

Bruksela, 10 listopada 2017 r.
(OR. en)

14184/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0288 (COD)

TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808

WNIOSEK

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	10 listopada 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2017) 647 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2017) 647 final.

Załącznik: COM(2017) 647 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017 r.
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do
międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Niniejszy wniosek stanowi część drugiego pakietu na rzecz mobilności, którego celem jest prowadzenie walki ze zmianą klimatu, wzmocnienie europejskiego przemysłu i podniesienie jego konkurencyjności oraz poprawa jakości życia obywateli i możliwości wyboru w zakresie ich codziennej mobilności. Zasadniczym osiągnięciem Unii Europejskiej jest swoboda przemieszczania się po całym jej terytorium. Dzięki temu obywatele mogą podróżować bez zakłóceń między poszczególnymi państwami członkowskimi w celach związanych z pracą lub wypoczynkowych. Niniejszy wniosek przyczyni się do poprawy mobilności długodystansowej obywateli oraz zwiększenia wykorzystania zrównoważonych rodzajów transportu. Doprowadzi to do rozwoju usług, które są bardziej dostosowane do potrzeb obywateli, w szczególności w odniesieniu do osób o niższych dochodach, przy czym dodatkowym zyskiem będzie zapewnienie korzyści środowiskowych, gospodarczych i społecznych. Wniosek jest korzystny w kontekście rosnącego światowego popytu na połączenia ze wszystkimi obszarami geograficznymi i zapewnia dostępność szerszej grupie ludności. Przyczynia się to bezpośrednio do realizacji priorytetów Komisji w zakresie wzrostu gospodarczego i zatrudnienia oraz unii energetycznej.

Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006¹ zostało przyjęte jako część pakietu legislacyjnego wraz z rozporządzeniem nr 1071/2009 w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego². Te dwa rozporządzenia regulują razem warunki dostępu do zawodu i do rynku w dziedzinie transportu drogowego osób. Oba rozporządzenia przyczyniają się do dobrego funkcjonowania jednolitego rynku transportu drogowego, jego efektywności i konkurencyjności.

Rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009 ustanowiono przepisy, których muszą przestrzegać przedsiębiorstwa zamierzające prowadzić działalność na rynku międzynarodowego transportu drogowego osób oraz na rynkach krajowych innych niż rynek ich państwa członkowskiego siedziby (tzw. przewozy kabotażowe). Zawiera ono przepisy dotyczące dokumentów wydawanych tym przedsiębiorstwom przez państwo członkowskie rejestracji (licencja wspólnotowa) i przez organ wydający (zezwolenie na wykonywanie usług regularnych). Określono w nim przepisy dotyczące sankcji za naruszenie tych obowiązków, a także przepisy dotyczące współpracy między państwami członkowskimi.

W latach 2015–2017 przeprowadzono ocenę *ex post* rozporządzenia³ i stwierdzono, że jest ono jedynie częściowo skuteczne pod względem realizacji swojego pierwotnego celu, jakim jest promowanie usług autokarowych i autobusowych jako zrównoważonej alternatywy dla indywidualnego transportu samochodowego. Stwierdzono, że otwarcie krajowych rynków usług regularnych przewozów autokarowych i autobusowych tworzy masę krytyczną przewoźników, którzy następnie wprowadzają również usługi międzynarodowe, czego skutkiem jest większy wpływ na liczbę międzynarodowych tras i częstotliwości przewozów niż wynikający z samych przepisów ogólnoeuropejskich. Dalsze otwarcie krajowych rynków wzmocni rozwój międzynarodowego rynku usług regularnych, niezależnie od wszelkich

¹ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88.

² Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

³ SWD(2017) 361

korzyści dla pasażerów odbywających podróże krajowe. Głównymi problemami, jakie zidentyfikowano, były przeszkody na rynkach krajowych utrudniające rozwój usług autokarowych i autobusowych na trasach międzymiastowych oraz niski udział zrównoważonych rodzajów transportu pasażerskiego. Niniejszy wniosek, będący inicjatywą w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT)⁴, ma na celu skorygowanie tych mankamentów.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek stanowi część szerszego przeglądu prawodawstwa dotyczącego transportu drogowego. Jest on ściśle powiązany z innymi obowiązującymi aktami prawnymi dotyczącymi transportu drogowego, w szczególności z prawodawstwem w zakresie dostępu do zawodu (rozporządzenie (WE) nr 1071/2009), przepisów socjalnych (rozporządzenie (WE) nr 561/2006⁵, dyrektywa 2002/15/WE⁶, dyrektywa 2006/22/WE⁷ i rozporządzenie (UE) 165/2014⁸) oraz w zakresie eurowiniety (dyrektywa 1999/62/WE⁹). Ułatwienia w świadczeniu usług autokarowych i autobusowych na trasach międzymiastowych, jak zaproponowano w niniejszym wniosku, będą zatem prostsze do wprowadzenia dzięki łącznemu uwzględnieniu zasad rynku wewnętrznego, przepisów socjalnych oraz przepisów dotyczących delegowania pracowników, co zapewni sprawiedliwe warunki pracy kierowców oraz uczciwą konkurencję między przewoźnikami.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek jest w pełni zgodny z priorytetem Komisji, jakim jest utworzenie pogłębionego i bardziej sprawiedliwego rynku wewnętrznego. Rynek wewnętrzny transportu drogowego osób z wykorzystaniem usług autokarowych i autobusowych zostanie wzmocniony. Jest to również zgodne z celami mobilności niskoemisyjnej oraz z celem unii energetycznej w zakresie dekarbonizacji sektora transportu, a także ze wspólną polityką transportową opisaną w białej księdze z 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”¹⁰. Wniosek stworzy nowe możliwości biznesowe dla przewoźników działających w sektorze, zwiększając tym samym możliwości tworzenia miejsc pracy i wzrostu gospodarczego, a także wybór dla pasażerów. Niniejszy wniosek zmniejsza również obciążenie regulacyjne przewoźników w transporcie drogowym osób i uściśla ramy prawne zgodnie z celami unijnego programu REFIT.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną rozporządzenia oraz proponowanych zmian stanowią przepisy tytułu VI (Transport) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), w szczególności jego art. 91, w którym określono między innymi, że Parlament Europejski i Rada ustanawiają wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub

⁴ Inicjatywa nr 9 w załączniku 2 do programu prac Komisji na rok 2017.

⁵ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁶ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

⁷ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

⁸ Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1.

⁹ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final z 28.3.2011.

na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby państw członkowskich, jak również warunków, na jakich przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim mogą świadczyć usługi przewozowe na terytorium danego państwa członkowskiego.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Unia Europejska dzieli z państwami członkowskimi kompetencje w dziedzinie transportu zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE. Jednak jedynie prawodawca Unii może zmieniać obowiązujące przepisy.

Ponadto zróżnicowanie zasad dostępu do rynków krajowych usług autokarowych i autobusowych ogranicza zdolność przewoźników do rozwijania ogólnoeuropejskich sieci przewozów autokarowych i odbiera im możliwość oferowania usług zintegrowanych z innymi usługami autokarowymi i rodzajami transportu. Działając osobno, państwa członkowskie nie są w stanie wprowadzić ani zapewnić spójności i koordynacji jednolitych przepisów dotyczących dostępu do rynku, które są niezbędne do stworzenia prawdziwego rynku wewnętrznego transportu drogowego osób. Należy zatem ustanowić przepisy na szczeblu UE.

- **Proporcjonalność**

Jak wskazano w sekcji 7.3 sprawozdania z oceny skutków, niniejszy wniosek legislacyjny jest proporcjonalny do stwierdzonych problemów i nie wykracza poza to, co jest konieczne do ich rozwiązania. We wniosku przewidziano wprowadzenie jedynie kilku ukierunkowanych zmian w rozporządzeniu, które pomogą ulepszyć istniejące ramy regulujące prowadzenie działalności w sektorze transportu drogowego osób w UE i nie prowadzi do powstania dodatkowych wymogów regulacyjnych dla zainteresowanych stron, które nie byłyby proporcjonalne względem zidentyfikowanych problemów.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ zmienianym aktem prawnym jest rozporządzenie, akt zmieniający musi mieć zasadniczo tę samą formę.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Dokument roboczy służb Komisji odnoszący się do oceny *ex post* rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 został przyjęty wraz z niniejszym wnioskiem¹¹.

Zidentyfikowano następujące główne obszary działania:

- Sektor międzymiastowych przewozów autokarowych i autobusowych nie rośnie w tempie porównywalnym z innymi rodzajami transportu, a jego udział w rynku maleje nieprzerwanie w dłuższym okresie.
- Występują przeszkody na rynkach krajowych, co utrudnia rozwój usług autokarowych i autobusowych na trasach międzymiastowych.

¹¹ Zob. przypis 3.

- Bez konkurencyjnych przewozów międzymiastowych międzynarodowe autokarowe i autobusowe usługi regularne stanowią mniej atrakcyjną ofertę dla użytkowników.
- Zakres celów pierwotnego rozporządzenia nie obejmuje problemu dyskryminacji w zakresie dostępu do terminali.
- Występują nadmierne administracyjne koszty wejścia na rynek.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami były zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

Proces konsultacji obejmował pięć odrębnych działań konsultacyjnych. Wykorzystano metody otwartych i ukierunkowanych konsultacji oraz rozmaite narzędzia konsultacji.

Jeśli chodzi o otwarte konsultacje, przeprowadzono trwające 13 tygodni internetowe konsultacje publiczne (obejmujące zarówno ocenę *ex post*, jak i ocenę skutków), które odbyły się w okresie między 14 grudnia 2016 r. a 15 marca 2017 r.

Głównymi celami były:

- wsparcie weryfikacji problemów napotykaných przez sektor, które zidentyfikowano w trakcie oceny *ex post*;
- zatwierdzenie celów ewentualnych interwencji strategicznych; oraz
- uzyskanie opinii zainteresowanych stron na temat stosowności i spodziewanych skutków interwencji.

Konsultacje obejmowały dwa kwestionariusze – pierwszy przeznaczony dla ogółu społeczeństwa oraz drugi, bardziej specjalistyczny, skierowany do kluczowych zainteresowanych stron. Komisja otrzymała ogółem 171 odpowiedzi. 18 odpowiedzi w ramach kwestionariusza ogólnego obejmowało: 8 odpowiedzi od obywateli/konsumentów; 7 odpowiedzi od przedsiębiorstw; 2 odpowiedzi od organizacji pozarządowych; oraz 1 odpowiedź w kategorii innych respondentów. 153 odpowiedzi w ramach kwestionariusza specjalistycznego obejmowało: 68 odpowiedzi od przedsiębiorstw uczestniczących w łańcuchu transportowym; 28 odpowiedzi od organizacji pozarządowych; 17 odpowiedzi od pracowników sektora transportu drogowego osób; 7 odpowiedzi od organów regulacyjnych; 3 odpowiedzi od organów rządowych UE; 3 odpowiedzi od organów egzekwowania prawa; 1 odpowiedź w kategorii obywatel/konsument; 1 odpowiedź ze środowisk akademickich; oraz 25 odpowiedzi od innych respondentów.

Ukierunkowane konsultacje obejmowały wysłanie szczegółowego kwestionariusza kluczowym zainteresowanym stronom, które zidentyfikowano podczas wstępnego etapu badania. W następstwie opracowania czterech różnych kwestionariuszy, które dopasowano do poszczególnych kategorii zainteresowanych stron, otrzymano: 20 odpowiedzi od ministerstw/organów regulacyjnych; 2 odpowiedzi od organizacji ogólnoeuropejskich; 3 odpowiedzi od przewoźników; oraz 6 odpowiedzi od stowarzyszeń przewoźników.

Przeprowadzono również rozmowy, aby uzyskać bardziej szczegółowy wgląd w doświadczenia zainteresowanych stron, a także ich opinie na temat różnych rozważanych

środków. Stanowiły one również okazję do wystąpienia o dane ilościowe niezbędne do przeprowadzenia oceny skutków. W każdym przypadku przekazano z wyprzedzeniem szczegółowe pytania lub poproszono o doprecyzowanie informacji dostarczonych za pomocą kwestionariuszy. Przeprowadzono również rozmowy z przedstawicielami: 6 ministerstw/organów regulacyjnych; 4 organizacji ogólnoeuropejskich; 4 przewoźników; oraz 4 stowarzyszeń przewoźników.

Specjalne badanie opinii publicznej Eurobarometr¹² na temat usług autokarowych zostało przeprowadzone wśród Europejczyków w UE-28. W dniach 18–27 marca 2017 r. przeprowadzono 27 901 wywiadów. Celem tego badania było zebranie opinii Europejczyków na temat szeregu kwestii dotyczących zadowolenia z aktualnych usług autokarowych w poszczególnych państwach członkowskich oraz powodów korzystania bądź niekorzystania z takich usług. Kluczowe wyniki badania są następujące:

- W całej UE z usług autokarowych korzysta jedynie mniejszość respondentów, a ponad sześciu na dziesięciu z nich (64 %) stwierdziło, że nigdy nie korzysta z przewozów autokarowych w przypadku podróży krajowych.
- Najczęściej wymienianym powodem korzystania z usług autokarowych są ich niskie ceny (33 %).
- Najczęściej wymieniane sposoby zachęcenia osób, które nie korzystają z usług autokarowych, do ich częstszego wykorzystywania to: sytuacja nieposiadania samochodu (37 %), obniżka cen (26 %) oraz rozbudowanie sieci linii i przystanków (11 %).

Podczas przeprowadzania oceny *ex post* i oceny skutków zorganizowano kilka seminariów z udziałem zainteresowanych stron, spotkań i innych wydarzeń.

Informacje zebrane podczas konsultacji potwierdziły istnienie głównych problemów zidentyfikowanych w trakcie oceny *ex post*.

Wszystkie zainteresowane strony wyrażały silne poparcie dla możliwych środków strategicznych mających na celu rozwiązanie problemów dyskryminacji w zapewnianiu dostępu do terminali. Reakcje dotyczące możliwych środków strategicznych znoszących ograniczenia w dostępie do krajowych rynków przewozów międzymiastowych były podzielone, gdyż niektóre grupy zainteresowanych stron poparły zmiany, a inne wyraziły swoją niechęć. Grupy przedstawicieli przewoźników, przewoźnicy i osoby pracujące w branży są zasadniczo bardziej przychylne stworzeniu wspólnych ram, natomiast niektóre organy rządowe, organy regulacyjne i organizacje pozarządowe podkreślają konieczność ustalenia mechanizmów dostępu do rynku odzwierciedlających sytuację poszczególnych państw członkowskich i zapewniających ochronę w przypadku umów o usługi publiczne.

• **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Zewnętrzny wykonawca zapewnił wkład na potrzeby analizy pomocniczej towarzyszącej ocenie skutków, którą zakończono w sierpniu 2017 r.¹³

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

¹³ Zob. przypis 3.

- **Ocena skutków**

Niniejszy wniosek poparty jest oceną skutków, która została rozpatrzona przez Radę ds. Kontroli Regulacyjnej (zwaną dalej „Radą”) przy dwóch okazjach. Otrzymała ona najpierw negatywną opinię w dniu 24 lipca 2017 r., a następnie pozytywną opinię z zastrzeżeniami w dniu 13 września 2017 r. Wszystkie najważniejsze uwagi Rady zostały uwzględnione w zmienionej wersji oceny skutków. Jak wspomniano w załączniku 1 do sprawozdania z oceny skutków, do zastrzeżeń ustosunkowano się w następujący sposób:

- wzmocniono argumentację, aby wyjaśnić potrzebę podjęcia działań na szczeblu UE;
- przekształcono i zrewidowano część zawierającą określenie problemu, aby uwzględnić niski udział zrównoważonych rodzajów transportu;
- zrewidowano cele ogólne. Określono dwa cele ogólne, które wzajemnie się uzupełniają, a nie wykluczają;
- opisano prawdopodobne reakcje na wprowadzenie usług komercyjnych i spodziewane skutki dla umów o usługi publiczne, a także przedstawiono wzory umów zwykle stosowanych na potrzeby połączeń z obszarami wiejskimi;
- uwzględniono różnice w transporcie drogowym i kolejowym w poszczególnych państwach; oraz
- przedstawiono dodatkowe informacje na temat terminali i wyjaśniono, że w ocenie skutków skoncentrowano się na równym dostępie do terminali.

W ocenie skutków rozważono dwa zestawy pakietów strategicznych.

- Pierwszy zestaw dotyczy problemów związanych z „nadmiernymi administracyjnymi kosztami wejścia na rynek” i „ograniczonym dostępem do krajowych rynków przewozów międzymiastowych”.
- Drugi zestaw dwóch pakietów strategicznych dotyczy problemu „ograniczonego dostępu do kluczowej infrastruktury”.

Problemy związane z dostępem do rynku i problemy związane z dostępem do terminali nie są wzajemnie powiązane, a zasięg geograficzny skutków jest różny w każdym przypadku. Dokładniej rzecz ujmując, poważne ograniczenia w dostępie do rynku obowiązują jedynie w 14 państwach członkowskich, natomiast problem dyskryminacji w dostępie do terminali napotykaną jest w całej UE-28. W obu zestawach pakiety strategiczne zostały określone w taki sposób, aby odzwierciedlić rosnące poziomy interwencji regulacyjnej i spodziewanego wpływu.

Pierwszy pakiet strategiczny zapewniłby otwarty dostęp do rynku dla usług regularnych z możliwością odmowy wydania zezwolenia, jeżeli zagrożona jest równowaga ekonomiczna obowiązującej umowy o usługi publiczne.

Drugi pakiet strategiczny daje państwom członkowskim możliwość odmowy wydania zezwolenia, jeżeli równowaga ekonomiczna obowiązującej umowy o usługi publiczne jest zagrożona przez proponowaną nową usługę przewozu pasażerów na odległość poniżej 100 km w linii prostej.

Trzeci pakiet strategiczny znosi procedury wydawania zezwoleń dla usług regularnych przewozów pasażerów na odległość co najmniej 100 km w linii prostej.

Czwarty pakiet strategiczny zawiera zachęty dla operatorów i zarządców terminali do zapewnienia przewoźnikom wykonującym usługi regularne dostępu na sprawiedliwych i rozsądnych warunkach, bez dyskryminacji między podmiotami.

Piąty pakiet strategiczny obejmuje zasady równego dostępu zobowiązujące operatorów i zarządców terminali do zapewnienia przewoźnikom wykonującym usługi regularne dostępu na sprawiedliwych i rozsądnych warunkach, bez dyskryminacji między podmiotami.

Ocena wykazała, że najlepszym rozwiązaniem byłoby połączenie drugiego i piątego pakietu strategicznego. Ogólnie uznaje się, że jest to najbardziej skuteczna kombinacja, i szacuje się, że wygeneruje ona oszczędności kosztów administracyjnych dla przedsiębiorstw i organów administracji rządu 1,56 mld EUR dla UE-28 w okresie objętym oceną (2015–2035). Taka kombinacja wariantów miałaby również pozytywny wpływ na transport, prowadząc do zwiększenia działalności w zakresie przewozów autokarowych o ponad 11 % w 2030 r. w stosunku do scenariusza odniesienia, i zwiększyłaby udział tego rodzaju transportu w rynku o prawie jeden punkt procentowy. Zwiększyłaby ona dostępność połączeń dla grup społecznych znajdujących się w niekorzystnej sytuacji o 62 mld pasażerokilometrów w 2030 r., zapewniając jednocześnie utworzenie 85 000 nowych miejsc pracy, oraz przyczyniłaby się do obniżenia kosztów wypadków o 2,8 mld EUR dla UE-28 w okresie objętym oceną. Miałaby ponadto pozytywny wpływ na środowisko naturalne, przynosząc 183 mln EUR łącznych oszczędności netto kosztów emisji CO₂ oraz 590 mln EUR łącznych oszczędności netto kosztów zanieczyszczenia powietrza dla UE-28. Oczekuje się, że wariant ten spowodowałby ograniczone przesunięcie działalności z transportu kolejowego na transport drogowy oraz spadek udziału transportu kolejowego ogółem o 0,4 punktu procentowego w 2030 r. w stosunku do scenariusza odniesienia (z 8,4 % do 8 %), powodując utratę przychodów z umów o kolejowe usługi publiczne o 1,4 % i zwiększenie dotacji do umów o autokarowe usługi publiczne o mniej niż 1 %. Nie podważyłoby to zrównoważonego charakteru umów o usługi publiczne dotyczących obsługi odległych obszarów miejskich.

Wniosek jest zgodny z preferowanym wariantem wskazanym w ocenie skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek służy realizacji celu programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT), polegającego na zwiększeniu skuteczności i ograniczeniu obciążeń regulacyjnych dla przedsiębiorstw. Dokonuje się tego przede wszystkim poprzez przyspieszenie procedury wydawania zezwoleń dzięki ograniczeniu liczby przesłanek odmowy wydania zezwolenia dla nowej linii autokarowej. Procedura wydawania zezwoleń staje się prostsza i bardziej przejrzysta, co skutecznie obniża bariery dla nowych podmiotów wchodzących na rynek. Przewoźnicy odnoszą korzyści, ponieważ ograniczenie przesłanek odmowy daje im większą pewność odnośnie do oceny rentowności nowej linii. Lepszy dostęp do terminali skróci czas uzyskiwania przez przedsiębiorstwa dostępu do terminali i umożliwi im wcześniejsze uruchamianie nowych linii autobusowych, co zagwarantuje szybsze osiąganie przychodów przyrostowych. I wreszcie dzięki wyeliminowaniu formularza przejazdu przewoźnicy będą wykonywać mniej czynności administracyjnych.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej¹⁴.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Komisja będzie monitorować i oceniać wdrażanie i skuteczność rozporządzenia. Komisja przedłoży sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszego rozporządzenia najpóźniej pięć lat po dacie rozpoczęcia jego stosowania. Oczekuje się, iż dzięki liberalizacji krajowych rynków autokarowych i autobusowych usług regularnych, niniejsze rozporządzenie przyczyni się do lepszego funkcjonowania rynku transportu drogowego osób. Istotne informacje zostaną uzyskane od właściwych organów krajowych oraz poprzez ankietę przeprowadzaną wśród przewoźników transportu drogowego osób.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Główne elementy wniosku są następujące:

Rozdział I – PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1 – Zakres stosowania

Obecnie zgodnie z art. 1 ust. 4 zakres rozporządzenia obejmuje krajowy zarobkowy przewóz drogowy osób, wykonywany tymczasowo przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim. Proponuje się zmianę tego przepisu w celu objęcia zakresem rozporządzenia wszystkich zarobkowych usług regularnych wykonywanych przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie.

Artykuł 2 – Definicje

Proponuje się wprowadzenie zmiany w pkt 2 w celu doprecyzowania, że przewozy ekspresowe uznawane są za usługi regularne.

Proponuje się wprowadzenie zmiany w pkt 7 w celu aktualizacji definicji w następstwie liberalizacji krajowych usług regularnych.

dodanie definicji nowych terminów: „terminal” oraz „operator terminalu”. Definicje te są niezbędnym warunkiem wstępnym uregulowania dostępu do terminali.

Proponuje się dodanie definicji nowego terminu „realnego rozwiązania alternatywnego” w celu wyjaśnienia, jakie inne terminale powinien wskazać przewoźnikowi operator terminalu w przypadku odmowy dostępu do własnego terminalu.

Artykuł 3a – Organ regulacyjny

¹⁴ Karta praw podstawowych Unii Europejskiej, Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

Proponuje się dodanie nowego artykułu zobowiązującego państwa członkowskie do wyznaczenia organu regulacyjnego, który powinien być niezależny od jakiegokolwiek innego organu publicznego. Celem tego wymogu jest uniknięcie wszelkich konfliktów interesów w przypadku, gdy organ regulacyjny przeprowadza analizę ekonomiczną, aby ustalić, czy równowaga ekonomiczna umowy o usługi publiczne jest zagrożona, lub gdy działa jako instancja odwoławcza w sprawach dostępu do terminali. Wyznaczony może zostać nowy organ lub organ już istniejący. Procedury regulujące mianowanie personelu powinny przyczyniać się do jego niezależności. Organ ten powinien mieć możliwość uzyskiwania wymaganych informacji oraz egzekwowania wykonania swoich decyzji za pomocą odpowiednich sankcji. Ponadto wielkość organu regulacyjnego w danym państwie członkowskim powinna być proporcjonalna do poziomu działalności w zakresie transportu drogowego osób w tym państwie.

Rozdział II – LICENCJA WSPÓLNOTOWA I DOSTĘP DO RYNKU

Artykuł 5 – Dostęp do rynku

Proponuje się skreślenie akapitu piątego w art. 5 ust. 3, gdyż uznano, że wymóg podawania nazw przewoźników i punktów połączeń na trasie właściwym organom stracił swoje znaczenie i tworzy zbędne obciążenie administracyjne.

Artykuł 5a – Dostęp do terminali

Proponuje się dodanie nowego artykułu wprowadzającego wymóg przyznawania przewoźnikom praw dostępu do terminali na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach w celu prowadzenia usług regularnych. Warunki dostępu do terminali powinny być publikowane.

Artykuł 5b – Procedura przyznawania dostępu do terminali

Proponuje się dodanie nowego artykułu określającego procedurę dostępu do terminali. Wnioski o przyznanie dostępu należy rozpatrywać odmownie jedynie w przypadku braku dostępnych miejsc w terminalu. Decyzje w sprawie wniosków o przyznanie dostępu mają być podejmowane w terminie dwóch miesięcy i muszą zawierać należyte uzasadnienie. Przewoźnicy muszą mieć możliwość odwołania się od tych decyzji do organu regulacyjnego. Decyzja organu regulacyjnego powinna być wiążąca.

Rozdział III – USŁUGI REGULARNE WYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

Artykuł 8 – Procedura wydawania zezwoleń na międzynarodowy przewóz osób na odległość poniżej 100 km w linii prostej

Dokonuje się zmiany art. 8 w celu określenia procedury wydawania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób na odległość poniżej 100 km w linii prostej. Organy wydające zobowiązane są do uzyskania zgody pozostałych państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni, a odległość przewozu wynosi mniej niż 100 km. Udziela się zezwolenia, chyba że odmowa jest uzasadniona z jasno określonych powodów. Jeśli właściwe organy nie mogą dojść do porozumienia w sprawie zezwolenia, sprawa może zostać przekazana Komisji. Komisja jest zobowiązana do podjęcia decyzji, która będzie obowiązywała do czasu przyjęcia decyzji przez właściwy organ.

Artykuł 8a – Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób na odległość co najmniej 100 km w linii prostej

Dodaje się art. 8a w celu określenia procedury udzielania zezwoleń na międzynarodowe usługi regularne przewozu pasażerów na odległość 100 km w linii prostej. Odmowy dopuszczenia nowej usługi nie można uzasadniać tym, że zagraża ona równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne.

Artykuł 8b – Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie krajowych usług regularnych

Proponuje się dodanie art. 8b w celu określenia procedury wydawania zezwoleń na wykonywanie krajowych usług regularnych. Można odmówić wydania zezwolenia na wykonywanie nowej usługi przewozu pasażerów na odległość poniżej 100 km w linii prostej, jeżeli zagraża ona równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne. Z uwagi na różnice w sposobie, w jaki państwa członkowskie organizują różne rodzaje transportu publicznego na ich terytorium, oraz różne warunki geograficzne państw członkowskich, próg odległości może zostać podniesiony do 120 kilometrów, jeżeli nowa usługa ma obsługiwać miejsce rozpoczęcia podróży oraz miejsce docelowe, obsługiwane już w ramach więcej niż jednej umowy o usługi publiczne.

Artykuł 8c – Decyzje organów wydających

Proponuje się dodanie art. 8c w celu określenia decyzji organów wydających zezwolenia. Przewiduje on udzielenie zezwolenia, udzielenie zezwolenia z ograniczeniami bądź odmowne rozpatrzenie wniosku przez organy wydające. Zawiera wymóg, zgodnie z którym decyzja w sprawie odmowy wydania zezwolenia lub udzielenia zezwolenia z ograniczeniami musi zawierać uzasadnienie. Określa on podstawy odmownego rozpatrzenia wniosku.

Artykuł 8d – Ograniczenie prawa dostępu

Proponuje się dodanie art. 8b w celu określenia procedury ochrony umów o usługi publiczne. Państwa członkowskie mogą rozpatrywać odmownie wnioski o zezwolenie, jeżeli zagrażają one równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne. Jedynie określone zainteresowane strony mogą wystąpić do organu regulacyjnego o przeprowadzenie analizy ekonomicznej. Organ regulacyjny może uznać, że należy udzielić zezwolenia, udzielić zezwolenia pod pewnymi warunkami bądź odmówić jego udzielenia. Konkluzje organu regulacyjnego powinny być wiążące.

Rozdział IV – SZCZEGÓLNE USŁUGI REGULARNE NIEPODLEGAJĄCE ZEZWOLENIOM

Artykuł 12 – Dokumenty kontrolne

Proponuje się skreślenie art. 12 ust. 1–5 w celu zniesienia formularza przejazdu jako dokumentu kontrolnego w przewozach okazjonalnych. Powinno to wyeliminować niepotrzebne obciążenie administracyjne.

Artykuł 13 – Wycieczki lokalne

Proponuje się skreślenie art. 13, ponieważ wycieczki lokalne zostają zliberalizowane na podstawie art. 15, co sprawia, że przedmiotowy artykuł staje się zbędny.

Rozdział V – KABOTAŻ

Artykuł 15 – Dopuszczalne przewozy kabotażowe

Proponuje się zmianę tego artykułu w celu doprecyzowania, że wymóg świadczenia usług regularnych w ramach międzynarodowych usług regularnych oraz zakaz wykonywania przewozów kabotażowych w formie usług regularnych wykonywanych niezależnie od usługi regularnej zostają skreślone. Wycieczki lokalne stanowią dopuszczalny przewóz kabotażowy i są objęte lit. b).

Artykuł 17 – Dokumenty kontrolne w przewozach kabotażowych

Proponuje się skreślenie art. 17, aby znieść wymóg stosowania formularzy przejazdu dla przewozów kabotażowych w formie usług okazjonalnych. Dokumenty kontrolne dla szczególnych usług regularnych są określone w art. 12 ust. 6.

Rozdział VI – KONTROLE I KARY

Artykuł 19 – Kontrola na drogach i w przedsiębiorstwach

Proponuje się doprecyzować w art. 19 ust. 2, że przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe w formie usług regularnych są zobowiązani umożliwić przeprowadzanie kontroli, ponieważ świadczenie tych usług będzie dozwolone niezależnie od wykonywania międzynarodowego przewozu osób.

Rozdział VII – WYKONANIE

Artykuł 28 – Sprawozdawczość

Proponuje się ustanowienie obowiązków sprawozdawczych, tak aby Komisja uzyskała spójne i wiarygodne informacje od wszystkich państw członkowskich, co umożliwi jej monitorowanie oraz ocenę wykonania i skuteczności przepisów. Proponowany nowy ust. 5 stanowi, że Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w terminie 5 lat od daty rozpoczęcia stosowania rozporządzenia, sprawozdanie określające, w jakim stopniu rozporządzenie przyczyniło się do lepszego funkcjonowania rynku transportu drogowego osób.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁷ wykazało, że przewoźnicy działający na rynkach krajowych napotykają przeszkody ograniczające rozwój międzymiastowych usług autokarowych. Ponadto usługi przewozu drogowego osób nie nadążają za zmieniającymi się potrzebami obywateli w zakresie dostępności i jakości, a zrównoważone rodzaje transportu nadal mają niewielki udział w rynku ogółem. W rezultacie pewne grupy obywateli znajdują się w niekorzystnej sytuacji pod względem dostępności usług przewozu osób i występuje więcej wypadków drogowych, emisji i zatorów komunikacyjnych ze względu na większe wykorzystanie samochodów.
- (2) Aby zapewnić spójność ram autokarowego i autobusowego przewozu osób na trasach międzymiastowych w całej Unii, rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 powinno mieć zastosowanie do wszystkich przewozów międzymiastowych realizowanych w ramach usług regularnych. Zakres tego rozporządzenia należy zatem rozszerzyć.
- (3) W każdym państwie członkowskim powinien zostać wyznaczony niezależny i bezstronny organ regulacyjny, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku transportu drogowego osób. Organ ten może być również odpowiedzialny za inne regulowane sektory (np. kolej, energetykę czy telekomunikację).

¹⁵ Dz.U. C z , s. .

¹⁶ Dz.U. C z , s. .

¹⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

- (4) Zarobkowe usługi regularne przewozu nie powinny zagrażać równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o usługi publiczne. Z tego względu organ regulacyjny powinien być w stanie dokonać obiektywnej analizy ekonomicznej w celu uniknięcia takiego zagrożenia.
- (5) Wykonywanie usług regularnych w formie przewozów kabotażowych powinno być uzależnione od posiadania licencji wspólnotowej. Aby ułatwić skuteczną kontrolę tych usług przez organy egzekwowania prawa, należy doprecyzować zasady dotyczące wydawania licencji wspólnotowych.
- (6) Aby zapewnić uczciwą konkurencję na rynku, przewoźnicy wykonujący usługi regularne powinni otrzymać prawa dostępu do terminali w Unii na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach. Odwołania od decyzji o odmowie przyznania dostępu lub jego ograniczeniu powinny być wnoszone do organu regulacyjnego.
- (7) Należy utrzymać zezwolenia na wykonywanie usług regularnych, ale jednocześnie dostosować pewne zasady dotyczące procedury wydawania tych zezwoleń.
- (8) Procedurą wydawania zezwoleń powinny zostać objęte zezwolenia na zarówno krajowe, jak i międzynarodowe usługi regularne. Należy udzielić zezwolenia, chyba że istnieją szczególne powody odmowy jego wydania leżące po stronie wnioskodawcy lub usługa zagraża równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne. Należy wprowadzić próg odległości w celu zapewnienia, aby zarobkowe usługi regularne przewozu nie zagrażały równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o usługi publiczne. W przypadku tras już obsługiwanych w ramach więcej niż jednej umowy o usługi publiczne powinna istnieć możliwość podniesienia tego progu.
- (9) Przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim powinni mieć możliwość świadczenia krajowych usług regularnych na takich samych warunkach co przewoźnicy mający siedzibę w danym państwie.
- (10) Należy maksymalnie ograniczyć formalności administracyjne, nie likwidując jednak kontroli i sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. Formularz przejazdu stanowi niepotrzebne obciążenie administracyjne i powinien zatem zostać zniesiony.
- (11) Wycieczki lokalne stanowią dopuszczalny przewóz kabotażowy i są objęte ogólnymi zasadami kabotażu. Artykuł dotyczący wycieczek lokalnych powinien zatem zostać usunięty.
- (12) Z uwagi na znaczenie skutecznego egzekwowania rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 przepisy dotyczące kontroli na drogach i w przedsiębiorstwach powinny zostać zmienione w celu uwzględnienia przewozów kabotażowych.
- (13) W zakresie, w jakim niniejsze rozporządzenie dokonuje harmonizacji zasad wykonywania autokarowych i autobusowych usług regularnych oraz dostępu do terminali na rynkach krajowych, jego cele, a mianowicie promowanie mobilności międzymiastowej i zwiększenie udziału zrównoważonych rodzajów transportu w transporcie ogółem, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie. W związku z powyższym Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(14) W celu uwzględnienia zmian rynkowych i postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załączników I i II do rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 oraz uzupełnienia tego rozporządzenia o przepisy dotyczące wzoru zaświadczeń dla działalności transportowej prowadzonej na własny rachunek, wzoru wniosków o zezwolenia i wzoru samych zezwoleń, procedury i kryteriów, których należy przestrzegać w celu ustalenia, czy proponowana usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne, a także obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹⁸. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć możliwość systematycznego udziału w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(15) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1073/2009,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego zarobkowego przewozu drogowego osób, wykonywanego przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem V.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. «usługi regularne» oznaczają usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym przejazd odbywa się bez przystanków pośrednich albo pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. „przewóz kabotażowy” oznacza krajowe usługi zarobkowego przewozu drogowego osób wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim;”;

c) dodaje się pkt 9–11 w brzmieniu:

„9. „terminal” oznacza dowolny obiekt o powierzchni co najmniej 600 m², który zapewnia miejsca postoju wykorzystywane przez autokary i autobusy do zabierania lub dowożenia pasażerów;

10. „operator terminalu” oznacza dowolny podmiot odpowiedzialny za przyznawanie dostępu do terminalu;

¹⁸ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

11. „realne rozwiązanie alternatywne” oznacza inny terminal, który może zostać zaakceptowany przez przewoźnika z ekonomicznego punktu widzenia i który pozwala mu świadczyć daną usługę przewozu osób.”;

3) przed rozdziałem II dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Organ regulacyjny

1. Każde państwo członkowskie wyznacza jeden krajowy organ regulacyjny dla sektora transportu drogowego osób. Organ ten działa bezstronnie oraz jest odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od wszelkich innych organów publicznych lub prywatnych. Organ ten jest niezależny od wszelkich właściwych organów, które uczestniczą w zawieraniu umów o usługi publiczne.

Organ regulacyjny może być odpowiedzialny za inne sektory podlegające regulacji.

2. Organ regulacyjny dla sektora transportu drogowego osób musi posiadać niezbędne możliwości organizacyjne pod względem zasobów ludzkich i innych zasobów, które muszą być proporcjonalne do znaczenia tego sektora w danym państwie członkowskim.

3. Organ regulacyjny wykonuje następujące zadania:

- a) przeprowadza analizy ekonomiczne w celu ustalenia, czy proponowana nowa usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne;
- b) gromadzi i przekazuje informacje na temat dostępu do terminali; oraz
- c) podejmuje decyzje w sprawie odwołań od decyzji operatorów terminali.

4. Organ regulacyjny może, wykonując swoje zadania, żądać odpowiednich informacji od właściwych organów, operatorów terminali, podmiotów wnioskujących o wydanie zezwolenia oraz wszelkich osób trzecich działających na terytorium danego państwa członkowskiego.

Żądane informacje muszą zostać dostarczone w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny i nieprzekraczającym jednego miesiąca. W uzasadnionych przypadkach organ regulacyjny może przedłużyć termin przedłożenia informacji o maksymalnie dwa tygodnie. Organ regulacyjny musi być w stanie wyegzekwować realizację wniosków o udzielenie informacji za pomocą sankcji, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały kontroli sądowej. Kontrola ta może mieć skutek zawieszający jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu regulacyjnego mogłoby przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, które wynikają z prawa konstytucyjnego danego państwa członkowskiego.

6. Decyzje podjęte przez organy regulacyjne są podawane do wiadomości publicznej.”;

- 4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Prowadzenie międzynarodowych autobusowych i autokarowych przewozów osób oraz przewozów kabotażowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej wydanej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.”;
 - b) ust. 2 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
„Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu dostosowania ich do postępu technicznego.”;
- 5) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 3 skreśla się akapit piąty;
 - b) ust. 5 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:
„Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór zaświadczeń.”;
- 6) dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Dostęp do terminali

1. Operatorzy terminali przyznają przewoźnikom prawo dostępu do terminali na potrzeby wykonywania usług regularnych, w tym do wszelkich urządzeń lub usług zapewnianych w danym terminalu, na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach.

2. Operatorzy terminali dokładają starań, aby uwzględnić wszystkie wnioski o przyznanie dostępu w celu zapewnienia optymalnego wykorzystania terminali.

Wnioski o przyznanie dostępu można rozpatrzyć odmownie wyłącznie ze względu na brak dostępnych miejsc.

W przypadku gdy operator terminalu rozpatruje odmownie wniosek o przyznanie dostępu, musi wskazać realne rozwiązania alternatywne.

3. Operatorzy terminali muszą publikować przynajmniej następujące informacje w jednym lub kilku językach urzędowych Unii:

- a) wykaz wszystkich świadczonych usług i ceny tych usług;
- b) zasady planowania alokacji dostępnych miejsc;
- c) aktualny harmonogram alokacji dostępnych miejsc.

Informacje te są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej, na wniosek, przez operatora terminalu oraz organ regulacyjny, a w przypadku posiadania przez nich stron internetowych – na takich stronach.

Informacje te muszą być, w razie potrzeby, aktualizowane i zmieniane.”;

- 7) dodaje się art. 5b w brzmieniu:

„Artykuł 5b

Procedura przyznawania dostępu do terminali

1. Przewoźnik ubiegający się o dostęp do terminalu przedkłada wniosek operatorowi terminalu.
2. Jeżeli dostęp nie może zostać przyznany zgodnie z wnioskiem, operator terminalu rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi przewoźnikami w celu uwzględnienia wniosku.
3. Operator terminalu wydaje decyzję w sprawie wniosku o przyznanie dostępu w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika. Decyzje w sprawie dostępu zawierają uzasadnienie.
4. Wnioskodawcy mogą odwołać się od decyzji operatorów terminali. Odwołania wnoszą się do organu regulacyjnego.
5. Jeżeli organ regulacyjny rozpatruje odwołanie od decyzji wydanej przez operatora terminalu, przyjmuje uzasadnioną decyzję w ustalonym terminie, a w każdym przypadku w ciągu trzech tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

Decyzja organu regulacyjnego w sprawie odwołania jest wiążąca. Organ regulacyjny musi być w stanie wyegzekwować jej realizację za pomocą sankcji, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Decyzja podlega wyłącznie kontroli sądowej.”;

- 7) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 1 akapit pierwszy zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Zezwolenia są wydawane na rzecz określonego przewoźnika, w formie papierowej lub elektronicznej, i nie mogą być przenoszone.”;
 - b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. „Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór zezwoleń.”;
- 8) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wnioski o zezwolenie na wykonywanie usług regularnych przedkłada się organowi wydającemu w formie papierowej lub elektronicznej.

2. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór wniosków.”;
- 9) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Procedura wydawania zezwoleń na międzynarodowy przewóz osób na odległość poniżej 100 km w linii prostej

1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z właściwymi organami wszystkich państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni, a odległość przewozu wynosi mniej niż 100 km w linii prostej. W terminie dwóch tygodni od daty otrzymania wniosku organ wydający przesyła go, wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów, do takich właściwych organów, wnosząc o wydanie przez nie zgody. W tym samym czasie organ wydający przekazuje

wspomniane dokumenty właściwym organom pozostałych państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa przewozu, w celach informacyjnych.

2. Właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w terminie trzech miesięcy. Bieg tego terminu rozpoczyna się z datą otrzymania wniosku o wydanie zgody ustaloną na podstawie potwierdzenia odbioru. Jeżeli właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o zgodę, nie dojdą do porozumienia, podają tego przyczyny.

Jeżeli właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o zgodę, nie udzielą odpowiedzi w terminie określonym w akapicie pierwszym, uznaje się, że wyraziły zgodę.

3. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie czterech miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.

4. Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z powodów wymienionych w art. 8c ust. 2 lit. a)–d).

5. Jeżeli jeden z właściwych organów nie zgadza się na udzielenie zezwolenia, sprawa może zostać przekazana Komisji w terminie dwóch miesięcy od daty otrzymania jego odpowiedzi.

6. Po konsultacji z państwami członkowskimi właściwych organów, które nie wyraziły zgody, Komisja – w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji od organu wydającego – podejmuje decyzję. Decyzja staje się skuteczna po 30 dniach od powiadomienia zainteresowanych państw członkowskich.

7. Decyzja Komisji ma zastosowanie do czasu, kiedy państwa członkowskie osiągną porozumienie, a organ wydający przyjmie decyzję w sprawie wniosku.

10) dodaje się art. 8a–8d w brzmieniu:

„Artykuł 8a

Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób na odległość co najmniej 100 km w linii prostej

1. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.

2. Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z powodów wymienionych w art. 8c ust. 2 lit. a)–c).

3. Organ wydający przekazuje właściwym organom wszystkich państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni, a także właściwym organom państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa przewozu, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie, kopię wniosku, wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną, w celach informacyjnych.

Artykuł 8b

Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie krajowych usług regularnych

1. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika. Termin ten może zostać przedłużony do czterech miesięcy w przypadku, gdy wymagana jest analiza zgodnie z art. 8c ust. 2 lit. d).

2. Zezwolenia na wykonywanie krajowych usług regularnych udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z powodów wymienionych w art. 8c ust. 2 lit. a)–c) oraz – w przypadku gdy odległość przewozu pasażerów wynosi mniej niż 100 km w linii prostej – w art. 8c ust. 2 lit. d).

3. Odległość, o której mowa w ust. 2, może zostać zwiększona do 120 kilometrów, jeżeli wprowadzana usługa regularna będzie obsługiwać miejsce rozpoczęcia podróży oraz miejsce docelowe, obsługiwane już w ramach więcej niż jednej umowy o usługi publiczne.

Artykuł 8c

Decyzje organów wydających

1. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w art. 8, 8a lub 8b organ wydający udziela zezwolenia, udziela zezwolenia z ograniczeniami lub rozpatruje odmownie wniosek. Organ wydający informuje o swojej decyzji wszystkie właściwe organy, o których mowa w art. 8 ust. 1.

2. Decyzje o odmownym rozpatrzeniu wniosku lub udzieleniu zezwolenia z ograniczeniami zawierają uzasadnienie.

Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z następujących powodów:

a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi będącej przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów będących bezpośrednio w jego dyspozycji;

b) wnioskodawca nie zastosował się do krajowych lub międzynarodowych przepisów w zakresie transportu drogowego, a w szczególności warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na wykonywanie usług międzynarodowego przewozu drogowego osób, lub dopuścił się poważnego naruszenia unijnych przepisów w zakresie transportu drogowego, w szczególności przepisów mających zastosowanie do pojazdów, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców;

c) w przypadku wniosku o przedłużenie ważności zezwolenia nie zostały spełnione warunki zezwolenia;

d) organ regulacyjny stwierdzi na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, że usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne.

Organ wydający nie może rozpatrzyć odmownie wniosku wyłącznie ze względu na fakt, że przewoźnik oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, albo na fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ wydający podlegały kontroli sądowej. Kontrola ta może mieć skutek zawieszający jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu wydającego mogłoby przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne

szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, które wynikają z prawa konstytucyjnego danego państwa członkowskiego.

Artykuł 8d

Ograniczenie prawa dostępu

1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu do międzynarodowego i krajowego rynku usług regularnych, jeżeli proponowana usługa regularna służy przewozowi osób na odległość poniżej 100 kilometrów w linii prostej oraz jeżeli usługa ta zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne.

2. Właściwe organy, które zawarły umowy o usługi publiczne, lub podmioty świadczące usługi publiczne realizujące umowę o usługi publiczne mogą wystąpić do organu regulacyjnego o przeprowadzenie analizy tego, czy równowaga ekonomiczna umowy o usługi publiczne byłaby zagrożona.

Organ regulacyjny rozpatruje wniosek i podejmuje decyzję, czy należy przeprowadzić analizę ekonomiczną. Informuje on o swojej decyzji zainteresowane strony.

3. W przypadku gdy organ regulacyjny przeprowadza analizę ekonomiczną, informuje wszystkie zainteresowane strony o wynikach tej analizy i swoich konkluzjach w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ regulacyjny może uznać, że należy udzielić zezwolenia, udzielić zezwolenia pod pewnymi warunkami bądź odmówić jego udzielenia.

Konkluzje organu regulacyjnego są wiążące dla organów wydających.

4. Właściwe organy i podmioty świadczące usługi publiczne przekazują organowi regulacyjnemu informacje niezbędne do celów ust. 2 i 3.

5. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych ustanawiających procedurę i kryteria, których należy przestrzegać na potrzeby stosowania niniejszego artykułu.”;

11) art. 9 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Art. 8, 8a, 8b i 8c stosuje się odpowiednio do wniosków o przedłużenie ważności zezwoleń lub o zmianę warunków, na jakich świadczone muszą być usługi wymagające zezwolenia.”;

12) tytuł rozdziału IV otrzymuje brzmienie:

„SZCZEGÓLNE USŁUGI REGULARNE NIEPODLEGAJĄCE ZEZWOLENIOM”

13) w art. 12 skreśla się ust. 1–5;

14) skreśla się art. 13;

15) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Dopuszczalne przewozy kabotażowe

Zezwala się na wykonywanie przewozów kabotażowych w odniesieniu do następujących usług:

- a) szczególnych usług regularnych wykonywanych tymczasowo, pod warunkiem że są one objęte umową między organizatorem a przewoźnikiem;
 - b) usług okazjonalnych wykonywanych tymczasowo;
 - c) usług regularnych wykonywanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.”;
- 16) skreśla się art. 17;
- 17) art. 19 ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „2. Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe lub międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób umożliwiają przeprowadzenie wszelkich kontroli mających na celu zapewnienie prawidłowego wykonywania przewozów, szczególnie w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.”;
- 18) art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

Wzajemna pomoc

1. Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w zapewnianiu stosowania niniejszego rozporządzenia i jego monitorowania. Dokonują one wymiany informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.
2. Organy regulacyjne współpracują przy przeprowadzaniu analiz ekonomicznych kwestii, czy proponowane usługi regularne zagrażałyby umowie o usługi publiczne w zakresie przewozów międzynarodowych w ramach transportu publicznego. Organ wydający konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega trasa danej międzynarodowej usługi regularnej oraz, w stosownych przypadkach, żąda wszelkich niezbędnych informacji przed podjęciem decyzji.”;
- 19) art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 2, art. 8d ust. 5 i art. 28 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 2, art. 8d ust. 5 i art. 28 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji

późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 2, art. 8d ust. 5 i art. 28 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

20) art. 28 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 28

Sprawozdawczość

1. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 stycznia, a po raz pierwszy do dnia 31 stycznia [...stycznia pierwszego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], państwa członkowskie informują Komisję o liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych wydanych w poprzednim roku oraz o łącznej liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych ważnych w dniu 31 grudnia tamtego roku. Informacja ta podawana jest oddzielnie dla każdego państwa członkowskiego miejsca docelowego przeznaczenia usługi regularnej. Państwa członkowskie przekazują również Komisji dane dotyczące przewozów kabotażowych w formie szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych, wykonanych w poprzednim roku przez przewoźników mających siedzibę w tych państwach.

2. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 stycznia, a po raz pierwszy do dnia 31 stycznia [...stycznia pierwszego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego przekazują Komisji dane statystyczne dotyczące liczby zezwoleń wydanych na wykonywanie przewozów kabotażowych w formie usług regularnych, o których mowa w art. 15 lit. c), w ciągu poprzedniego roku.

3. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór tabeli, z którego należy korzystać przy przekazywaniu danych statystycznych, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz dane, jakie należy przekazać.”;

4. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 stycznia, a po raz pierwszy do dnia 31 stycznia [...stycznia pierwszego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających w dniu 31 grudnia poprzedniego roku

licencję wspólnotową oraz o liczbie poświadczonych kopii odpowiadającej liczbie pojazdów dopuszczonych do ruchu na tamten dzień.

5. Do dnia [należy wstawić datę przypadającą po upływie 5 lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie zawiera informacje na temat stopnia, w jakim niniejsze rozporządzenie przyczynia się do lepszego funkcjonowania rynku transportu drogowego osób”.

Artykuł 2

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [XX]

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący