettevõtjatelt, loa taotlejatelt ja asjaga seotud kolmandatelt isikutelt asjaomase liikmesriigi territooriumil.

Nõutud teave esitatakse reguleeriva asutuse kehtestatud mõistliku aja jooksul ja mitte hiljem kui ühe kuu jooksul. Põhjendatud juhtudel võib reguleeriv asutus teabe esitamise tähtaega pikendada kuni kahe nädala võrra. Reguleerival asutusel on õigus tagada teabenõuete täitmine tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste abil.

5. Liikmesriigid tagavad, et reguleeriva asutuse otsused on võimalik kohtus läbi vaadata. Otsuste läbivaatamisel võib olla nende täitmist peatav mõju üksnes juhul, kui reguleeriva asutuse otsuse kohene mõju võib põhjustada kaebajale korvamatut või ilmselt ülemäärast kahju. Käesolev säte ei piira vaidlustamist menetlevale kohtule asjaomase liikmesriigi konstitutsioonilise seadusega antud volitusi.

6. Reguleeriva asutuse tehtud otsused avalikustatakse.“

4) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Bussiga rahvusvahelist sõitjatevedu ja kabotaažvedusid teostatakse vastavalt ühenduse tegevusloale, mille on välja andnud vedaja asukohaliikmesriigi pädevad asutused.“;

b) lõike 2 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Komisjonil on õigus artikli 26 kohaselt vastu võtta delegeeritud õigusakte I ja II lisa muutmise kohta, et kohandada neid tehnika arenguga.“

5) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 3 viies lõik jäetakse välja;

b) lõike 5 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Komisjonil on vastavalt artiklile 26 õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte sertifikaatide vormi kehtestamiseks.“

6) Lisatakse artikkel 5a:

„Artikkel 5a

Juurdepääs terminalidele

1. Terminaliettevõtjad võimaldavad vedajatele liinivedude korraldamiseks ausatel, õiglastel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsu terminalidele, sealhulgas kõigile selles terminalis pakutavatele ruumidele või teenustele.

2. Terminaliettevõtjad püüavad rahuldada kõik taotlused juurdepääsuks, et tagada terminalide optimaalne kasutamine.

Juurdepääsutaotluste rahuldamisest võib keelduda üksnes ebapiisava teenindusvõimsuse tõttu.

Kui terminaliettevõtja keeldub juurdepääsutaotluste rahuldamisest, jagab ta taotlejaga teavet kõigi otstarbekate alternatiivide kohta.

3. Terminaliettevõtjad avaldavad kahes või enamas liidu ametlikus keeles vähemalt järgmise teabe:

a) osutatavate teenuste loetelu ja teenuste hinnad;

b) teenindusvõimsuse jaotamise graafikut käsitlevad eeskirjad;

c) kehtiva ajakava ja teenindusvõimsuse jaotuse.

Terminaliettevõtja ja reguleeriv asutus teevad selle teabe taotluse korral tasuta kättesaadavaks elektroonilisel kujul ja veebisaidi olemasolu korral veebisaidil.

Teavet ajakohastatakse ja muudetakse vastavalt vajadusele.“

- 7) Lisatakse artikkel 5b:

„Artikkel 5b

Terminalidele juurdepääsu võimaldamise kord

1. Terminalile juurdepääsu sooviv vedaja esitab taotluse terminaliettevõtjale.
2. Kui taotluse kohast juurdepääsu ei saa võimaldada, algatab terminaliettevõtja taotluse rahuldamise eesmärgil konsultatsiooni kõigi huvitatud vedajatega.
3. Terminaliettevõtja teeb otsuse terminalile juurdepääsu võimaldamise taotluse kohta kahe kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas. Juurdepääsu käsitlevas otsuses märgitakse põhjused, mille alusel otsus tehti.
4. Taotleja võib terminaliettevõtja otsuse vaidlustada. Otsuse vaidlustamiseks tuleb pöörduda reguleeriva asutuse poole.
5. Kui reguleeriv asutus menetleb terminaliettevõtja otsuse vaidlustamist, võtab ta põhjendatud otsuse vastu kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul ja hiljemalt kolm nädalat pärast kogu asjakohase teabe saamist.

Reguleeriva asutuse otsus vaidlustamise kohta on siduv. Reguleerival asutusel on õigus tagada otsuse täitmine tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste abil.

Otsuse võib kohaldada üksnes kohtulikku kontrolli.“

- 7) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikes 1 asendatakse esimese lõigu esimene ja teine lause järgmisega:

„Luba antakse paberkandjal või elektrooniliselt välja vedaja nimele ja seda ei või edasi anda.“;

- b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Komisjonil on vastavalt artiklile 26 õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte lubade vormi kehtestamiseks.“

- 8) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

- a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmistega:

„1. Taotlus liiniveo loa saamiseks esitatakse paberkandjal või elektrooniliselt lubade andmisega tegelevale asutusele.

2. Komisjonil on vastavalt artiklile 26 õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte taotluste vormi kehtestamiseks.“

9) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kauguse sihtkohaga rahvusvaheliseks sõitjateveoks loa andmise kord

1. Load antakse välja kõigi nende liikmesriikide pädevate asutuste nõusolekul, kelle territooriumil sõitjad peale võetakse või välja lastakse ja veetakse sihtkohta, mis asub linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel. Lubade andmisega tegelev asutus edastab taotluse koopia ja muude asjakohaste dokumentide koopiad kahe nädala jooksul pärast taotluse kättesaamist asjaomastele pädevatele asutustele ning taotleb nende nõusolekut. Samal ajal edastab lubade andmisega tegelev asutus kõnealused dokumendid teavitamise eesmärgil selliste muude liikmesriikide pädevatele asutustele, kelle territooriumi teenuse osutamisel läbitakse.

2. Liikmesriikide pädevad asutused, kelle nõusolekut on taotletud, teavitavad lubade andmisega tegelevat asutust oma otsusest kolme kuu jooksul. Seda tähtaega arvestatakse kuupäevast, mil saabus taotlus nõusoleku saamiseks ja mis on märgitud vastuvõtuteatisele. Kui liikmesriikide pädevad asutused, kellelt nõusolekut on taotletud, keelduvad nõusoleku andmisest, esitavad nad sellekohased põhjendused.

Kui liikmesriikide pädevad asutused, kellelt nõusolekut on taotletud, ei vasta esimeses lõigus sätestatud ajavahemiku jooksul, loetakse nad oma nõusoleku andnuks.

3. Lubade andmisega tegelev asutus teeb otsuse taotluse kohta nelja kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas.

4. Luba antakse, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitme põhjusega, mis on loetletud artikli 8c lõike 2 punktides a–d.

5. Kui üks pädevatest asutustest ei nõustu loa andmisega, pöördatakse küsimuse lahendamiseks komisjoni poole kahe kuu jooksul pärast asjaomase vastuse saamist.

6. Olles konsulteerinud liikmesriikidega, kelle pädevad asutused loa andmisega ei nõustunud, teeb komisjon otsuse nelja kuu jooksul pärast lubade andmisega tegelevalt asutuselt teate saamist. Otsus jõustub 30 päeva pärast selle teatavakstegemist asjaomastele liikmesriikidele.

7. Komisjoni otsust kohaldatakse seni, kuni liikmesriigid saavutavad kokkuleppe ja lubade andmisega tegelev asutus võtab vastu taotlust käsitleva otsuse.“

10) Lisatakse artiklid 8a–8d:

„Artikkel 8a

Linnulennul vähemalt 100 kilomeetri kauguse sihtkohaga rahvusvaheliseks sõitjateveoks loa andmise kord

1. Lubade andmisega tegelev asutus teeb otsuse taotluse kohta kahe kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas.
2. Luba antakse, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitme põhjusega, mis on loetletud artikli 8c lõike 2 punktides a–c.
3. Lubade andmisega tegelev asutus edastab taotluse koopia koos kõigi muude asjaomaste dokumentide koopiatega ja oma hinnangu taotluse kohta teavitamise eesmärgil kõigi nende liikmesriikide pädevatele asutustele, kelle territooriumil sõitjaid peale võetakse või välja lastakse, samuti nende liikmesriikide pädevatele asutustele, kelle territooriumilt läbi sõidetakse ilma sõitjaid peale võtmata või välja laskmata.

Artikkel 8b

Riigisiseseks liiniveoks loa andmise kord

1. Lubade andmisega tegelev asutus teeb otsuse taotluse kohta kahe kuu jooksul pärast kuupäeva, mil vedaja taotluse esitas. Tähtaega võib pikendada nelja kuu võrra, kui taotletakse analüüsi tegemist vastavalt artikli 8c lõike 2 punktile d.
2. Riigisisesteks liinivedudeks antakse luba, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitme artikli 8c lõike 2 punktides a–c loetletud põhjusega, ja kui sõitjaid veetakse sihtkohta, mis on väljumiskohast linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel, artikli 8c lõike 2 punktis d loetletud põhjusega.
3. Lõikes 2 osutatud vahemaad võib suurendada 120 kilomeetrini, kui kavandatavad liiniveod toimuvad väljumis- ja sihtkoha vahel, mille vahelisi vedusid pakutakse juba enam kui ühe avaliku teenindamise lepingu alusel.

Artikkel 8c

Lubade andmisega tegelevate asutuste otsused

1. Vastavalt artikliga 8, 8a või 8b ette nähtud korrale annab lubade andmisega tegelev asutus loa, annab piirangutega loa või lükkab taotluse tagasi. Lubade andmisega tegelev asutus teatab oma otsusest kõigile artikli 8 lõikes 1 osutatud pädevatele asutustele.
 2. Taotluse tagasilükkamise või piiranguga loa andmise otsuses märgitakse põhjused, mille alusel otsus tehti.
- Luba antakse, kui selle andmisest keeldumist ei saa põhjendada ühe või mitmega järgmistest põhjustest:

- a) taotleja ei suuda otseselt tema käsutuses olevate vahenditega osutada teenust, mille kohta taotlus esitati;
- b) taotleja ei ole järginud riiklikke või rahvusvahelisi autoveoalaseid õigusakte, eelkõige rahvusvahelise sõitjateveo lubade tingimusi ja nõudeid, või on pannud toime liidu autoveoalaste õigusaktide raskeid rikkumisi, eelkõige seoses sõidukite suhtes kohaldatavate ning juhtide sõidu- ja puhkeaja eeskirjadega;
- c) loa kehtivuse pikendamise taotluse korral ei ole täidetud loa saamise tingimused;
- d) reguleeriv asutus teeb objektiivse majandusanalüüsi tulemusena kindlaks, et teenus ohustaks kehtiva avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

Lubade andmisega tegelevad asutused ei lükka taotlust tagasi üksnes põhjusel, et vedaja pakub madalamaid hindu kui teised autovedudega tegelevad ettevõtjad, või põhjusel, et asjaomasel marsruudil tegutsevad juba teised autoveo-ettevõtjad.

3. Liikmesriigid tagavad, et lubade andmisega tegeleva asutuse otsused on võimalik kohtus läbi vaadata. Otsuste läbivaatamisel võib olla nende täitmist peatav mõju üksnes juhul, kui lubade andmisega tegeleva asutuse otsuse kohene mõju võib põhjustada kaebajale korvamatut või ilmselt ülemäära kahju. Käesolev säte ei piira vaidlustamist menetlevale kohtule asjaomase liikmesriigi konstitutsioonilise seadusega antud volitusi.

Artikkel 8d

Juurdepääsuõiguse piiramine

1. Liikmesriigid võivad piirata juurdepääsu rahvusvaheliste või riigisiseste liinivedude turule, kui kavandatav liinivedu hõlmab sõitjate vedu sihtkohta, mis asub linnulennul vähem kui 100 kilomeetri kaugusel, ja kui kõnealune teenus ohustaks avaliku teenindamise lepingu majanduslikku tasakaalu.

2. Avaliku teenindamise lepingu sõlminud pädevad asutused või avaliku teenindamise lepingut täitvad avaliku teenuse osutajad võivad esitada reguleerivale asutusele taotluse analüüsida avaliku teenindamise lepingu majandusliku tasakaalu võimalikku ohustamist.

Reguleeriv asutus vaatab taotluse läbi ja otsustab, kas teha majandusanalüüs või mitte. Reguleeriv asutus teavitab huvitatud isikuid oma otsusest.

3. Kui reguleeriv asutus teeb majandusanalüüsi, teavitab ta huvitatud isikuid selle tulemustest ja oma järeldustest kuue nädala jooksul pärast kogu asjakohase teabe saamist. Reguleeriv asutus võib jõuda järeldusele, et taotlejale tuleb anda luba, samuti et luba tuleb anda teatavatel tingimustel või et loa andmisest tuleb keelduda.

Reguleeriva asutuse järeldused on lubade andmisega tegelevad asutuste jaoks siduvad.

4. Pädevad asutused ja avalikku teenust osutavad ettevõtjad esitavad reguleerivale asutusele lõigete 2 ja 3 kohase vajaliku teabe tähenduses.

5. Komisjonil on vastavalt artiklile 26 õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte, et kehtestada menetlused ja kriteeriumid, mida tuleb järgida käesoleva artikli kohaldamisel.“

11) Artikli 9 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Artikleid 8, 8a, 8b ja 8c kohaldatakse *mutatis mutandis* loa kehtivuse pikendamise taotluste ja loas käsitletava veoteenuse pakkumise tingimuste muutmise taotluste suhtes.“

12) IV peatüki pealkiri asendatakse järgmisega:

„ERIOTSTARBELISED LIINIVEOD, MILLEKS EI OLE LUBA VAJA“.

13) Artikli 12 lõiked 1–5 jäetakse välja.

14) Artikkel 13 jäetakse välja.

15) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Lubatud kabotaažveod

Kabotaažveod on lubatud järgmistel juhtudel:

- a) ajutiselt pakutavad eriotstarbelised liiniveod, kui nende kohta on korraldaja ja vedaja vahel sõlmitud leping;
- b) ajutiselt pakutavad juhuveod;
- c) käesoleva määruse kohaselt teostatavad liiniveod.“

16) Artikkel 17 jäetakse välja.

17) Artikli 19 lõike 2 esimene lause asendatakse järgmisega:

„2. Bussidega kabotaažvedusid või rahvusvahelist sõitjatevedu osutavad vedajad võimaldavad teha kõiki kontrollimisi, mille eesmärk on tagada veoteenuste nõuetekohane pakkumine, eelkõige seoses sõidu- ja puhkeaegadega.“

18) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 20

Vastastikune abistamine

1. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamise ja järelevalve tagamisel. Nad vahetavad teavet määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 18 alusel loodud riiklike kontaktpunktide kaudu.

2. Reguleerivad asutused teevad koostööd seoses majandusanalüüside tegemisega, et selgitada välja, kas kavandatavad liiniveod ohustaks rahvusvaheliste avalike transporditeenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingut. Lubade andmisega tegelev asutus konsulteerib kõigi reguleerivate asutustega, kes tegutsevad liikmesriikides, mida rahvusvahelise liiniveo käigus läbitakse ning, kui see on asjakohane, taotleb neilt kogu vajalikku teavet enne oma otsuse tegemist.“

19) Artikkel 26 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 26

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 4 lõikes 2, artikli 5 lõikes 5, artikli 6 lõikes 4, artikli 7 lõikes 2, artikli 8d lõikes 5 ja artikli 28 lõikes 3 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 4 lõikes 2, artikli 5 lõikes 5, artikli 6 lõikes 4, artikli 7 lõikes 2, artikli 8d lõikes 5 ja artikli 28 lõikes 3 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 4 lõike 2, artikli 5 lõike 5, artikli 6 lõike 4, artikli 7 lõike 2, artikli 8d lõike 5 ja artikli 28 lõike 3 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

20) Artikkel 28 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 28

Aruandlus

1. Igal aastal teatavad liikmesriigid hiljemalt 31. jaanuariks ja esmakordselt 31. jaanuariks [*käesoleva määruse jõustumisele järgnev esimene jaanuarikuu*] komisjonile eelmise aasta jooksul liinivedude jaoks antud lubade arvu ja kõnealuse aasta 31. detsembril kehtinud liiniveolubade koguarvu. Teave esitatakse iga liinivedude sihtliikmesriigi kohta eraldi. Liikmesriigid esitavad komisjonile ka andmed kabotaaži kohta, mis toimub eriotstarbeliste liinivedude ja juhuvedude vormis ning mida eelmisel aastal teostasid residendist vedajad.
2. Igal aastal teatavad vastuvõtva liikmesriigi pädevad asutused hiljemalt 31. jaanuariks ja esmakordselt 31. jaanuariks [*käesoleva määruse jõustumisele järgnev esimene jaanuarikuu*] komisjonile statistika nende lubade arvu kohta, mis on eelmise aasta jooksul välja antud liinivedudena osutatavate kabotaažvedude jaoks, millele on osutatud artikli 15 punktis c.
3. Komisjonil on vastavalt artiklile 26 õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte, et kehtestada lõigetes 1 ja 2 osutatud statistika ja esitatavate andmete edastamiseks kasutatava tabeli vorm.
4. Igal aastal teatavad liikmesriigid hiljemalt 31. jaanuariks ja esmakordselt 31. jaanuariks [*käesoleva määruse jõustumisele järgnev esimene jaanuarikuu*] komisjonile nende vedajate arvu, kellel on eelmise aasta 31. detsembri seisuga ühenduse tegevusluba, ja kõnealusel kuupäeval kasutusel olevate sõidukite arvule vastava tõestatud koopiate arvu.
5. Komisjon esitab [palun sisestage kuupäev, mil täitub viis aastat käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäevast] Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta. Aruanne sisaldab teavet selle kohta, millisel määral on määrus aidanud kaasa sõitjate autoveo turu paremale toimimisele.“

Artikkel 2

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates [XX].

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*