



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 10. marraskuuta 2017
(OR. en)

14184/17

Toimielinten välinen asia:
2017/0288 (COD)

TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808

EHDOTUS

Lähettiläs:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	10. marraskuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2017) 647 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2017) 647 final.

Liite: COM(2017) 647 final

Bryssel 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä
annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tämä ehdotus on osa toista liikkuvuuspakettia, jonka tavoitteina ovat ilmastonmuutoksen torjuminen, Euroopan teollisuuden vahvistaminen ja sen kilpailukyvyn parantaminen sekä kansalaisten elämänlaadun ja heidän päivittäiseen liikkumiseensa liittyvien valinnanmahdollisuuksien parantaminen. Vapaus liikkua esteettä koko unionin alueella on yksi Euroopan unionin keskeisistä saavutuksista. Sen myötä kansalaiset ovat voineet matkustaa sujuvasti eri jäsenvaltioiden välillä niin työnsä merkeissä kuin lomamatkoillaan. Tämä ehdotus parantaa kansalaisten liikkuvuutta pidemmillä matkoilla ja lisää kestävien liikennemuotojen käyttöä. Se johtaa palveluihin, jotka vastaavat paremmin kansalaisten ja etenkin pienituloisten tarpeita, minkä lisäksi se tuottaa ympäristöön liittyviä, taloudellisia ja sosiaalisia hyötyjä. Ehdotus edistää vastaamista yhteyksien kasvavaan yleiseen kysyntään kaikilta maantieteellisiltä alueilta, ja sillä varmistetaan esteettömyys suuremmalle osalle kansalaisista. Tämä edistää suoraan työllisyyttä ja kasvua sekä energiaunionia koskevia komission prioriteetteja.

Asetus (EY) N:o 1073/2009 kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta¹ hyväksyttiin osana lainsäädäntöpakettia, johon sisältyi myös maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskeva asetus (EY) N:o 1071/2009². Näillä kahdella asetuksella säännellään ammattiin ja markkinoille pääsyn ehtoja maanteiden henkilöliikenteen alalla. Molemmat asetukset edistävät maantieliikenteen sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa, tehokkuutta ja kilpailukykyä.

Asetuksessa (EY) N:o 1073/2009 vahvistetaan säännökset, joita yritysten on noudatettava, jos ne aikovat harjoittaa kansainvälistä maanteiden henkilöliikennettä sekä kansallista liikennettä muilla markkinoilla kuin niiden sijoittautumisjäsenvaltion markkinoilla (ns. kabotaasiliikenne). Siihen sisältyy säännöksiä asiakirjoista, jotka rekisteröintijäsenvaltion (yhteisön liikennelupa) ja lupaviranomaisen (lupa säännöllisen liikenteen harjoittamiseen) on annettava näille yrityksille. Siinä säädetään seuraamuksista, jos näitä velvollisuuksia rikotaan, ja se sisältää myös jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä koskevia säännöksiä.

Asetuksesta tehtiin vuosina 2015–2017 jälkiarviointi³, jossa todettiin, että asetuksella on onnistuttu vain osittain saavuttamaan sen alkuperäinen tavoite eli edistämään linja-autoliikennettä kestäväenä vaihtoehtona henkilöautoliikenteelle. Arvioinnin mukaan säännöllisen linja-autoliikenteen kansallisten markkinoiden avaaminen luo kriittisen massan sellaisia liikenteenharjoittajia, jotka tarjoavat myös kansainvälisiä palveluja, mikä johtaa suurempaan vaikutukseen kansainvälisten reittien lukumäärään ja vuorotiheyteen kuin yleiseurooppalainen lainsäädäntö yksinään. Sen lisäksi, että kansallisten markkinoiden laajempi avaaminen hyödyttää kansallisia matkoja tekeviä matkustajia, se vahvistaa myös säännöllisen liikenteen kansainvälisten markkinoiden kehitystä. Tärkeimmät havaitut ongelmat olivat kansallisilla markkinoilla esiintyvät esteet, jotka haittaavat kaupunkien välisen linja-autoliikenteen kehittämistä, sekä kestävien matkustajaliikennemuotojen alhainen

¹ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88.

² EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

³ SWD(2017) 361.

osuus. Nämä puutteet on tarkoitus korjata tällä ehdotuksella, joka on sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaan ohjelmaan (REFIT) liittyvä aloite⁴.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä ehdotus on osa käynnissä olevaa laajempaa maantieliikennelainsäädännön uudelleentarkastelua. Se liittyy tiiviisti muihin maantieliikennettä koskeviin voimassa oleviin säädöksiin, erityisesti ammattiin pääsyä koskevaan lainsäädäntöön (asetus (EY) N:o 1071/2009), sosiaalilainsäädäntöön (asetus (EY) N:o 561/2006⁵, direktiivi 2002/15/EY⁶, direktiivi 2006/22/EY⁷ ja asetus (EU) 165/2014⁸), sekä eurovinjettiin (direktiivi 1999/62/EY⁹). Tässä ehdotuksessa esitettyä kaupunkien välisten linja-autopalvelujen tarjonnan edistämistä helpotetaan siis tarkastelemalla yhdessä sisämarkkinoihin, sosiaalikykyisyyksiin ja työntekijöiden lähettämiseen liittyviä sääntöjä, jotta voidaan varmistaa sekä kuljettajien oikeudenmukaiset työolot että tasapuolinen kilpailu liikenteenharjoittajien välillä.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotus vastaa täysin komission ensisijaista tavoitetta syvempien ja oikeudenmukaisempien sisämarkkinoiden luomisesta. Linja-autoilla tapahtuvan maanteiden henkilöliikenteen sisämarkkinat vahvistuvat. Ehdotus vastaa myös vähäpäästöisen liikkuvuuden tavoitetta ja liikennealan hiilestä irtautumista koskevaa energiaunionin tavoitetta, ja se on linjassa yhteisen liikennepolitiikan kanssa, siten kuin se on kuvailtu vuonna 2011 julkaistussa valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”¹⁰. Ehdotus luo uusia liiketoimintamahdollisuuksia alan toiminnanharjoittajille ja synnyttää siten työpaikkoja ja kasvumahdollisuuksia ja lisää matkustajien valinnanvaraa. Ehdotuksella myös vähennetään maanteiden henkilöliikenteen harjoittajille aiheutuvaa sääntelytaakkaa ja selvennetään oikeudellisia kehyksiä. Nämä ovat molemmat EU:n REFIT-ohjelman tavoitteita.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Asetuksen ja sen ehdotetun muutoksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) VI osasto (liikenne) ja erityisesti 91 artikla, jossa määrätään muun muassa, että Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta, ja että ne vahvistavat edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä.

⁴ Komission vuoden 2017 työohjelman liitteessä 2 oleva aloite nro 9.

⁵ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁶ EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

⁷ EUVL L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁸ EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1.

⁹ EYVL L 187, 20.7.1999, s. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final, 20.7.2011.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jäsenvaltiot jakavat toimivallan liikenteen alalla. Voimassa olevia sääntöjä voi kuitenkin muuttaa vain EU:n lainsäätäjä.

Lisäksi linja-autoliikenteen kansallisille markkinoille pääsyä koskevien sääntöjen hajanaisuus rajoittaa liikenteenharjoittajien mahdollisuuksia kehittää palveluja yleiseurooppalaisiksi linja-autoliikenneverkoiksi ja tarjota liikenteensä yhdistämistä muihin linja-autoliikennepalveluihin ja liikennemuotoihin. Pelkästään jäsenvaltioiden toimin ei voida ottaa käyttöön sellaisia yhtenäisiä markkinoille pääsyä koskevia sääntöjä, joita tarvitaan maanteiden henkilöliikenteen todellisten sisämarkkinoiden aikaan saamiseksi, tai varmistaa tällaisten sääntöjen yhdenmukaisuutta ja koordinoitua. Siksi säännöistä on säädettävä EU:n tasolla.

- **Suhteellisuusperiaate**

Kuten vaikutustenarvioinnin 7.3 kohdassa todetaan, tämä toimintaehdotus on oikeasuhteinen todettuihin ongelmiin nähden eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden ongelmien ratkaisemiseksi. Ehdotuksen mukaan asetukseen tehdään ainoastaan joitain kohdennettuja muutoksia, jotka auttavat parantamaan olemassa olevaa sääntelykehystä, jonka puitteissa maanteiden henkilöliikennesektori toimii EU:ssa, eikä siinä aseteta asianomaisille sääntelyllisiä lisävaatimuksia, jotka olisivat epäsuhteisia todettuihin ongelmiin nähden.

- **Toimintatavan valinta**

Koska muutettava säädös on asetus, muutossäädöksen on periaatteessa oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Asetuksen (EY) N:o 1073/2009 jälkiarviointia koskeva komission yksiköiden valmisteluasiakirja on hyväksytty samaan aikaan tämän ehdotuksen kanssa¹¹.

Siinä tehdyt tärkeimmät havainnot ovat seuraavat:

- Kaupunkien välinen linja-autoliikenne ei ole kasvanut samaan tahtiin muiden liikennemuotojen kanssa, ja sen osuus liikennemuotojakaumasta on pienentynyt jo pidemmän aikaa.
- Kansallisilla markkinoilla on esteitä, jotka haittaavat kaupunkien välisen linja-autoliikenteen kehittämistä.
- Ilman kilpailukykyistä kaupunkien välistä liikennettä säännöllisen kansainvälisen linja-autoliikenteen tarjonta on vähemmän houkuttelevaa käyttäjien kannalta.
- Alkuperäisessä asetuksessa ei käsitelty ongelmaa, joka koskee terminaaleihin pääsyssä esiintyvää syrjintää.
- Markkinoille tulon hallinnolliset kustannukset ovat liian suuret.

¹¹ Ks. alaviite 3.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Intressitahojen kuulemiset tätä ehdotusta laadittaessa toteutettiin 11. joulukuuta 2002 julkaistussa komission tiedonannossa (COM(2002) 704 final) esitettyjen konsultointiprosessiin sovellettavien vähimmäisvaatimusten mukaisesti.

Konsultointiprosessiin sisältyi viisi erillistä kuulemistä. Kuulemisissa käytettiin avoimia ja kohdennettuja kuulemismenetelmiä ja erilaisia kuulemisvälineitä.

Avoin kuuleminen toteutettiin järjestämällä verkossa 13 viikkoa kestänyt julkinen kuuleminen (joka kattoi sekä jälkiarvioinnin että vaikutustenarvioinnin) 14. joulukuuta 2016 – 15. maaliskuuta 2017.

Päätavoitteina oli

- auttaa tarkastelemaan alaa kohtaavia ongelmia, jotka oli yksilöity jälkiarvioinnissa;
- validoida mahdollisten toimenpiteiden tavoitteet; ja
- kuulla intressitahojen mielipiteitä toimenpiteiden asianmukaisuudesta ja odotetuista vaikutuksista.

Kuulemisessa käytettiin kahta kyselylomaketta, joista yleisluontoisempi oli suunnattu suurelle yleisölle ja yksityiskohtaisempi keskeisille intressitahoille. Komissio sai yhteensä 171 vastausta. Yleiseen kyselylomakkeeseen saatiin 18 vastausta: kahdeksan kansalaisilta/kuluttajilta, seitsemän yrityksiltä, kaksi kansalaisjärjestöltä ja yksi muilta vastaajilta. Yksityiskohtaiseen kyselylomakkeeseen saatiin 153 vastausta: 68 liikenneketjuun kuuluvilta yrityksiltä, 28 kansalaisjärjestöltä, 17 maanteiden henkilöliikenteen työntekijöiltä, seitsemän sääntelyviranomaisilta, kolme EU:n viranomaisilta, kolme lainvalvontaviranomaisilta, yksi kansalaiselta/kuluttajalta, yksi tutkijalta ja 25 muilta vastaajilta.

Kohdennettuun kuulemiseen sisältyi yksityiskohtaisen kyselylomakkeen lähettäminen selvityksen suunnitteluvaiheessa yksilöidyille keskeisille intressitahoille. Kyselyä varten laadittiin neljä erilaista kyselylomaketta, jotka oli räätälöity erityyppisille intressitahoille: 20 vastausta saatiin ministeriöiltä/sääntelyviranomaisilta, kaksi yleiseurooppalaisilta järjestöiltä, kolme liikenteenharjoittajilta ja kuusi liikenteenharjoittajien järjestöiltä.

Haastatteluilla pyrittiin saamaan tarkempi kuva intressitahojen kokemuksista ja kuulemaan niiden näkemyksiä erilaisista harkituista toimenpiteistä. Ne tarjosivat myös mahdollisuuden pyytää vaikutustenarvioinnissa tarvittavia kvantitatiivisia tietoja. Kussakin tapauksessa kysymykset toimitettiin etukäteen ja/tai niissä pyydettiin selventämään kyselylomakkeissa annettuja tietoja. Haastateltavina oli kuusi ministeriötä/sääntelyviranomaista, neljä yleiseurooppalaista organisaatiota, neljä liikenteenharjoittajaa ja neljä liikenteenharjoittajien järjestöä.

Kaikissa 28 jäsenvaltiossa tehtiin linja-autoliikennettä koskeva Eurobarometri-kysely¹². Mielipidettä kysyttiin 27 901 henkilöltä 18.–27. maalikuuta 2017. Kyselyn tavoitteena oli kerätä eurooppalaisten näkemyksiä heidän tyytyväisyydestään kotimaansa nykyiseen linja-autoliikenteeseen sekä syistä, joiden vuoksi he käyttävät / eivät käytä tällaisia palveluja. Kyselyn keskeiset tulokset ovat seuraavat:

¹² Ks. https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

- Vain vähemmistö vastaajista EU:ssa käyttää linja-autoliikennettä, ja useampi kuin kuusi kymmenestä (64 %) sanoo, etteivät he koskaan käytä linja-autoa kotimaanmatkoilla.
- Useimmin mainittu syy linja-auton käyttöön olivat halvat hinnat (33 %).
- Useimmin mainitut syyt, joiden vuoksi linja-autoja käyttämättömät käyttäisivät niitä todennäköisemmin, olivat oman auton puuttuminen (37 %), halvat hinnat (26 %) ja tiheämpi reitti- ja asemaverkosto (11 %).

Jälkiarvioinnin ja vaikutustenarvioinnin aikana järjestettiin useita intressitahojen seminaareja, kokouksia ja muita tapahtumia.

Kuulemisen yhteydessä kootut tiedot vahvistivat jälkiarvioinnissa yksilöityjen ongelmien olemassaolon.

Mahdollisten toimenpiteiden osalta kaikki intressitahot tukivat voimakkaasti puuttumista terminaaleihin pääsyssä esiintyvään syrjintään. Mahdolliset toimenpiteet, jotka koskevat kaupunkien välisen liikenteen kansallisille markkinoille pääsyn esteiden poistamista, saivat ristiriitaisemman vastaanoton joidenkin intressitahojen ryhmien tukiessa muutoksia ja toisten ollessa haluttomampia. Liikenteenharjoittajia edustavat ryhmät, liikenteenharjoittajat ja alalla työskentelevät henkilöt kannattavat yleisesti ottaen muita enemmän yhteisiä puitteita, kun taas eräät valtiolliset elimet, sääntelyviranomaiset ja kansalaisjärjestöt korostavat sellaisten markkinoillepääsyjärjestelyjen tarvetta, joissa otetaan huomioon yksittäisten jäsenvaltioiden olosuhteet ja suojataan julkista palveluhankintaa koskevat sopimukset.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolinen toimeksisaaja oli mukana vaikutustenarviointia tukevassa tutkimuksessa, joka valmistui elokuussa 2017¹³.

- **Vaikutustenarviointi**

Tähän ehdotukseen liittyy vaikutustenarviointi, jota sääntelyntarkastelulautakunta käsitteli kahteen otteeseen. Se antoi aluksi 24. heinäkuuta 2017 kielteisen lausunnon ja myöhemmin 13. syyskuuta 2017 myönteisen lausunnon, joka sisältää varauksia. Kaikki lautakunnan keskeiset huomautukset otettiin huomioon vaikutustenarvioinnin tarkistetussa versiossa. Kuten vaikutustenarviointiraportin liitteessä 1 selitetään, huomautukset otettiin huomioon seuraavasti:

- EU:n tason toiminnan tarvetta on perusteltu tarkemmin;
- Ongelmanmäärittely on muotoiltu uudelleen ja sitä on tarkistettu kestävien liikennemuotojen alhaisen osuuden huomioon ottamiseksi;
- Yleisiä tavoitteita on tarkistettu. Yleisiä tavoitteita on kaksi, ja ne ovat toisiaan täydentäviä eivätkä toisensa pois sulkevia;
- Arvioinnissa kuvaillaan todennäköiset reaktiot kaupallisten palvelujen käyttöönottoon sekä julkisten palveluhankintasopimusten odotetut vaikutukset ja esitetään maaseutualueiden yhteyksiin tyypillisesti käytetyt sopimusmallit;

¹³ Ks. alaviite 3.

- Maantie- ja rautatiesektoreiden kansalliset erot on otettu huomioon; ja
- Arvioinnissa esitetään lisätietoja terminaleista ja selvennetään, että vaikutustenarvioinnissa keskitytään tasapuoliseen pääsyyn terminaleihin.

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin kahta toimenpidetarkoituksien ryhmää:

- Ensimmäisessä ryhmässä puututaan ongelmiin 'Markkinoille pääsyn liialliset hallinnolliset kustannukset' ja 'Rajoitettu pääsy kansallisille kaupunkien välisille markkinoille'.
- Toisessa toimenpidetarkoituksien ryhmässä käsitellään ongelmaa 'Rajoitettu pääsy keskeiseen infrastruktuuriin'.

Markkinoille pääsyyn ja terminaleihin pääsyyn liittyvät ongelmat eivät liity toisiinsa, ja vaikutuksen maantieteellinen ulottuvuus on kummassakin tapauksessa erilainen. Markkinoille pääsyyn kohdistuu merkittäviä rajoituksia ainoastaan 14 jäsenvaltiossa, kun taas terminaleihin pääsyssä esiintyy syrjintää kaikissa 28 jäsenvaltiossa. Molemmat toimenpidetarkoituksien ryhmät on määritelty niin, että niissä otetaan huomioon lisääntyneet sääntelytoimet ja odotetut vaikutukset.

Ensimmäinen toimenpidetarkoituksisuus avaisi pääsyn säännöllisen liikenteen markkinoille, mutta siihen sisältyisi mahdollisuus evätä lupa, jos olemassa olevan julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellinen tasapaino vaarantuu.

Toisessa toimenpidetarkoituksuudessa jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus evätä lupa, jos ehdotettu uusi palvelu, jossa matkustajia kuljetetaan matkoilla, joiden pituus linnuntietä on alle 100 kilometriä, vaarantaa olemassa olevan julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon.

Kolmannessa toimenpidetarkoituksuudessa poistetaan lupaprosessi säännölliseltä liikenteeltä, jossa matkustajia kuljetetaan matkoilla, joiden pituus linnuntietä on vähintään 100 kilometriä.

Neljännessä toimenpidetarkoituksuudessa terminaalien pitäjiä ja haltijoita kannustetaan tarjoamaan säännöllistä liikennettä harjoittaville liikenteenharjoittajille pääsy tasapuolisin ja kohtuullisin ehdoin ja ilman syrjintää liikenteenharjoittajien välillä.

Viidennen toimenpidetarkoituksuuteen sisältyvät tasapuolista pääsyä koskevat säännöt, joiden mukaan terminaalien pitäjien ja haltijoiden on tarjottava säännöllistä liikennettä harjoittaville liikenteenharjoittajille pääsy tasapuolisin ja kohtuullisin ehdoin ja ilman syrjintää liikenteenharjoittajien välillä.

Arviointi osoitti, että paras etenemistapa olisi toisen ja viidennen toimenpidetarkoituksuuden yhdistelmä. Kaiken kaikkiaan tämän katsotaan olevan toimivin yhdistelmä, ja sen odotetaan tuottavan EU-28:n yrityksille ja viranomaisille noin 1 560 miljoonan euron hallinnolliset säästöt koko arviointijaksona (2015–2035). Tällä yhdistelmällä olisi myös myönteinen vaikutus liikenteeseen, sillä se johtaisi yli 11 prosentin kasvuun linja-autoliikennetoiminnassa vuonna 2030 lähtötasoon verrattuna ja kasvattaisi linja-autoliikenteen osuutta liikennemuotojakaumassa lähes yhdellä prosenttiyksiköllä. Se parantaisi heikoimmassa asemassa olevien väestöryhmien yhteyksiä 62 miljardilla matkustajakilometrillä vuonna 2030, loisi 85 000 uutta työpaikkaa ja alentaisi EU-28:n onnettomuuskustannuksia 2,8 miljardia euroa arviointijaksona. Sillä olisi myös myönteinen vaikutus ympäristöön, sillä hiilidioksidipäästöjen kustannuksissa saavutettaisiin 183 miljoonan euron ja ilman

pilaantumisen kustannuksissa 590 miljoonan euron kumulatiivinen nettosäästö EU-28:ssa. Tämän vaihtoehdon odotetaan siirtävän jonkin verran liikennettä rautateiltä maanteille, ja se pienentäisi rautatieliikenteen osuutta liikennemuotojakaumassa 0,4 prosenttiyksiköllä vuonna 2030 lähtötasoon verrattuna (8,4 prosentista 8,0 prosenttiin). Rautateiden julkisten palveluhankintasopimusten tuottamat tulot alenisivat 1,4 prosenttia, ja linja-autoliikenteen julkisten palveluhankintasopimusten tuet kasvaisivat vajaan prosentin. Tämä ei vaarantaisi syrjäisiä alueita koskevien julkisten palveluhankintasopimusten kestävyyttä.

Ehdotus on vaikutustenarvioinnissa parhaaksi arvioitun vaihtoehdon mukainen.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotuksella edistetään vaikuttavuuden parantamista ja yrityksiin kohdistuvan sääntelyrasitteen vähentämistä koskevaa REFIT-tavoitetta. Tämä tehdään pääasiassa nopeuttamalla lupamenettelyä vähentämällä niiden syiden määrää, joiden perusteella lupa voidaan evätä uudelta linja-autoreitiltä. Lupamenettely on entistä yksinkertaisempi ja läpinäkyvämpi, mikä helpottaa uusien liikenteenharjoittajien tuloa markkinoille. Ehdotus hyödyttää liikenteenharjoittajia, koska epäämisperusteiden vähentäminen antaa niille enemmän varmuutta, kun ne arvioivat uuden reitin kannattavuutta. Parempi pääsy terminaaleihin lyhentää aikaa, jonka pääsyn saaminen terminaaleihin kestää yrityksille. Näin ne voivat aloittaa liikennöinnin uusilla linja-autoreiteilla aikaisemmin ja saada lisätuloja nopeammin. Kuljetuskirjasta luopuminen vähentää liikenteenharjoittajan hallinnollista työtä.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa¹⁴ tunnustetut periaatteet.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutusta unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Komissio seuraa ja arvioi asetuksen täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta. Komissio antaa kertomuksen tämän asetuksen täytäntöönpanosta ja vaikutuksista viimeistään viiden vuoden kuluttua sen soveltamisen alkamisajankohdasta. Asetuksella vapautetaan säännöllisen linja-autoliikenteen kansalliset markkinat, minkä odotetaan edistävän maanteiden henkilöliikennemarkkinoiden parempaa toimintaa. Asiaa koskevia tietoja kerätään kansallisilta toimivaltaisilta viranomaisilta ja maanteiden henkilöliikenteen harjoittajille suunnatulla kyselyllä.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksen pääkohdat ovat seuraavat:

I luku – YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla – Soveltamisala

¹⁴ Euroopan unionin perusoikeuskirja (EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391).

Asetuksen 1 artiklan 4 kohta kattaa tällä hetkellä toisen lukuun harjoitettavan maanteiden kansallisen henkilöliikenteen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa tilapäisesti siten kuin asetuksessa säädetään. Tätä säännöstä ehdotetaan muutettavan siten, että asetuksen soveltamisalaan kuuluu kaikki muun kuin jäsenvaltiosta olevan liikenteenharjoittajan toisen lukuun harjoittama säännöllinen liikenne.

2 artikla – Määritelmät

Artiklan 2 kohtaan ehdotetaan muutosta sen selventämiseksi, että pikavuoroliikenne on katsottava säännölliseksi liikenteeksi.

Artiklan 7 kohtaan ehdotetaan muutosta, jolla kabotaasiliikenteen määritelmä saatetaan ajan tasalle kansallisen säännöllisen liikenteen vapauttamisen jälkeen.

Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi terminaalien ja terminaalien pitäjän määritelmät. Näitä määritelmiä tarvitaan terminaaleihin pääsyn sääntelyä varten.

Artiklaan ehdotetaan lisättäväksi uusi toteuttamiskelpoisen vaihtoehdon määritelmä sen selventämiseksi, mitä muita terminaaleja terminaalien pitäjän olisi osoitettava liikenteenharjoittajalle, jos se evää tältä pääsyn omaan terminaaliinsa.

3 a artikla – Sääntelyelin

Asetukseen ehdotetaan lisättäväksi uusi artikla, jossa jäsenvaltiot velvoitetaan nimeämään sääntelyelin, jonka olisi oltava riippumaton kaikista muista viranomaisista. Tämän vaatimuksen tarkoituksena on välttää eturistiriidat, kun sääntelyelin tekee taloudellista analyysia sen määrittämiseksi, vaarantuuko julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellinen tasapaino, tai kun se toimii terminaaleihin pääsyä käsittelevänä muutoksenhakuelimenä. Nimetty elin voi olla uusi tai olemassa oleva elin. Sen henkilöstön palkkaamista koskevien menettelyjen pitäisi edistää sen riippumattomuutta. Elinen olisi voitava saada pyytämänsä tiedot ja valvoa päätöstensä noudattamista asianmukaisten seuraamusten avulla. Sääntelyelimen koon olisi oltava suhteessa maanteiden henkilöliikennetoiminnan tasoon kyseisessä jäsenvaltiossa.

II luku – YHTEISÖN LIIKENNELUPA JA MARKKINOILLE PÄÄSY

5 artikla – Markkinoille pääsy

Ehdotuksessa esitetään, että 5 artiklan 3 kohdan viides alakohta poistetaan, koska vaatimus liikenteenharjoittajien nimien ja matkan varrella sijaitsevien yhteyspisteiden ilmoittamisesta toimivaltaisille viranomaisille on käynyt merkityksettömäksi ja aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista taakkaa.

5 a artikla – Terminaaleihin pääsy

Asetukseen ehdotetaan lisättäväksi uusi artikla, jossa vaaditaan, että liikenteenharjoittajille on myönnettävä pääsy terminaaleihin oikeudenmukaisin, tasapuolisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin ehdoin säännöllisen liikenteen harjoittamista varten. Terminaalien pääsyehdot olisi julkaistava.

5 b artikla – Terminaaleihin pääsyn myöntämismenettely

Asetukseen ehdotetaan lisättäväksi uusi artikla, jossa säädetään terminaaleihin pääsyä koskevasta menettelystä. Pääsyä koskevat hakemukset olisi evättävä ainoastaan jos terminaalin kapasiteetti ei ole riittävä. Pääsyhakemuksia koskevat päätökset on tehtävä kahden kuukauden kuluessa ja ne on perusteltava asianmukaisesti. Liikenteenharjoittajilla on mahdollisuus hakea päätöksiin muutosta sääntelyelimeltä. Sääntelyelimen päätöksen olisi oltava sitova.

III luku – LUVANVARAINEN SÄÄNNÖLLINEN LIIKENNE

8 artikla – Lupamenettely kansainväliselle henkilöliikenteelle matkoilla, joiden pituus linnuntietä on alle 100 kilometriä

Asetuksen 8 artiklaa muutetaan siten, että siinä säädetään lupamenettelystä kansainväliselle säännölliselle liikenteelle, jossa kuljetetaan matkustajia matkoilla, joiden pituus linnuntietä on alle 100 kilometriä. Lupaviranomaisten on pyrittävä saamaan niiden jäsenvaltioiden suostumus, joiden alueella matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä siten, että matkan pituudeksi jää alle 100 kilometriä. Lupa on myönnettävä, ellei epäminen ole perusteltua selkeästi määriteltujen syiden vuoksi. Jos toimivaltaiset viranomaiset eivät pääse luvasta yhteisymmärrykseen, asia voidaan antaa komission käsiteltäväksi. Komission on tehtävä päätös, jota sovelletaan siihen asti kunnes lupaviranomainen tekee päätöksensä.

8 a artikla – Lupamenettely kansainväliselle henkilöliikenteelle matkoilla, joiden pituus linnuntietä on vähintään 100 kilometriä

Asetukseen lisättävässä 8 a artiklassa säädetään lupamenettelystä kansainväliselle säännölliselle liikenteelle, jossa matkustajia kuljetetaan matkoilla, joiden pituus linnuntietä on vähintään 100 kilometriä. Lupaa uuteen liikennepalveluun ei voida evätä sillä perusteella, että se vaarantaa julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon.

8 b artikla – Kansallisen säännöllisen liikenteen lupamenettely

Asetukseen ehdotetaan lisättäväksi 8 b artikla, jossa säädetään kansallisen säännöllisen liikenteen lupamenettelystä. Lupa uudelle liikennepalvelulle, jossa matkustajia kuljetetaan matkoilla, joiden pituus linnuntietä on alle 100 kilometriä, voidaan evätä, jos se vaarantaa julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon. Kun otetaan huomioon erilaiset tavat, joilla jäsenvaltiot järjestävät eri julkisen liikenteen muodot omalla alueellaan, ja jäsenvaltioiden erilaiset maantieteelliset olosuhteet, kynnysetaisyttä voidaan kasvattaa 120 kilometriin, jos uuden palvelun ehdotetaan palvelevan lähtöpaikkaa ja määräpaikkaa, joilla jo liikennöidään useamman kuin yhden palveluhankintasopimuksen nojalla.

8 c artikla – Lupaviranomaisten päätökset

Asetukseen ehdotetaan lisättäväksi 8 c artikla, jossa selvennetään lupaviranomaisten päätöksiä. Siinä säädetään lupaviranomaisten oikeudesta myöntää lupia, myöntää lupia rajoituksin tai evätä lupia. Siinä edellytetään, että lupien epäämistä tai rajoitettujen lupien myöntämistä koskevat päätökset on perusteltava. Siinä määritellään hakemuksen hylkäämisperusteet.

8 d artikla – Pääsyoikeuden rajoittaminen

Asetukseen ehdotetaan lisättäväksi 8 d artikla, jossa säädetään julkisten palveluhankintasopimusten suojaamista koskevasta menettelystä. Jäsenvaltiot voivat hylätä

lupahakemuksen, jos se vaarantaa julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon. Vain määritellyt intressitahot voivat pyytää sääntelyelintä tekemään taloudellisen analyysin. Sääntelyelin voi esittää päätelmänään, että lupa voidaan myöntää, se voidaan myöntää rajoituksin tai se voidaan evätä. Sääntelyelimen päätelmien olisi oltava sitovia.

IV luku – SÄÄNNÖLLINEN ERITYISLIIKENNE, JOKA EI OLE LUVANVARAISTA

12 artikla – Valvonta-asiakirjat

Asetuksen 12 artiklan 1–5 kohta ehdotetaan poistettavan, jotta voidaan lopettaa kuljetuskirjan käyttö valvonta-asiakirjana satunnaisliikenteessä. Tämän pitäisi poistaa tarpeeton hallinnollinen taakka.

13 artikla – Paikalliset retket

Asetuksen 13 artikla ehdotetaan poistettavan tarpeettomana, koska paikalliset retket vapautetaan 15 artiklan nojalla.

V luku – KABOTAASI

15 artikla – Sallittu kabotaasiliikenne

Tätä artiklaa ehdotetaan muutettavan siten, että siitä poistetaan vaatimus, jonka mukaan säännöllistä liikennettä on harjoitettava osana säännöllistä kansainvälistä liikennettä, ja kielto, jonka mukaan säännöllisen liikenteen muodossa harjoitettavaa kabotaasiliikennettä ei saa harjoittaa erillään säännöllisestä kansainvälisestä liikenteestä. Paikalliset retket ovat hyväksytyä kabotaasiliikennettä ja kuuluvat b alakohdan soveltamisalaan.

17 artikla – Kabotaasiliikenteen valvonta-asiakirjat

Asetuksen 17 artikla ehdotetaan poistettavan, jotta kuljetuskirjoja ei enää vaadita satunnaisliikenteen muodossa harjoitettavassa kabotaasiliikenteessä. Säännöllisen erityisliikenteen valvonta-asiakirjat määritellään 12 artiklan 6 kohdassa.

VI luku – VALVONTA JA SEURAAMUKSET

19 artikla – Tienvarsi- ja yritystarkastukset

Ehdotuksen mukaan 19 artiklan 2 kohdassa tarkennetaan, että liikenteenharjoittajien, jotka harjoittavat kabotaasiliikennettä säännöllisen liikenteen muodossa, on sallittava tarkastukset, koska tällaisen liikenteen harjoittaminen sallitaan erillään kansainvälisen henkilöliikenteen harjoittamisesta.

VII luku – TÄYTÄNTÖÖNPANO

28 artikla – Raportointi

Ehdotuksessa esitetään raportointivelvollisuuksien asettamista, jotta komissio saisi johdonmukaista ja luotettavaa tietoa kaikista jäsenvaltioista ja voisi seurata ja arvioida lainsäädännön täytäntöönpanoa ja vaikuttavuutta. Ehdotetun uuden 5 kohdan mukaan komissio raportoi viiden vuoden kuluttua asetuksen soveltamisen alkamisajankohdasta Euroopan parlamentille ja neuvostolle siitä, missä määrin asetus on edistänyt maanteiden henkilöliikennemarkkinoiden parempaa toimintaa.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 1073/2009 muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹⁵,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/2009¹⁷ soveltaminen on osoittanut, että kansallisilla markkinoilla toimivat liikenteenharjoittajat kohtaavat esteitä kaupunkien välisen linja-autoliikenteen kehittämisessä. Maanteiden henkilöliikennepalvelut eivät ole myöskään pysyneet kansalaisten muuttuvien tarpeiden tasalla saatavuuden ja laadun suhteen, ja kestävien liikennemuotojen osuus liikennemuotojakaumasta on edelleen alhainen. Tämän seurauksena jotkin kansalaisryhmät joutuvat muita heikompaan asemaan henkilöliikenteen saatavuuden suhteen, ja henkilöautojen laajempi käyttö lisää onnettomuuksia, päästöjä ja ruuhkia.
- (2) Linja-autoilla harjoitettavaa kaupunkien välistä säännöllistä henkilöliikennettä koskevien sääntöjen johdonmukaisuuden varmistamiseksi kaikkialla unionissa asetusta (EY) N:o 1073/2009 olisi sovellettava kaikkeen kaupunkien väliseen säännölliseen liikenteeseen. Siksi asetuksen soveltamisalaa olisi laajennettava.
- (3) Jokaisessa jäsenvaltiossa olisi nimettävä riippumaton ja puolueeton sääntelyelin, jotta voidaan varmistaa maanteiden henkilöliikennemarkkinoiden moitteeton toiminta. Kyseinen elin voi vastata myös muista säännellyistä aloista, kuten rautatieliikenteestä, energia-alasta tai televiestinnästä.

¹⁵ EUVL C , , s. .¹⁶ EUVL C , , s. .¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1073/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, kansainvälisen linja-autoliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (4) Kaupallinen säännöllinen liikenne ei saisi vaarantaa olemassa olevien julkisten palveluhankintasopimusten taloudellista tasapainoa. Tästä syystä sääntelyelimen olisi voitava tehdä objektiivinen taloudellinen analyysi sen varmistamiseksi, ettei näin tapahdu.
- (5) Kabotaasiliikenteenä harjoitettavan säännöllisen liikenteen edellytyksenä olisi oltava yhteisön liikennelupa. Jotta valvontaviranomaisten olisi helpompi tehdä tällaista liikennettä koskevia tarkastuksia, yhteisön liikenneluvan myöntämistä koskevia sääntöjä olisi selvennettävä.
- (6) Tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi markkinoilla säännöllisen liikenteen harjoittajille olisi myönnettävä pääsyoikeus terminaleihin oikeudenmukaisin, tasapuolisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin ehdoin. Päätöksiin, joilla evätään pääsy tai rajoitetaan sitä, olisi voitava hakea muutosta sääntelyelimeltä.
- (7) Säännöllisen liikenteen olisi säilyttävä luvanvaraisena, mutta tiettyjä lupamenettelyä koskevia sääntöjä olisi muutettava.
- (8) Lupamenettelyä olisi sovellettava sekä kansallisen että kansainvälisen liikenteen lupien myöntämiseen. Lupa olisi myönnettävä, paitsi jos on olemassa erityisiä hakijasta johtuvia syitä sen epäämiseen tai jos liikenne vaarantaisi julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellista tasapainoa. Olisi otettava käyttöön kynnysedellytykset sen varmistamiseksi, ettei kaupallinen säännöllinen liikenne vaaranna olemassa olevien julkisten palveluhankintasopimusten taloudellista tasapainoa. Tätä kynnystä olisi voitava nostaa sellaisten reittien tapauksessa, joilla jo liikennöidään useamman kuin yhden julkisen palveluhankintasopimuksen nojalla.
- (9) Muiden kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien olisi voitava harjoittaa kansallista säännöllistä liikennettä samoin ehdoin kuin jäsenvaltiosta olevien liikenteenharjoittajien.
- (10) Hallinnollisia muodollisuuksia olisi kevennettävä niin pitkälle kuin mahdollista luopumatta kuitenkaan tarkastuksista ja seuraamuksista, joilla taataan asetuksen (EY) N:o 1073/2009 oikea soveltaminen ja täytäntöönpanon tehokas valvonta. Kuljetuskirja on tarpeeton hallinnollinen taakka ja se olisi siksi poistettava.
- (11) Paikalliset retket ovat hyväksyttyä kabotaasiliikennettä ja kuuluvat kabotaasia koskevien yleisten sääntöjen soveltamisalaan. Siksi paikallisia retkiä koskeva artikla olisi poistettava.
- (12) Kun otetaan huomioon asetuksen (EY) N:o 1073/2009 täytäntöönpanon tehokkaan valvonnan tärkeys, tienvarsi- ja yritystarkastuksia koskevia sääntöjä olisi muutettava siten, että ne kattavat myös kabotaasiliikenteen.
- (13) Siltä osin kuin tässä asetuksessa yhdenmukaistetaan säännöllisen linja-autoliikenteen kansallisia markkinoita ja terminaleihin pääsyä koskevia sääntöjä jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa sen tavoitteita, eli kaupunkien välisen liikkuvuuden edistämistä ja kestävien matkustajaliikennemuotojen osuuden kasvattamista liikennemuotojakaumassa. Unioni voi sen vuoksi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.
- (14) Jotta markkinoiden kehitys ja tekninen edistys voidaan ottaa huomioon, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, joilla muutetaan asetuksen (EY) N:o 1073/2009

liitteitä I ja II ja täydennetään mainittua asetusta säännöillä, jotka koskevat omaan lukuun harjoitettavalle liikenteelle annettavien todistusten muotoa, lupahakemusten ja itse lupien muotoa, menettelyä ja kriteereitä, joita on sovellettava sen määrittämiseksi, vaarantaisiko ehdotettu liikenne julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon, sekä jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksia. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹⁸ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi toimitettava kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla olisi järjestelmällisesti oltava oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmän kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

- (15) Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 1073/2009 olisi muutettava,
OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetusta (EY) N:o 1073/2009 seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artiklan 4 kohta seuraavasti:

”4. Tätä asetusta sovelletaan toisen lukuun harjoitettavaan maanteiden kansalliseen henkilöliikenteeseen, jota muu kuin jäsenvaltiosta oleva liikenteenharjoittaja harjoittaa siten kuin V luvussa säädetään.”

- 2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

- a) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. ’säännöllisellä liikenteellä’ liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyin väliajoin määrätyllä reitillä joko ilman välipysähdyspaikkoja tai siten, että matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa;”

- b) Korvataan 7 kohta seuraavasti:

”7. ’kabotaasiliikenteellä’ vastaanottavassa jäsenvaltiossa toisen lukuun harjoitettavaa maanteiden kansallista henkilöliikennettä;”

- c) Lisätään 9–11 kohta seuraavasti:

”9. ’terminaalilla’ mitä tahansa vähintään 600 neliömetrin suuruista aluetta tai tilaa, jossa tarjotaan pysäköintipaikka, jota linja-autot käyttävät matkustajien kyytiin ottamiseen tai kyydistä jättämiseen;

10. ’terminaalin pitäjällä’ mitä tahansa tahoja, joka vastaa pääsyn myöntämisestä terminaaliin;

11. ’toteuttamiskelpoisella vaihtoehdolla’ toista terminaalia, joka on taloudellisesti hyväksyttävä liikenteenharjoittajalle ja joka antaa sille mahdollisuuden harjoittaa kyseessä olevaa henkilöliikennettä.”

- 3) Lisätään ennen II lukua 3 a artikla seuraavasti:

¹⁸ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

Säätelyelin

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi kansallinen säätelyelin maanteiden henkilöliikenteen alalle. Kyseisen elimen on oltava puolueeton viranomainen, joka on organisatorisesti, toiminnallisesti, hierarkkisesti ja päätöksenteoltaan oikeudellisesti erillinen ja riippumaton muista julkisista tai yksityisistä elimistä. Sen on oltava riippumaton kaikista julkisten palveluhankintasopimusten tekemiseen osallistuvista toimivaltaisista viranomaisista.

Säätelyelin voi vastata myös muista säännellyistä aloista.

2. Maanteiden henkilöliikenteen alan säätelyviranomaisella on oltava henkilöstön ja muiden resurssien suhteen riittävät organisatoriset valmiudet, joiden on oltava suhteessa alan merkitykseen kyseisessä jäsenvaltiossa.

3. Säätelyelimen on toteutettava seuraavat tehtävät:

- a) taloudellisten analyysien tekeminen sen määrittämiseksi, vaarantaisiko ehdotettu uusi liikennepalvelu julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon;
- b) terminaleihin pääsyä koskevien tietojen kerääminen ja antaminen; ja
- c) päätösten tekeminen terminaalien pitäjien päätöksistä tehdyistä valituksista.

4. Säätelyelin voi tehtäviään toteuttaessaan pyytää asiaa koskevia tietoja toimivaltaisilta viranomaisilta, terminaalien pitäjiltä, luvan hakijoilta ja kaikilta asianosaisilta kolmansilta osapuolilta kyseisen jäsenvaltion alueella.

Tietopyyntöihin on vastattava säätelyelimen määrittelemässä kohtuullisessa ajassa, joka saa olla enintään yksi kuukausi. Säätelyelin voi perustelluissa tapauksissa pidentää tietojen toimittamisen määräaika enintään kahdella viikolla. Säätelyelimen on voitava valvoa tietopyyntöihin vastaamista tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten avulla.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että säätelyelimen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Tällä tutkinnalla voi olla lykkäävä vaikutus vain, jos säätelyelimen päätöksen välittömistä vaikutuksista voi aiheutua peruuttamatonta tai ilmeisen liiallista haittaa muutoksenhakijalle. Tämä säännös ei vaikuta muutoksenhaun käsittelevän tuomioistuimen kyseisen jäsenvaltion perustuslailla annettuun toimivaltaan.

6. Säätelyelimen päätökset on julkaistava.”

4) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Kansainvälisen henkilöliikenteen ja kabotaasiliikenteen harjoittaminen linja-autoilla edellyttää sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten myöntämää yhteisön liikennelupaa.”

b) Korvataan 2 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Komissiolle siirretään valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I ja II niiden mukauttamiseksi tekniseen kehitykseen.”

5) Muutetaan 5 artikla seuraavasti:

- a) Poistetaan 3 kohdan viides alakohta.
- b) Korvataan 5 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Komissiolle siirretään valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan todistusten muoto.”

6) Lisätään 5 a artikla seuraavasti:

”5 a artikla

Terminaaleihin pääsy

1. Terminaalien pitäjien on myönnettävä liikenteenharjoittajille pääsyoikeus terminaaleihin säännöllisen liikenteen harjoittamista varten, mukaan lukien terminaaleissa tarjottavat tilat tai palvelut, oikeudenmukaisin, tasapuolisin, syrjimättömin ja läpinäkyvin ehdoin.

2. Terminaalien pitäjien on pyrittävä täyttämään kaikki pääsyä koskevat pyynnot terminaalien optimaalisen käytön varmistamiseksi.

Pääsyä koskeva pyyntö voidaan evätä ainoastaan kapasiteetin puutteen vuoksi.

Jos terminaalin pitäjä epää pääsyä koskevan pyynnön, sen on osoitettava mahdollinen toteuttamiskelpoinen vaihtoehto.

3. Terminaalien pitäjien on julkaistava vähintään seuraavat tiedot kahdella tai useammalla unionin virallisella kielellä:

- a) luettelo kaikista tarjotuista palveluista ja niiden hinnat;
- b) kapasiteetin jakamisen suunnittelua koskevat säännöt;
- c) nykyinen aikataulu ja kapasiteetin jako.

Terminaalin pitäjän ja sääntelyelimen on asetettava nämä tiedot pyynnöstä ilmaiseksi saataville sähköisessä muodossa, ja jos niillä on verkkosivut, näillä verkkosivuilla.

Tiedot on pidettävä ajan tasalla ja niitä on tarvittaessa muutettava.”

7) Lisätään 5 b artikla seuraavasti:

”5 b artikla

Terminaaleihin pääsyn myöntämismenettely

1. Pääsy terminaaliin haluavan liikenteenharjoittajan on esitettävä hakemus terminaalin pitäjälle.

2. Jos hakemuksessa pyydettyä pääsyä ei voida myöntää, terminaalin pitäjän on aloitettava kaikkien asianomaisten liikenteenharjoittajien kuuleminen hakemukseen vastaamiseksi.

3. Terminaalien pitäjän on tehtävä päätös terminaaliin pääsyä koskevasta hakemuksesta kahden kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on jättänyt hakemuksen. Pääsyä koskeva päätös on perusteltava.

4. Hakijat voivat hakea muutosta terminaalien pitäjien tekemiin päätöksiin. Muutosta on haettava sääntelyelimeltä.

5. Kun sääntelyelin käsittelee terminaalin pitäjän tekemää päätöstä koskevaa muutoksenhakupyyntöä, sen on tehtävä perusteltu päätös vahvistetussa määräajassa ja joka tapauksessa kolmen viikon kuluessa kaikkien asiaankuuluvien tietojen vastaanottamisesta.

Muutoksenhakua koskeva sääntelyelimen päätös on sitova. Sääntelyelimen on voitava valvoa päätöksen noudattamista tehokkaiden, oikeasuhteisten ja varoittavien seuraamusten avulla.

Päätös voidaan saattaa ainoastaan tuomioistuimen tutkittavaksi.”

7) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan ensimmäisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Liikenneluvat myönnetään liikenteenharjoittajan nimellä paperi- tai sähköisessä muodossa, eikä niitä saa siirtää toiselle.”

b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. ”Komissiolle siirretään valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan lupien muoto.”

8) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Säännöllistä liikennettä koskevat lupahakemukset on toimitettava lupaviranomaiselle paperi- tai sähköisessä muodossa.

2. Komissiolle siirretään valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan hakemusten muoto.”

9) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Lupamenettely kansainväliselle henkilöliikenteelle linnuntietä alle 100 kilometrin matkoilla

1. Lupa annetaan kaikkien niiden jäsenvaltioiden viranomaisten yhteisellä suostumuksella, joiden alueella matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä ja kuljetetaan matkoilla, joiden pituus linnuntietä on alle 100 kilometriä. Lupaviranomaisen on kahden viikon kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta toimitettava hakemuksen jäljennös ja jäljennökset kaikista muista tarpeellisista asiakirjoista tällaisille toimivaltaisille viranomaisille ja pyydyttävä niiden suostumusta. Lupaviranomaisen on samaan aikaan toimitettava nämä asiakirjat tiedoksi muiden sellaisten jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joiden alueiden kautta kuljetaan.

2. Niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten, joilta on pyydetty suostumusta, on ilmoitettava päätöksensä lupaviranomaisille kolmen kuukauden kuluessa. Tämä määräaika lasketaan vastaanottotodistuksesta ilmenevästä suostumuspyynnön vastaanottopäivästä. Jos niiden jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset, joilta on pyydetty suostumusta, eivät anna suostumusta, sille on esitettävä perustelut.

Jos niiden jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset, joilta on pyydetty suostumusta, eivät vastaa edellisessä alakohdassa säädetyssä määräajassa, niiden katsotaan antaneen suostumuksensa.

3. Lupaviranomaisen on tehtävä hakemusta koskeva päätös neljän kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on toimittanut hakemuksen.
4. Lupa on myönnettävä, jollei sen epääminen ole perusteltua yhdestä tai useammasta 8 c artiklan 2 kohdan a–d alakohdassa luetellusta syystä.
5. Jos jokin toimivaltainen viranomainen ei anna suostumustaan luvalla, asia voidaan antaa komission käsiteltäväksi kahden kuukauden kuluessa kyseisen viranomaisen vastauksen vastaanottamisesta.
6. Kuultuaan niitä jäsenvaltioita, joiden toimivaltaiset viranomaiset eivät antaneet suostumustaan, komissio tekee päätöksensä neljän kuukauden kuluessa lupaviranomaisen ilmoituksen vastaanottamisesta. Päätös tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua siitä, kun asiasta on ilmoitettu kyseisille jäsenvaltioille.
7. Komission päätöstä sovelletaan siihen asti, kunnes jäsenvaltiot pääsevät sopimukseen ja lupaviranomainen tekee hakemusta koskevan päätöksen.”

10) Lisätään 8 a – 8 d artikla seuraavasti:

”8 a artikla

Lupamenettely kansainväliselle henkilöliikenteelle linnuntietä vähintään 100 kilometrin matkoilla

1. Lupaviranomaisen on tehtävä hakemusta koskeva päätös kahden kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on toimittanut hakemuksen.
2. Lupa on myönnettävä, jollei sen epääminen ole perusteltua yhdestä tai useammasta 8 c artiklan 2 kohdan a–c alakohdassa luetellusta syystä.
3. Lupaviranomaisen on toimitettava yhdessä oman arvionsa kanssa hakemuksen jäljennös ja jäljennökset kaikista tarpeellisista asiakirjoista tiedoksi kaikkien niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joiden alueella matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä, sekä kaikkien niiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille, joiden alueiden kautta kuljetaan ottamatta matkustajia kyytiin tai jättämättä matkustajia kyydistä.

8 b artikla

Kansallisen säännöllisen liikenteen lupamenettely

1. Lupaviranomaisen on tehtävä hakemusta koskeva päätös kahden kuukauden kuluessa siitä, kun liikenteenharjoittaja on toimittanut hakemuksen. Määräaika voidaan pidentää neljään kuukauteen, jos pyydetään 8 c artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitettua analyysia.
2. Lupa kansalliseen säännölliseen liikenteeseen on myönnettävä, jollei sen epääminen ole perusteltua yhdestä tai useammasta 8 c artiklan 2 kohdan a–c alakohdassa luetellusta syystä, ja jos kyse on liikenteestä, jossa matkustajia kuljetetaan matkoilla, joiden pituus linnuntietä on alle 100 kilometriä, 8 c artiklan 2 kohdan d alakohdassa mainitusta syystä.
3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettua etäisyyttä voidaan kasvattaa 120 kilometriin, jos aloitettava säännöllinen liikenne palvelee lähtöpaikkaa ja määräpaikkaa, joilla jo liikennöidään useamman kuin yhden julkisen palveluhankintasopimuksen nojalla.

8 c artikla

Lupaviranomaisten päätökset

1. Lupaviranomaisen on myönnettävä lupa, myönnettävä lupa rajoituksin tai hylättävä hakemus 8, 8 a tai 8 b artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen. Lupaviranomaisen on ilmoitettava päätöksestään kaikille 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuille toimivaltaisille viranomaisille.

2. Päätös hakemuksen hylkäämisestä tai luvan myöntämisestä rajoituksin on perusteltava.

Lupa on myönnettävä, jollei sen epääminen ole perusteltua yhdestä tai useammasta seuraavista syistä:

a) hakija on kykenemätön harjoittamaan hakemuksen mukaista liikennettä niillä välineillä, jotka sillä on käytössään;

b) hakija on jättänyt noudattamatta kansallisia tai kansainvälisiä tieliikennesäännöksiä ja erityisesti kansainvälisen tieliikenteen lupaehtoja ja -vaatimuksia tai on rikkonut vakavasti unionin tieliikennelainsäädäntöä, erityisesti ajoneuvoja koskevien vaatimusten ja kuljettajien ajo- ja lepoaikojen osalta;

c) lupaehtoja ei ole noudatettu, kun kyse on luvan uusimista koskevasta hakemuksesta;

d) sääntelyelin toteaa objektiivisen taloudellisen analyysin perusteella, että liikenne vaarantaisi julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon.

Lupaviranomaiset eivät saa hylätä hakemusta pelkästään siitä syystä, että liikenteenharjoittaja tarjoaa alempia hintoja kuin muut maantieliikenteen harjoittajat tai että muut maantieliikenteen harjoittajat liikennöivät jo kyseisellä reitillä.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lupaviranomaisen päätökset voidaan saattaa tuomioistuimen tutkittavaksi. Tällä tutkinnalla voi olla lykkäävä vaikutus vain, jos lupaviranomaisen päätöksen välittömistä vaikutuksista voi aiheutua peruuttamatonta tai ilmeisen liiallista haittaa muutoksenhakijalle. Tämä säännös ei vaikuta muutoksenhaun käsittelevän tuomioistuimen kyseisen jäsenvaltion perustuslailla annettuun toimivaltaan.

8 d artikla

Pääsyoikeuden rajoittaminen

1. Jäsenvaltiot voivat rajoittaa oikeutta päästä säännöllisen liikenteen kansainvälisille ja kansallisille markkinoille, jos ehdotetussa säännöllisessä liikenteessä kuljetetaan matkustajia matkoilla, joiden pituus linnuntietä on alle 100 kilometriä, ja jos liikenne vaarantaisi palveluhankintasopimuksen taloudellisen tasapainon.

2. Julkisen palveluhankintasopimuksen myöntäneet toimivaltaiset viranomaiset tai julkista palveluhankintasopimusta toteuttavat julkisen liikenteen harjoittajat voivat pyytää sääntelyelintä tekemään analyysiä siitä, vaarantaisiko julkisen palveluhankintasopimuksen taloudellinen tasapaino.

Sääntelyelimen on tarkasteltava pyyntöä ja päätettävä, tekeekö se taloudellisen analyysin. Sen on ilmoitettava päätöksestään osapuolille, joita asia koskee.

3. Kun sääntelyelin tekee taloudellisen analyysin, sen on ilmoitettava analyysin tulos ja omat päätelmänsä kaikille asianomaisille osapuolille kuuden viikon kuluessa kaikkien asiaankuuluvien tietojen vastaanottamisesta. Sääntelyelin voi esittää päätelminään, että lupa on myönnettävä, se on myönnettävä rajoituksin tai se on evättävä.

Sääntelyelimen päätelmien on oltava lupaviranomaisia sitovia.

4. Toimivaltaisten viranomaisten ja julkisen liikenteen harjoittajien on annettava sääntelyelimelle 2 ja 3 kohdan soveltamiseksi tarvittavat tiedot.

5. Komissiolle siirretään valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan tätä artiklaa sovellettaessa noudatettava menettely ja kriteerit.”

11) Korvataan 9 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Mitä 8, 8 a, 8 b ja 8 c artiklassa säädetään, sovelletaan soveltuvin osin luvan uusimista tai luvanvaraisen liikenteen ehtojen muutoksia koskeviin hakemuksiin.”

12) Korvataan IV luvun otsikko seuraavasti:

”SÄÄNNÖLLINEN ERITYISLIIKENNE, JOKA EI OLE LUVANVARAISTA”

13) Poistetaan 12 artiklan 1–5 kohta.

14) Poistetaan 13 artikla.

15) Korvataan 15 artikla seuraavasti:

”15 artikla

Sallittu kabotaasiliikenne

Kabotaasiliikenne on sallittu seuraavan liikenteen osalta:

- a) tilapäisesti harjoitettu säännöllinen erityisliikenne, jos kuljetuksen järjestäjän ja liikenteenharjoittajan välinen sopimus koskee sitä;
- b) tilapäisesti harjoitettu satunnaisliikenne;
- c) tämän asetuksen mukaisesti harjoitettu säännöllinen liikenne.”

16) Poistetaan 17 artikla.

17) Korvataan 19 artiklan 2 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”2. Kabotaasiliikennettä tai kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla harjoittavien liikenteenharjoittajien on sallittava kaikki ja erityisesti ajo- ja lepoaikoja koskevat tarkastukset, jotka tehdään liikenteen asianmukaisen hoitamisen varmistamiseksi.”

18) Korvataan 20 artikla seuraavasti:

”20 artikla

Keskinäinen avunanto

1. Jäsenvaltioiden on avustettava toisiaan varmistaakseen tämän asetuksen soveltamisen ja valvonnan. Niiden on vaihdettava tietoja asetuksen (EY) N:o 1071/2009 18 artiklan mukaisesti perustettujen kansallisten yhteyspisteiden välityksellä.

2. Sääntelyelinten on tehtävä yhteistyötä tehdessään taloudellisia analyyskejä siitä, vaarantaisiko ehdotettu säännöllinen liikenne julkisen liikennepalvelun kansainvälisestä harjoittamisesta tehdyn palveluhankintasopimuksen. Lupaviranomaisen on kuultava kaikkien sellaisten muiden jäsenvaltioiden sääntelyelimiä, joiden kautta kyseessä oleva kansainvälinen säännöllinen liikenne kulkee, ja tarvittaessa pyydettävä niiltä kaikki asiaankuuluvat tiedot ennen päätöksensä tekemistä.”

19) Korvataan 26 artikla seuraavasti:

”26 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 4 artiklan 2 kohdassa, 5 artiklan 5 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 2 kohdassa, 8 d artiklan 5 kohdassa ja 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 2 kohdassa, 5 artiklan 5 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa, 7 artiklan 2 kohdassa, 8 d artiklan 5 kohdassa ja 28 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 4 artiklan 2 kohdan, 5 artiklan 5 kohdan, 6 artiklan 4 kohdan, 7 artiklan 2 kohdan, 8 d artiklan 5 kohdan ja 28 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”

20) Korvataan 28 artikla seuraavasti:

”28 artikla

Raportointi

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle vuosittain viimeistään 31 päivänä tammikuuta ja ensimmäisen kerran 31 päivänä tammikuuta *[ensimmäinen tammikuu tämän asetuksen voimaantulon jälkeen]* edellisen vuoden aikana säännölliselle liikenteelle annettujen lupien määrä sekä kyseisen vuoden 31 päivänä joulukuuta voimassa olleiden säännöllisen liikenteen lupien kokonaismäärä. Nämä tiedot on annettava erikseen jokaisen säännöllisen liikenteen määräjäsenvaltion osalta. Jäsenvaltioiden on myös ilmoitettava komissiolle tiedot säännöllisen erityisliikenteen ja satunnaisliikenteen muodossa harjoitetusta kabotaasiliikenteestä, jota jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat ovat harjoittaneet edellisen vuoden aikana.
2. Vastaanottavan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten on toimitettava komissiolle vuosittain viimeistään 31 päivänä tammikuuta ja ensimmäisen kerran 31 päivänä tammikuuta *[ensimmäinen tammikuu tämän asetuksen voimaantulon jälkeen]* tilastotiedot niiden lupien määrästä, jotka edellisen vuoden aikana on myönnetty kabotaasiliikenteen harjoittamiseen 15 artiklan c alakohdassa tarkoitetun säännöllisen liikenteen muodossa.
3. Komissiolle siirretään valta antaa 26 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tilastotietojen toimittamisessa käytettävän taulukon muoto ja toimitettavat tiedot.
4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle vuosittain viimeistään 31 päivänä tammikuuta ja ensimmäisen kerran 31 päivänä tammikuuta *[ensimmäinen tammikuu tämän asetuksen voimaantulon jälkeen]* niiden liikenteenharjoittajien lukumäärä, joilla edellisen vuoden 31 päivänä joulukuuta oli yhteisön liikennelupa, sekä kyseisenä päivänä liikenteessä olleiden ajoneuvojen lukumäärää vastaava oikeiksi todistettujen jäljennösten lukumäärä.
5. Komissio toimittaa viimeistään *[lisätään päivämäärä, joka on viisi vuotta tämän asetuksen soveltamisen alkamisajankohdasta]* Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta. Kertomukseen on sisällyttävä tietoja siitä, missä määrin asetus on edistänyt maanteiden henkilöliikennemarkkinoiden parempaa toimintaa.”

2 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan **[XX]** päivästä **[XX]**kuuta **[XXXX]**.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja