

Bruxelles, 10 noiembrie 2017
(OR. en)

14184/17

**Dosar interinstituțional:
2017/0288 (COD)**

**TRANS 462
CODEC 1778
IA 173
MI 808**

PROPUNERE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	10 noiembrie 2017
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2017) 647 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2017) 647 final.

Anexă: COM(2017) 647 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru
accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul**

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

Prezenta propunere face parte din al doilea pachet privind mobilitatea, care are scopul de a se poziționa în prim-planul combaterii schimbărilor climatice, de a face industria europeană mai puternică și mai competitivă, precum și de a îmbunătăți calitatea vieții și de a lărgi gama de opțiuni a cetățenilor în ceea ce privește mobilitatea zilnică. Libertatea de a se deplasa liber pe teritoriul Uniunii este o realizare esențială a Uniunii Europene. Aceasta a permis cetățenilor să călătorească fără probleme între diferite state membre fie în scop de serviciu, fie pentru a merge în vacanță. Prezenta propunere va îmbunătăți mobilitatea cetățenilor pe distanțe mai lungi și va spori utilizarea modurilor de transport durabile. Aceasta va conduce la servicii mai receptive la nevoile cetățenilor, în special pentru persoanele cu venituri mai mici, cu avantajul suplimentar de a oferi beneficii de mediu, economice și sociale. Propunerea este în beneficiul cererii globale în creștere pentru conectivitate între toate zonele geografice și asigură accesibilitatea unei game mai largi de populație. Acest lucru contribuie în mod direct la prioritățile Comisiei privind crearea de locuri de muncă, creșterea economică și uniunea energetică.

Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006¹ a fost adoptat ca parte a unui pachet legislativ din care face parte și Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 privind accesul la ocupația de operator de transport rutier². Împreună, aceste două regulamente reglementează condițiile de acces la profesia și la piața din domeniul transportului rutier de persoane. Ambele regulamente contribuie la buna funcționare a pieței unice în sectorul transportului rutier, la eficiența și competitivitatea acesteia.

Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 stabilește dispozițiile pe care trebuie să le respecte întreprinderile care intenționează să își desfășoare activitatea pe piața transportului rutier internațional de persoane și pe alte piețe naționale decât piața din statul lor membru de stabilire (cunoscute sub denumirea de „operațiuni de cabotaj”). Regulamentul include dispoziții cu privire la documentele care urmează să fie eliberate întreprinderilor respective de către statul membru de înregistrare (licență comunitară) și de către autoritatea de autorizare (autorizație pentru un serviciu regulat). El prevede dispoziții referitoare la sancțiunile pentru încălcarea acestor obligații, precum și dispoziții privind cooperarea între statele membre.

În perioada 2015-2017, a fost efectuată o evaluare *ex post*³ și s-a concluzionat că regulamentul este doar parțial eficient în ceea ce privește atingerea obiectivului inițial de promovare a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul ca alternativă durabilă la transportul rutier individual. În urma evaluării, s-a constatat că deschiderea piețelor naționale ale serviciilor regulate de transport cu autocarul și autobuzul creează o masă critică de operatori care introduc ulterior și servicii de transport internațional, având ca rezultat un impact mai mare asupra numărului de rute internaționale și asupra frecvențelor de operare decât simpla legislație paneuropeană. Deschiderea și mai mare a piețelor naționale va consolida dezvoltarea pieței internaționale a serviciilor regulate, indiferent dacă vor exista sau

¹ JO L 300, 14.11.2009, p. 88.

² JO L 300, 14.11.2009, p. 51.

³ SWD (2017) 361.

nu beneficii pentru persoanele care întreprind călătorii naționale. Principalele probleme identificate au fost obstacolele de pe piețele naționale, care împiedică dezvoltarea serviciilor interurbane de transport cu autocarul și autobuzul, precum și ponderea scăzută a modurilor durabile de transport de persoane. Prezenta propunere, care este o inițiativă din Programul privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT)⁴, urmărește să corecteze aceste deficiențe.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Prezenta propunere se înscrie în contextul mai larg al revizuirii în curs a legislației în domeniul transportului rutier. Ea este strâns legată de alte acte legislative în vigoare privind transportul rutier, în special de legislația privind accesul la profesie [Regulamentul (CE) nr. 1071/2009], privind legislația socială [Regulamentul (CE) nr. 561/2006⁵, Directiva 2002/15/CE⁶, Directiva 2006/22/CE⁷ și Regulamentul (UE) nr. 165/2014⁸], precum și privind Eurovigneta (Directiva 1999/62/CE⁹). Facilitarea condițiilor de prestare a serviciilor interurbane de transport cu autocarul și autobuzul, astfel cum se sugerează în prezenta propunere, va fi, prin urmare, simplificată de luarea în considerare, ca un tot unitar, a pieței interne, sociale și a normelor privind detașarea lucrătorilor, pentru a asigura atât condiții de muncă echitabile pentru conducătorii auto, cât și o concurență loială pentru operatori.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea este pe deplin coerentă cu prioritatea Comisiei de a crea o piață internă mai complexă și mai echitabilă. Piața internă a operațiunilor de transport rutier de persoane care utilizează servicii de transport cu autocarul și autobuzul va fi consolidată. Propunerea este, de asemenea, în concordanță cu obiectivele privind mobilitatea cu emisii scăzute și cu obiectivul uniunii energetice de decarbonizare a transporturilor, precum și cu politica comună în domeniul transporturilor, astfel cum este descrisă în Cartea albă din 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”¹⁰. Propunerea va crea noi oportunități de afaceri pentru operatorii din sector, sporind astfel oportunitățile de găsire a unui loc de muncă și cele privind creșterea economică, precum și posibilitățile de alegere ale călătorilor. De asemenea, prezenta propunere reduce sarcina de reglementare pentru operatorii din domeniul transportului rutier de persoane și oferă o clarificare a cadrului juridic, acestea aflându-se printre obiectivele programului REFIT al UE.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Temeiul juridic pentru regulament și pentru modificarea propusă provine din titlul VI (Transporturi) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în special articolul 91, care prevede, printre altele, că Parlamentul European și Consiliul stabilesc norme comune aplicabile transporturilor internaționale, efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat

⁴ Inițiativa nr. 9 din anexa 2 la Programul de lucru al Comisiei pentru 2017.

⁵ JO L 102, 11.4.2006, p. 1.

⁶ JO L 80, 23.3.2002, p. 35.

⁷ JO L 102, 11.4.2006, p. 35.

⁸ JO L 60, 28.2.2014, p. 1.

⁹ JO L 187, 20.7.1999, p. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final din 28.3.2011.

membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre, precum și condițiile în care transportatorii nerezidenți pot presta servicii de transport într-un stat membru.

- **Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)**

UE are competențe partajate cu statele membre în domeniul transporturilor în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. Cu toate acestea, modificările normelor în vigoare pot fi efectuate doar de însuși legiuitorul UE.

De asemenea, mozaicul de norme privind accesul la piețele naționale al serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul limitează capacitatea transportatorilor de a transforma serviciile în rețele paneuropene de transport cu autocarul și îi privează de posibilitatea de a oferi integrarea cu alte servicii de transport cu autocarul și cu alte moduri de transport. Statele membre, acționând în mod individual, nu pot introduce sau asigura coerența și coordonarea unor norme uniforme privind accesul pe piață, necesare pentru crearea unei veritabile piețe interne pentru transportul rutier de persoane. Prin urmare, este necesar să se prevadă norme la nivelul UE.

- **Proporționalitate**

Astfel cum se indică în secțiunea 7.3 din raportul de evaluare a impactului, propunerea de politică este proporțională cu problemele identificate și nu depășește ceea ce este necesar pentru a le soluționa. Propunerea conține doar câteva modificări specifice la regulament, care contribuie la îmbunătățirea cadrului de reglementare existent în ceea ce privește activitatea sectorului transportului rutier de persoane din UE și nu creează cerințe de reglementare suplimentare pentru părțile interesate, care nu ar fi proporționale cu problemele identificate.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul legislativ care face obiectul modificării este un regulament, actul de modificare al acestuia ar trebui, în principiu, să aibă aceeași formă.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Documentul de lucru al serviciilor Comisiei cu privire la evaluarea *ex post* din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 a fost adoptat ca urmare a acestei propuneri¹¹.

Principalele aspecte identificate sunt următoarele:

- Sectorul de transport interurban cu autocarul și autobuzul nu a reușit să crească într-un ritm comparabil cu cel al altor moduri de transport și ponderea sa a continuat să scadă pe parcursul unei perioade extinse de timp.
- Există obstacole pe piețele naționale care împiedică dezvoltarea serviciilor de transport interurban cu autobuzul și autocarul.

¹¹ A se vedea nota de subsol nr. 3.

- Serviciile regulate internaționale de transport cu autocarul și autobuzul, fără servicii competitive interurbane, constituie oferte de servicii mai puțin atrăgătoare pentru utilizatori.
- Domeniul de aplicare al obiectivelor din regulamentul inițial nu a acoperit problema discriminării în ceea ce privește accesul la terminale.
- Există costuri administrative de intrare excesive.

- **Consultările cu părțile interesate**

Consultările cu părțile interesate desfășurate în vederea elaborării prezentei propuneri au respectat standardele minime pentru consultarea părților interesate prezentate în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002) 704 final].

Procesul de consultare a inclus cinci activități separate de consultare. Au fost utilizate metode pentru o consultare deschisă și orientată, precum și diverse instrumente de consultare.

În ceea ce privește consultarea deschisă, între 14 decembrie 2016 și 15 martie 2017 a avut loc o consultare publică online de 13 săptămâni (incluzând atât evaluarea *ex post*, cât și evaluarea impactului).

Principalele obiective au fost:

- să se contribuie la verificarea problemelor cu care se confruntă sectorul, astfel cum au fost identificate în evaluarea *ex post*;
- să se valideze obiectivele intervențiilor de politică posibile; precum și
- să se obțină avizul părților interesate cu privire la caracterul adecvat și la efectele preconizate ale intervențiilor.

Acesta a fost alcătuit din două chestionare, unul pentru publicul larg și o consultare mai specializată, pentru părțile interesate cheie. Comisia a primit în total 171 de contribuții. 18 contribuții la chestionarul general: 8 răspunsuri din partea cetățenilor/consumatorilor; 7 răspunsuri din partea întreprinderilor; 2 răspunsuri din partea organizațiilor neguvernamentale și 1 răspuns din partea altor respondenți. 153 de contribuții la chestionarul specializat: 68 de răspunsuri din partea întreprinderilor implicate în lanțul de transport; 28 de răspunsuri din partea organizațiilor neguvernamentale; 17 răspunsuri din partea lucrătorilor din sectorul transportului rutier de persoane; 7 răspunsuri din partea autorităților de reglementare; 3 răspunsuri din partea autorităților guvernamentale ale UE; 3 răspunsuri din partea autorităților de aplicare a legii; 1 răspuns din partea unui cetățean/consumator; 1 răspuns din partea unui cadru universitar și 25 de răspunsuri din partea altor respondenți.

Consultarea orientată a implicat trimiterea unui chestionar detaliat părților interesate cheie identificate în cursul etapei inițiale a studiului. Au fost elaborate patru chestionare diferite, fiecare în funcție de tipul părții interesate: 20 de răspunsuri din partea ministerelor/autorităților de reglementare; 2 răspunsuri din partea organizațiilor paneuropene; 3 răspunsuri din partea operatorilor și 6 răspunsuri din partea asociațiilor de operatori.

Au avut loc interviuri pentru a colecta informații mai detaliate cu privire la experiențele părților interesate, precum și opiniile lor cu privire la diversele măsuri avute în vedere. De asemenea, interviurile au oferit posibilitatea de a solicita datele cantitative necesare pentru

evaluarea impactului. În fiecare caz, au fost adresate în prealabil întrebări specifice și/sau s-a dorit obținerea de clarificări cu privire la informațiile furnizate prin intermediul chestionarelor. Au avut loc interviuri cu 6 ministere/autorități de reglementare; 4 organizații paneuropene; 4 operatori și 4 asociații de operatori.

Un sondaj de opinie publică Eurobarometru special¹² privind serviciile de transport cu autocarul a fost realizat în rândul europenilor din UE-28. Au avut loc 27 901 de interviuri între 18 martie 2017 și 27 martie 2017. Obiectivul acestui sondaj de opinie a fost de a colecta opiniile europenilor cu privire la o serie de aspecte legate de gradul de satisfacție față de serviciile actuale de transport cu autocarul în statul lor membru și de motivele pentru care aceștia utilizează sau nu astfel de servicii. Principalele constatări ale sondajului sunt:

- Doar o mică parte dintre respondenții de pe teritoriul UE utilizează serviciile de transport cu autocarul, peste șase europeni din zece (64 %) declarând că nu utilizează niciodată serviciile de transport cu autocarul pentru transportul intern.
- Cel mai des invocat motiv pentru care se utilizează serviciile de transport cu autocarul sunt prețurile mici (33 %).
- Motivele cel mai frecvent invocate care i-ar face pe cei care nu utilizează serviciile de transport cu autocarul să înceapă să le utilizeze sunt lipsa unui automobil (37 %), scăderea prețurilor (26 %) și extinderea rețelei de trasee și stații (11 %).

Cu ocazia evaluării *ex post* și a evaluării impactului au fost organizate mai multe seminare pentru părțile interesate, reuniuni și alte evenimente.

Informațiile colectate în timpul consultării au confirmat existența principalelor probleme identificate în cadrul evaluării *ex post*.

Cu privire la posibilele măsuri de politică, toate părțile implicate și-au manifestat interesul puternic de a combate discriminarea în ceea ce privește accesul la terminale. Au existat reacții mixte referitoare la posibilele măsuri politice de eliminare a restricțiilor privind accesul la piețele naționale interurbane, unele grupuri de părți interesate sprijinind schimbările și altele exprimându-și reticenta în acest sens. În general, grupurile reprezentative de operatori, operatorii și persoanele care lucrează în acest domeniu susțin într-o mai mare măsură cadrele comune, în timp ce unele organisme guvernamentale, autorități de reglementare de reglementare și organizații neguvernamentale evidențiază necesitatea unor acorduri care să reflecte circumstanțele specifice din fiecare stat membru și care să ofere protecție pentru contractele de servicii publice.

• **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern a contribuit la studiul de sprijin însoțitor pentru evaluarea impactului, care a fost încheiat în august 2017¹³.

• **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere este însoțită de o evaluare a impactului, care a fost examinată în două rânduri de Comitetul de analiză a reglementării (denumit în continuare „comitetul”). Inițial, comitetul a emis un aviz negativ la 24 iulie 2017, urmat de un aviz pozitiv cu rezerve la 13

¹² A se vedea https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

¹³ A se vedea nota de subsol nr. 3.

septembrie 2017. Toate principalele observații ale Comitetului au fost abordate în versiunea revizuită a evaluării impactului. Astfel cum se menționează în anexa 1 la raportul de evaluare a impactului, rezervele au fost abordate după cum urmează:

- argumentarea este consolidată pentru a clarifica necesitatea de a se lua măsuri la nivelul UE;
- definirea problemei este restructurată și revizuită pentru a lua în considerare ponderea scăzută a modurilor durabile de transport;
- obiectivele generale sunt revizuite. Există două obiective generale care sunt complementare și care nu se exclud reciproc;
- sunt descrise răspunsurile probabile la introducerea de servicii comerciale și efectele preconizate asupra contractelor de servicii publice și sunt prezentate modelele de contracte utilizate, de regulă, pentru a conecta zonele rurale;
- sunt incluse diferențele la nivel național în sectoarele rutier și feroviar și
- sunt prezentate informații suplimentare privind terminalele și se clarifică faptul că evaluarea de impact este axată pe egalitatea de acces la terminale.

Evaluarea impactului a luat în considerare două seturi de pachete de politici.

- Primul set a abordat problemele legate de „costurile administrative de intrare excesive” și de „accesul restricționat la piețele naționale interurbane”.
- Al doilea set de două pachete de politici a abordat problema „accesului restricționat la infrastructura-cheie”.

Problemele legate de accesul pe piață și problemele legate de accesul la terminale nu sunt interdependente, și, din punct de vedere geografic, efectul este diferit pentru fiecare caz în parte. Mai precis, restricții importante privind accesul pe piață se aplică numai în 14 state membre, în timp ce problema discriminării în materie de acces la terminale este întâlnită la nivelul întregii UE-28. În ambele seturi, pachetele de politică au fost definite astfel încât să reflecte creșterea nivelurilor de intervenție normativă și de efecte preconizate.

Primul pachet de politici ar deschide accesul la piață pentru servicii regulate, existând posibilitatea de a refuza autorizarea în cazul în care echilibrul economic al unui contract de servicii publice existent ar fi compromis.

Al doilea pachet de politici oferă statelor membre posibilitatea de a refuza autorizarea în cazul în care echilibrul economic al unui contract de servicii publice este compromis de o propunere de nou serviciu care transportă persoane pe distanțe mai mici de 100 de kilometri, în linie dreaptă.

Al treilea pachet de politici elimină procesul de autorizare pentru serviciile regulate de transport de persoane pe distanțe de 100 de kilometri sau mai mari, în linie dreaptă.

Al patrulea pachet de politici încurajează operatorii și administratorii de terminale să asigure accesul transportatorilor care prestează servicii regulate în condiții corecte și rezonabile și fără discriminare între operatori.

Al cincilea pachet de politici a vizat norme privind egalitatea de acces, impunându-le operatorilor și administratorilor de terminale obligația de a asigura accesul transportatorilor care prestează servicii regulate în condiții corecte și rezonabile și fără discriminare între operatori.

Evaluarea a arătat că cea mai bună cale de urmat ar fi o combinație între cel de al doilea și cel de al cincilea pachet de politici. În ansamblu, aceasta este considerată a fi cea mai eficientă combinație și se estimează că ea va genera economii administrative pentru întreprinderi și administrații în valoare de 1 560 milioane EUR pentru UE-28 în perioada de evaluare (2015-2035). Această combinație ar avea, de asemenea, un impact pozitiv asupra transporturilor ca atare, conducând la o intensificare a activității de transport cu autocarul cu peste 11 % în 2030 față de scenariul de referință și la intensificarea ponderii modale a acestui tip de transport cu aproape un punct procentual. Această combinație ar îmbunătăți conectivitatea grupurilor sociale defavorizate cu 62 de miliarde de călători-kilometri în 2030, creând totodată 85 000 de noi locuri de muncă și contribuind cu 2,8 miliarde EUR la reducerea costurilor accidentelor pentru UE-28 în perioada de evaluare. În mod similar, aceasta ar avea un impact pozitiv asupra mediului, urmând să se înregistreze economii nete cumulate de 183 de milioane EUR în ceea ce privește costurile cu emisiile de CO₂ și economii nete cumulate de 590 de milioane EUR în ceea ce privește costurile cu poluarea aerului pentru UE-28. Se preconizează că această opțiune va declanșa o trecere limitată de la transportul feroviar la transportul rutier și că ea va aduce cu sine o scădere a ponderii modale a căilor ferate de 0,4 puncte procentuale în 2030, în comparație cu scenariul de referință (de la 8,4 % la 8 %), cu o pierdere de venituri pentru contractele de servicii publice din sectorul feroviar de 1,4 % și o creștere a subvenției pentru contractele de servicii publice din sectorul transportului cu autocarul cu mai puțin de 1 %. Acest lucru nu ar submina viabilitatea contractelor de servicii publice care deservesc zonele urbane periferice.

Propunerea este în concordanță cu opțiunea preferată indicată în evaluarea impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Propunerea îndeplinește obiectivul REFIT de sporire a eficienței și de reducere a sarcinilor reglementare ale întreprinderilor. Acest lucru se realizează în principal prin accelerarea procedurii de autorizare ca urmare a reducerii numărului motivelor de refuz de autorizare a unei noi linii de transport cu autocarul. Procedura de autorizare este mai simplă și mai transparentă, fapt care reduce numărul de bariere la intrare pentru operatorii nou-veniți. Operatorii sunt avantajați, deoarece mai puține motive de refuz le oferă mai multă siguranță atunci când evaluează viabilitatea unei linii noi. Accesul îmbunătățit la terminale va reduce timpul necesar întreprinderilor pentru a obține acces la terminale și le va permite acestora să demareze mai devreme operarea noilor linii de transport cu autocarul, asigurându-și venituri incrementale mai rapid. În fine, eliminarea foii de parcurs va avea drept rezultat reducerea sarcinii administrative pentru transportator.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene¹⁴.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are nicio implicație asupra bugetului Uniunii.

¹⁴ Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, JO C 326, 26.10.2012, p. 391.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va monitoriza și va evalua punerea în aplicare și eficacitatea regulamentului. Comisia va prezenta un raport privind punerea în aplicare și efectele prezentului regulament cel târziu în termen de cinci ani de la data la care începe să se aplice. Prin liberalizarea piețelor naționale ale serviciilor regulate de transport de persoane cu autocarul și autobuzul, se așteaptă ca prezentul regulament să contribuie la o mai bună funcționare a pieței transportului rutier de persoane. Informațiile relevante urmează să fie colectate de la autoritățile naționale competente, precum și printr-un sondaj efectuat în rândul operatorilor de transport rutier de persoane.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Principalele elemente ale propunerii sunt următoarele:

Capitolul I - DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1 - Domeniul de aplicare

În prezent, articolul 1 alineatul (4) include serviciile naționale de transport rutier de persoane, contra cost în numele unui terț, prestate cu titlu temporar de un operator de transport nerezident în domeniul de aplicare al regulamentului. Se propune modificarea acestei dispoziții pentru a include în domeniul de aplicare a regulamentului toate serviciile regulate de transport contra cost în numele unui terț prestate de un transportator nerezident.

Articolul 2 - Definiții

Se propune să se modifice punctul 2 pentru a se clarifica faptul că serviciile expres sunt considerate ca fiind servicii regulate.

Se propune să se modifice punctul 7 pentru a se actualiza definiția ca urmare a liberalizării serviciilor regulate naționale.

Se propune să se adauge noi definiții, pentru „terminal” și pentru „operator de terminal”. Aceste definiții sunt o condiție prealabilă necesară pentru reglementarea accesului la terminale.

Se propune să se adauge o nouă definiție, pentru „alternativă viabilă”, pentru a clarifica care alt (alte) terminal (terminale) ar trebui să anunțe transportatorul că îi refuză accesul la terminalul său.

Articolul 3a - Organismul de reglementare

Se propune să se adauge un nou articol, prin care se solicită statelor membre să desemneze un organism de reglementare, care ar trebui să fie independent de orice altă autoritate publică. Obiectivul acestei cerințe este de a evita orice conflicte de interese atunci când un organism de reglementare efectuează o analiză economică pentru a stabili dacă echilibrul economic al unui contract de servicii publice este compromis sau atunci când acționează ca un organism competent cu soluționarea contestațiilor privind accesul la terminale. Organismul desemnat poate fi un organism nou sau unul existent. Procedurile de numire a personalului ar trebui să contribuie la independența acestuia. Organismul ar trebui să fie în măsură să obțină

informațiile solicitate și să asigure aplicarea deciziilor sale prin intermediul sancțiunilor corespunzătoare. În fine, dimensiunea organismului de reglementare în fiecare stat membru ar trebui să fie proporțională cu nivelul activităților de transport rutier de persoane în statul membru respectiv.

Capitolul II - LICENȚA COMUNITARĂ ȘI ACCESUL LA PIAȚĂ

Articolul 5 - Accesul la piață

Se propune eliminarea celui de al cincilea paragraf din articolul 5 alineatul (3), deoarece se consideră că cerința de a comunica autorităților competente numele operatorilor de transport și punctele lor de legătură de pe un traseu și-a pierdut relevanța și generează o sarcină administrativă inutilă.

Articolul 5a - Accesul la terminale

Se propune să se adauge un nou articol care prevede ca transportatorilor să li se acorde drepturi de acces la terminale în condiții corecte, echitabile, nediscriminatorii și transparente, cu scopul operării de servicii regulate. Condițiile pentru accesul la terminale ar trebui să fie publicate.

Articolul 5b - Procedura de acordare a accesului la terminale

Se propune să se adauge un nou articol care să prevadă procedura pentru accesul la terminale. Cererile de acces ar trebui să fie refuzate numai dacă există o lipsă de capacitate în terminal. Deciziile cu privire la cererile de acces trebuie luate în termen de două luni și trebuie să conțină o explicitare adecvată a motivelor. Transportatorii trebuie să aibă posibilitatea de a contesta deciziile pe lângă organismul de reglementare. Decizia organismului de reglementare ar trebui să aibă caracter obligatoriu.

Capitolul III - SERVICII REGULATE CARE NECESITĂ AUTORIZARE

Articolul 8 - Procedura de autorizare pentru transportul internațional de persoane pe o distanță mai mică de 100 de kilometri, în linie dreaptă

Articolul 8 se modifică astfel încât să prevadă procedura de autorizare a serviciilor internaționale regulate de transport de persoane pe o distanță mai mică de 100 de kilometri, în linie dreaptă. Autoritățile de autorizare trebuie să ajungă la un acord cu alte state membre în cazul în care persoanele sunt imbarcate și debarcate și sunt transportate pe distanțe mai mici de 100 de kilometri. Autorizațiile nu se acordă în cazul în care respingerea este justificată ca urmare a unor motive clar menționate. Dacă autoritățile competente nu pot ajunge la un acord cu privire la autorizare, problema poate fi supusă atenției Comisiei. Comisia are obligația de a lua o decizie care va continua să se aplice până când autoritatea de autorizare adoptă decizia sa.

Articolul 8 - Procedura de autorizare pentru transportul internațional de persoane pe o distanță de 100 de kilometri sau mai mare, în linie dreaptă

Se adaugă articolul 8a, pentru a prevedea procedura de autorizare a serviciilor internaționale regulate de transport de persoane pe distanțe de 100 de kilometri, în linie dreaptă. Refuzul unui nou serviciu nu poate fi justificat pe motiv că ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice.

Articolul 8b - Procedura de autorizare pentru serviciile regulate naționale

Se propune ca articolul 8b să fie adăugat la procedura de autorizare a serviciilor regulate naționale. Autorizarea unui nou serviciu de transport de persoane pe o distanță mai mică de 100 de kilometri, în linie dreaptă, poate fi respinsă dacă ea compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice. Date fiind diferențele între modalitățile în care statele membre își organizează diversele moduri de transport public pe teritoriul lor, precum și condițiile geografice diferite din statele membre, valoarea-limită în kilometri poate fi mărită până la 120 de kilometri dacă se propune ca noul serviciu să deservească un punct de plecare și o destinație deservite deja de mai mult de un contract de servicii publice.

Articolul 8c - Deciziile autorităților de autorizare

Se propune adăugarea articolului 8c, care va preciza deciziile organismelor de autorizare. El prevede dreptul autorităților de autorizare de a acorda autorizații, de a acorda autorizații cu limitări sau de a respinge autorizații. El prevede că deciziile de refuzare a autorizațiilor sau de acordare a autorizațiilor cu limitări sunt justificate. El prevede motivele pentru respingerea unei cereri.

Articolul 8d - Limitarea dreptului de acces

Se propune adăugarea articolului 8d pentru a prevedea procedura de protejare a contractelor de servicii publice. Statele membre pot respinge cererile de autorizare în cazul în care ele compromit echilibrul economic al unui contract de servicii publice. Doar anumite părți interesate pot cere organismului de reglementare să efectueze analiza economică. Organismul de reglementare poate concluziona că autorizația poate fi acordată, că poate fi acordată sub rezerva anumitor condiții sau că poate fi respinsă. Concluziile organismului de reglementare ar trebui să aibă caracter obligatoriu.

Capitolul IV - SERVICII REGULATE SPECIALE EXCEPTATE DE LA AUTORIZARE

Articolul 12 - Documentele de control

Se propune eliminarea articolului 12 alineatele (1) - (5), pentru a elimina foaia de parcurs ca document de control pentru serviciile ocazionale. Acest lucru ar trebui să elimine o sarcină administrativă inutilă.

Articolul 13 - Excursiile locale

Se propune eliminarea articolului 13 întrucât excursiile locale sunt liberalizate în temeiul articolului 15, ceea ce face ca acest articol să devină redundant.

Capitolul V - CABOTAJ

Articolul 15 - Operațiunile de cabotaj autorizate

Se propune modificarea acestui articol, pentru a specifica faptul că cerința pentru serviciile regulate care trebuie efectuate ca parte a unui serviciu internațional regulat și interzicerea operațiunilor de cabotaj sub formă de servicii regulate efectuate independent de un serviciu regulat se elimină. Excursiile locale reprezintă o operațiune de cabotaj autorizată și sunt vizate de litera (b).

Articolul 17 - Documentele de control pentru operațiunile de cabotaj

Se propune eliminarea articolului 17, astfel încât foile de parcurs pentru operațiunile de cabotaj sub formă de servicii ocazionale să nu mai fie necesare. Documentele de control pentru serviciile regulate speciale sunt prevăzute la articolul 12 alineatul (6).

Capitolul VI - CONTROALE ȘI SANCTIUNI

Articolul 19 - Inspecțiile rutiere în trafic și în întreprinderi

Se propune să se specifice la articolul 19 alineatul (2) că transportatorii care efectuează operațiunile de cabotaj sub formă de servicii regulate trebuie să permită efectuarea de inspecții, dat fiind că aceste servicii vor fi autorizate să fie prestate independent de transportul internațional de persoane efectuat.

Capitolul VII - APLICAREA

Articolul 28 - Raportarea

Se propune să se stabilească obligații de raportare prin care Comisia să dispună de informații coerente și fiabile din partea tuturor statelor membre, astfel încât aceasta să poată monitoriza și evalua punerea în aplicare și eficacitatea legislației. Proiectul de nou alineat (5) prevede obligația Comisiei de a prezenta un raport Parlamentului European și Consiliului, în termen de 5 ani de la data aplicării regulamentului cu privire la măsura în care regulamentul a contribuit la o mai bună funcționare a pieței transportului rutier de persoane.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹⁵,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁶,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Aplicarea Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁷ a demonstrat că operatorii de pe piețele naționale se confruntă cu obstacole în calea dezvoltării serviciilor interurbane de transport cu autocarul. Mai mult, serviciile de transport rutier de persoane nu au ținut pasul cu evoluția necesităților în ceea ce privește disponibilitatea și calitatea, iar modurile de transport durabile continuă să aibă o pondere modală scăzută. În consecință, anumite grupuri de cetățeni sunt dezavantajate în ceea ce privește disponibilitatea serviciilor de transport de persoane; de asemenea, a crescut numărul de accidente rutiere, cantitatea de emisii și congestionarea traficului ca urmare a utilizării mai frecvente a autovehiculelor.
- (2) Pentru a asigura un cadru coerent pentru serviciile de transport interurban regulat de persoane cu autocarul și autobuzul în întreaga Uniune, Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 ar trebui să se aplice tuturor serviciilor regulate de transport interurban. Domeniul de aplicare al respectivului regulament ar trebui, prin urmare, extins.
- (3) Ar trebui să se desemneze, în fiecare stat membru, un organism de reglementare independent și imparțial, pentru a asigura buna funcționare a pieței de transport rutier de persoane. Organismul respectiv poate fi, de asemenea, responsabil pentru alte sectoare reglementate, cum ar fi sectorul feroviar, energetic sau de telecomunicații.

¹⁵ JO C , , p. .

¹⁶ JO C , , p. .

¹⁷ Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

- (4) Operațiunile comerciale aferente serviciilor regulate nu ar trebui să compromită echilibrul economic al contractelor de servicii publice existente. Din acest motiv, organismul de reglementare ar trebui să fie în măsură să efectueze o analiză economică obiectivă pentru a garanta acest lucru.
- (5) Serviciile regulate sub forma operațiunilor de cabotaj ar trebui să fie condiționate de deținerea unei licențe comunitare. În vederea facilitării controalelor eficiente ale acestor servicii de către autoritățile de executare, normele privind emiterea de licențe comunitare ar trebui să fie clarificate.
- (6) Pentru a asigura o concurență loială pe piață, operatorilor de servicii regulate ar trebui să li se acorde drepturi de acces la terminale în Uniune, conform unor criterii corecte, echitabile, nediscriminatorii și transparente. Contestațiile împotriva deciziilor de respingere sau de restricționare a accesului ar trebui să fie depuse pe lângă organismul de reglementare.
- (7) Cu toate că se prevede menținerea autorizării serviciilor regulate, anumite norme privind procedura de autorizare ar trebui adaptate.
- (8) Autorizare de servicii regulate naționale și internaționale ar trebui să facă obiectul unei proceduri de autorizare. Autorizarea ar trebui acordată, cu excepția cazului în care există motive specifice de refuz care pot fi atribuite solicitantului sau dacă serviciul ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice. Ar trebui să se introducă o valoare-limită în kilometri pentru a se asigura că operațiunile comerciale aferente serviciilor regulate nu compromit echilibrul economic al contractelor de servicii publice existente. În cazul rutelor deservite deja de mai mult de un contract de servicii publice, ar trebui să existe posibilitatea de a mări această valoare-limită.
- (9) Transportatorii nerezidenți ar trebui să poată presta servicii regulate naționale în aceleași condiții ca și transportatorii rezidenți.
- (10) Formalitățile administrative ar trebui să fie reduse pe cât posibil, fără a se renunța la controalele și sancțiunile care garantează aplicarea corectă și eficace a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009. Foaia de parcurs constituie o sarcină administrativă inutilă și, prin urmare, ea ar trebui eliminată.
- (11) Excursiile locale reprezintă o operațiune de cabotaj autorizată și sunt reglementate de normele generale privind cabotajul. Articolul referitor la excursiile locale ar trebui, prin urmare, eliminat.
- (12) Având în vedere importanța garantării aplicării eficace a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009, normele privind inspecțiile în trafic și în întreprinderi ar trebui modificate pentru a include operațiunile de cabotaj.
- (13) În măsura în care prezentul regulament armonizează normele pe piețele naționale pentru serviciile regulate de transport cu autocarul și autobuzul și accesul la terminale, obiectivele acestuia, și anume promovarea mobilității interurbane și creșterea ponderii modale a modurilor durabile de transport de persoane, nu pot fi îndeplinite în mod satisfăcător de către statele membre. În consecință, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea obiectivelor urmărite.
- (14) Pentru a ține seama de evoluțiile pieței și de progresul tehnic, ar trebui să îi fie delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din

Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, pentru a modifica anexele I și II la Regulamentul (CE) nr. 1073/2009, precum și pentru a completa respectivul regulament cu norme privind formatul certificatelor pentru operațiunile de transport pe cont propriu, formatul de prezentare a cererilor de autorizare și al autorizațiilor înseși, procedura și criteriile care trebuie urmate pentru a stabili dacă un serviciu propus ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice, precum și obligațiile de raportare ale statelor membre. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹⁸. În mod concret, pentru a asigura participarea egală la elaborarea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul ar trebui să primească toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții Parlamentului European și ai Consiliului ar trebui să aibă în mod sistematic acces la reuniunile grupului de experți ale Comisiei, însărcinat cu pregătirea actelor delegate.

(15) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 se modifică după cum urmează:

1. la articolul 1, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Prezentul regulament se aplică serviciilor naționale de transport rutier de persoane, contra cost în numele unui terț, prestate de un operator de transport nerezident, în conformitate cu dispozițiile capitolului V.”;
2. articolul 2 se modifică după cum urmează:
 - (a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. «servicii regulate» înseamnă serviciile care asigură transportul de persoane la intervale stabilite pe trasee stabilite, fie fără puncte de oprire intermediare, fie cu îmbarcarea sau debarcarea persoanelor la puncte de oprire prestabilite.”;
 - (b) punctul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„7. «operațiuni de cabotaj» înseamnă un serviciu național de transport rutier de persoane prestat contra cost în numele unui terț într-un stat membru gazdă.”;
 - (c) se adaugă următoarele puncte 9-11:

„9. «terminal» înseamnă orice instalație cu o suprafață minimă de 600 m², care oferă un loc de parcare utilizat de autocare și autobuze pentru debarcarea sau îmbarcarea persoanelor;

10. «operator de terminal» înseamnă orice entitate responsabilă cu acordarea accesului la un terminal;

11. «alternativă viabilă» înseamnă un alt terminal care este acceptabil din punct de vedere economic pentru transportator și care îi permite să presteze serviciul de transport de persoane în cauză.”;
3. se inserează următorul articol 3a înainte de capitolul II:

¹⁸ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

Organismul de reglementare

(1) Fiecare stat membru desemnează un organism național unic de reglementare în sectorul transportului rutier de persoane. Organismul respectiv este o autoritate imparțială care, în termeni organizaționali, funcționali, ierarhici și decizionali, este distinctă din punct de vedere juridic și independentă de orice altă entitate publică sau privată. El este independent de orice autoritate competentă implicată în acordarea unui contract de servicii publice.

Organismul de reglementare poate fi responsabil pentru alte sectoare reglementate.

(2) Organismul de reglementare pentru sectorul transportului rutier de persoane dispune de suficientă capacitate organizațională în ceea ce privește resursele umane și de altă natură, iar capacitatea sa trebuie să fie proporțională cu importanța sectorului respectiv în statul membru în cauză.

(3) Organismul de reglementare îndeplinește următoarele sarcini:

- (a) realizează analize economice care să identifice dacă un nou serviciu propus ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice;
- (b) colectează și pune la dispoziție informații privind accesul la terminale și
- (c) decide cu privire la contestațiile împotriva deciziilor luate de operatorii de terminale.

(4) Organismul de reglementare poate, în exercitarea atribuțiilor sale, să solicite informații relevante de la autoritățile competente, de la operatorii de terminale, de la solicitanții de autorizații și de la orice parte terță implicată pe teritoriul statului membru în cauză.

Informațiile solicitate sunt furnizate într-un termen rezonabil care se stabilește de către organismul de reglementare și care nu depășește o lună. În cazuri justificate, organismul de reglementare poate prelungi cu maximum două săptămâni termenul-limită pentru prezentarea informațiilor. Organismul de reglementare este abilitat să impună executarea solicitărilor de informații prin intermediul unor sancțiuni eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

(5) Statele membre se asigură că hotărârile luate de organismul de reglementare fac obiectul controlului jurisdicțional. Controlul jurisdicțional poate avea efect suspensiv numai atunci când efectul imediat al deciziei organismului de reglementare poate provoca daune ireparabile sau vădit excesive apelantului. Prezenta dispoziție nu aduce atingere competențelor instanței de recurs conferite de dreptul constituțional al statului membru în cauză.

(6) Deciziile luate de organismul de reglementare sunt făcute publice.”;

4. articolul 4 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Transportul internațional de persoane și operațiunile de cabotaj cu autocarul și autobuzul se efectuează pe baza deținerii unei licențe comunitare eliberate de autoritățile competente ale statului membru de stabilire.”;

(b) la alineatul (2), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de modificare a anexelor I și II, în vederea adaptării acestora la progresele tehnice.”;

5. articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (3), se elimină al cincilea paragraf;

(b) la alineatul (5), al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de stabilire a formatului certificatelor.”;

6. se inserează următorul articol 5a:

„Articolul 5a

Accesul la terminale

(1) Operatorii de terminal acordă transportatorilor dreptul de acces la terminale, cu scopul de a opera servicii regulate, inclusiv orice instalații sau servicii desfășurate în terminalul respectiv, în condiții corecte, echitabile, nediscriminatorii și transparente.

(2) Operatorii de terminale depun eforturi pentru a satisface toate cererile de acces, cu scopul de a asigura utilizarea optimă a terminalelor.

Cererile de acces pot fi refuzate doar din motive de lipsă de capacitate.

În cazul în care un operator de terminal refuză o cerere de acces, acesta indică eventualele alternative viabile.

(3) Operatorii de terminal publică cel puțin următoarele informații în două sau mai multe limbi oficiale ale Uniunii:

(a) o listă a tuturor serviciilor prestate, precum și prețurile pentru aceste servicii;

(b) normele privind programarea alocării de capacitate;

(c) actualul calendar și alocarea de capacitate.

Aceste informații sunt puse la dispoziție gratuit de operatorul de terminal și de organismul de reglementare, la cerere și în format electronic, precum și, în cazul în care acestea dispun de site-uri internet, pe site-urile internet respective.

Informațiile se actualizează periodic și se modifică, dacă este cazul.”;

7. se inserează următorul articol 5b:

„Articolul 5b

Procedura de acordare a accesului la terminale

(1) Un transportator care solicită accesul la un terminal depune o cerere la operatorul de terminal.

(2) În cazul în care nu se poate acorda accesul, astfel cum s-a solicitat în cerere, operatorul de terminal inițiază consultări cu toți transportatorii interesați pentru a răspunde cererii.

(3) Operatorul de terminal ia o decizie cu privire la cererea de acces la terminal în termen de două luni de la data transmiterii cererii de către transportator. Deciziile privind accesul menționează motivele pe care se întemeiază.

(4) Solicitanții pot depune contestații împotriva deciziilor luate de operatorii de terminale. Contestațiile se depun la organismul de reglementare.

(5) În cazul în care organismul de reglementare este sesizat în legătură cu o contestație împotriva unei decizii luate de un operator de terminal, acesta adoptă o decizie motivată într-un termen prestabilit și, în orice caz, în termen de trei săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante.

Decizia organismului de reglementare cu privire la contestație are caracter obligatoriu. Organismul de reglementare este abilitat să impună executarea deciziei prin intermediul unor sancțiuni eficace, proporționale și cu efect de descurajare.

Decizia face obiectul doar al controlului jurisdicțional.”;

7. articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) primul paragraf, prima teză se înlocuiește cu următoarea teză:

„Autorizațiile se eliberează pe numele transportatorului, pe suport de hârtie sau în format electronic, și nu sunt transmisibile.”;

(b) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de stabilire a formatului autorizațiilor.”;

8. articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Cererile pentru autorizarea serviciilor regulate se prezintă autorității de autorizare, pe suport de hârtie sau în format electronic.

(2) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de stabilire a formatului cererilor.”;

9. articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Procedura de autorizare pentru transportul internațional de persoane pe o distanță mai mică de 100 de kilometri, în linie dreaptă

(1) Autorizațiile se eliberează de comun acord cu autoritățile competente ale tuturor statelor membre pe al căror teritoriu sunt imbarcate sau debarcate persoane și sunt transportate pe distanțe mai mici de 100 de kilometri în linie dreaptă. Autoritatea de autorizare transmite o copie a cererii, împreună cu copii ale oricărei alte documentații relevante, în termen de două săptămâni de la primirea cererii, către autoritățile competente respective, împreună cu o solicitare de obținere a acordului acestora. În același timp, autoritatea de

autorizare transmite aceste documente autorităților competente ale celorlalte state membre ale căror teritorii sunt traversate, pentru informare.

(2) Autoritățile competente ale statelor membre cărora le-a fost solicitat acordul comunică autorității de autorizare, în termen de trei luni, decizia lor cu privire la cerere. Acest termen se calculează începând cu data primirii solicitării de obținere a acordului care figurează în confirmarea de primire. Dacă autoritățile competente ale statelor membre cărora le-a fost solicitat acordul nu ajung la un acord, acestea menționează motivele.

Dacă autoritățile competente ale statelor membre cărora le-a fost solicitat acordul nu răspund în termenul prevăzut la primul paragraf, se consideră că acestea și-au dat acordul.

(3) Autoritatea de autorizare ia o decizie cu privire la cerere în termen de patru luni de la data transmiterii ei de către transportator.

(4) Autorizația se acordă numai în cazul în care refuzul este justificat printr-unul sau mai multe dintre motivele enumerate la literele (a) - (d) de la articolul 8c alineatul (2).

(5) În cazul în care una dintre autoritățile competente nu este de acord cu autorizarea, chestiunea poate fi înaintată Comisiei în termen de două luni de la primirea răspunsului său.

(6) După consultarea statelor membre din care provin autoritățile competente care nu și-au dat acordul, Comisia trebuie, în termen de patru luni de la primirea comunicării din partea autorității de autorizare, să adopte o decizie. Decizia intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data notificării statelor membre în cauză.

(7) Decizia Comisiei se aplică până în momentul în care statele membre ajung la un acord și autoritatea de autorizare adoptă o decizie cu privire la cerere.”

10. se inserează următoarele articole 8a - 8d:

„Articolul 8a

Procedura de autorizare pentru transportul internațional de persoane pe o distanță de 100 de kilometri sau mai mare, în linie dreaptă

(1) Autoritatea de autorizare ia o decizie cu privire la cerere în termen de două luni de la data transmiterii ei de către transportator.

(2) Autorizația se acordă numai în cazul în care refuzul este justificat printr-unul sau mai multe dintre motivele enumerate la literele (a) - (c) de la articolul 8c alineatul (2).

(3) Autoritatea de autorizare transmite autorităților competente ale tuturor statelor membre pe al căror teritoriu sunt îmbarcate sau debarcate persoane, precum și autorităților competente ale statelor membre ale căror teritorii sunt traversate fără să fie îmbarcate sau debarcate persoane, o copie a cererii, împreună cu copii ale oricărei alte documentații relevante și evaluarea acesteia, spre informare.

Articolul 8b

Procedura de autorizare pentru serviciile regulate naționale

(1) Autoritatea de autorizare ia o decizie cu privire la cerere în termen de două luni de la data transmiterii ei de către transportator. Termenul poate fi extins la patru luni în cazul în care se solicită o analiză în conformitate cu articolul 8c alineatul (2) litera (d).

(2) Se acordă autorizații pentru servicii regulate naționale cu excepția cazului în care refuzul poate fi justificat printr-unul sau mai multe dintre motivele enumerate la literele (a) - (c) de la articolul 8c alineatul (2) și, în cazul în care acest serviciu constă în transportul persoanelor pe o distanță mai mică de 100 de kilometri, în linie dreaptă, articolul 8c alineatul (2) litera (d).

(3) Distanța la care se face referire la alineatul (2) poate să fie mărită la 120 de kilometri dacă serviciul regulat respectiv care urmează să fie introdus va constitui un punct de plecare și o destinație care sunt deja deservite de mai mult de un contract de servicii publice.

Articolul 8c

Deciziile autorităților de autorizare

(1) În conformitate cu procedura stabilită la articolele 8, 8a sau 8b, autoritatea de autorizare acordă autorizația, acordă autorizația cu limitări sau respinge cererea de autorizare. Autoritatea de autorizare informează toate autoritățile competente menționate la articolul 8 alineatul (1) în legătură cu decizia sa.

(2) Deciziile de respingere a unei cereri sau de acordare a unei autorizații indică motivele pe care acestea se bazează.

Autorizația se acordă numai în cazul în care refuzul este justificat printr-unul sau mai multe dintre următoarele motive:

(a) solicitantul nu este în măsură să furnizeze serviciul care face obiectul cererii cu echipamentul pe care îl are în mod direct la dispoziție;

(b) solicitantul nu se conformează legislației interne sau internaționale în domeniul transportului rutier și, în special, condițiilor și specificațiilor privind autorizațiile pentru serviciile de transporturi internaționale rutiere de persoane sau a săvârșit încălcări grave ale legislației Uniunii în materie de transport rutier, în special în ceea ce privește normele care se aplică vehiculelor și perioadelor de conducere și perioadelor de repaus ale conducătorilor auto;

(c) în cazul unei cereri de reînnoire a autorizației, condițiile de autorizare nu au fost respectate;

(d) un organism de reglementare stabilește, pe baza unei analize economice obiective, că serviciul ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice.

Autoritățile de autorizare nu resping o cerere numai pe motiv că transportatorul oferă prețuri mai mici decât cele oferite de alți transportatori rutieri sau pentru faptul că legătura în chestiune este deja operată de alți transportatori rutieri.

(3) Statele membre se asigură că deciziile luate de organismul de reglementare fac obiectul controlului jurisdicțional. Controlul respectiv poate avea efect suspensiv numai atunci când efectul imediat al deciziei autorității de autorizare poate provoca daune ireparabile sau vădit excesive apelantului.

Prezenta dispoziție nu aduce atingere competențelor instanței de recurs conferite de dreptul constituțional al statului membru în cauză.

Articolul 8d

Limitarea dreptului de acces

(1) Statele membre pot limita dreptul de acces la piața internațională și națională pentru serviciile regulate în cazul în care serviciul regulat propus transportă persoane pe distanțe mai mici de 100 de kilometri, în linie dreaptă, și în cazul în care serviciul respectiv ar compromite echilibrul economic al unui contract de servicii publice.

(2) Autoritățile competente care au atribuit un contract de servicii publice sau operatorii de servicii publice care execută contractul de servicii publice pot cere organismului de reglementare să efectueze o analiză pentru a se stabili dacă echilibrul economic al contractului de servicii publice ar fi compromis.

Organismul de reglementare examinează cererea și decide dacă să efectueze analiza economică. Acesta informează părțile interesate în legătură cu decizia sa.

(3) În cazul în care organismul de reglementare efectuează o analiză economică, acesta informează toate părțile interesate cu privire la rezultatele analizei în cauză, precum și cu privire la concluziile sale, în termen de șase săptămâni de la primirea tuturor informațiilor relevante. Organismul de reglementare poate concluziona că autorizația se acordă, că se acordă sub rezerva anumitor condiții sau că se respinge.

Concluziile organismului de reglementare au caracter obligatoriu pentru autoritățile de autorizare.

(4) Autoritățile competente și operatorii de servicii publice furnizează organismului de reglementare informațiile necesare, în sensul alineatelor (2) și (3).

(5) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de stabilire a procedurii și a criteriilor care trebuie respectate pentru aplicarea prezentului articol.”;

11. la articolul 9, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Articolele 8, 8a, 8b și 8c se aplică, *mutatis mutandis*, cererilor de reînnoire a autorizațiilor sau de modificare a condițiilor în care trebuie efectuate serviciile care fac obiectul autorizației.”;

12. titlul capitolului IV se înlocuiește cu următorul text:

„SERVICII REGULATE SPECIALE EXCEPTATE DE LA AUTORIZARE”;

13. la articolul 12, alineatele (1) - (5) se elimină;

14. articolul 13 se elimină;

15. articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Operațiunile de cabotaj autorizate

Operațiunile de cabotaj se autorizează pentru următoarele servicii:

- (a) servicii regulate speciale, efectuate cu titlu temporar, cu condiția ca acestea să facă obiectul unui contract încheiat între organizator și transportator;
- (b) servicii ocazionale efectuate pe o bază temporară;
- (c) servicii regulate efectuate în conformitate cu prezentul regulament.”;

16. articolul 17 se elimină;

17. la articolul 19 alineatul (2), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Transportatorii care desfășoară operațiuni de cabotaj sau servicii de transport internațional de persoane cu autocarul și autobuzul permit toate inspecțiile menite să asigure desfășurarea în mod corect a operațiunilor, în special în ceea ce privește perioadele de condus și de odihnă.”;

18. articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Asistență reciprocă

(1) Statele membre își acordă asistență reciprocă în ceea ce privește asigurarea aplicării și monitorizării prezentului regulament. Ele fac schimb de informații prin intermediul punctelor de contact stabilite în temeiul articolului 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009.

(2) Organismele de reglementare cooperează atunci când efectuează analize economice, pentru a identifica dacă serviciile periodice propuse ar compromite un contract de servicii publice pentru operarea la nivel internațional de servicii de transport public. Autoritatea de autorizare consultă organismele de reglementare ale tuturor celorlalte state membre prin care trece serviciul regulat internațional în cauză și, dacă este cazul, solicită toate informațiile necesare din partea acestora înainte de a adopta o decizie.”;

19. articolul 26 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 26

Exercitarea delegării

(1) Comisiei i se conferă competența de a adopta acte delegate, în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate, menționată la articolul 4 alineatul (2), articolul 5 alineatul (5), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (2), articolul 8d alineatul (5) și articolul 28 alineatul (3) i se conferă Comisiei pe o perioadă de timp nedeterminată începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (2), articolul 5 alineatul (5), articolul 6 alineatul (4), articolul 7 alineatul (2), articolul 8d alineatul (5) și articolul 28 alineatul (3) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în cuprinsul său.

Decizia nu afectează valabilitatea niciunui act delegat care se află deja în vigoare.

(4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (2), articolului 5 alineatul (5), articolului 6 alineatul (4), articolului 7 alineatul (2), articolului 8d alineatul (5) și articolului 28 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”;

20. articolul 28 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 28

Raportare

(1) În fiecare an, până la 31 ianuarie cel târziu, și pentru prima dată până la data de 31 ianuarie [... *prima lună ianuarie care urmează intrării în vigoare a prezentului regulament*], statele membre trebuie să comunice Comisiei numărul de autorizații eliberate pentru servicii regulate în anul precedent și numărul total de autorizații pentru servicii regulate valabile la data de 31 decembrie din anul respectiv. Aceste informații se prezintă separat pentru fiecare stat membru de destinație a serviciului regulat. De asemenea, statele membre transmit Comisiei datele cu privire la operațiunile de cabotaj, sub formă de servicii speciale regulate și de servicii ocazionale, efectuate în cursul anului precedent de către transportatorii rezidenți.

(2) În fiecare an, până la 31 ianuarie cel târziu, și prima dată până la data de 31 ianuarie [... *prima lună ianuarie care urmează intrării în vigoare a prezentului regulament*], autoritățile competente din statul membru gazdă transmit Comisiei statistici cu privire la numărul de autorizații emise pentru operațiunile de cabotaj sub forma serviciilor regulate menționate la articolul 15 litera (c) în cursul anului precedent.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26, cu scopul de a stabili formatul tabelului care trebuie utilizat pentru comunicarea statisticilor menționate la alineatele (1) și (2), precum și datele care trebuie furnizate.

(4) În fiecare an, până la 31 ianuarie cel târziu, și prima dată până la data de 31 ianuarie [... *prima lună ianuarie care urmează intrării în vigoare a prezentului regulament*], statele membre informează Comisia în legătură cu numărul transportatorilor care dețin o licență comunitară începând cu 31 decembrie a anului precedent și în legătură cu numărul de copii certificate corespunzător numărului de vehicule aflate în circulație la acea dată.

(5) Până la [a se introduce data calculată după 5 ani de la data aplicării prezentului regulament], Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la aplicarea prezentului regulament. Raportul include informații cu privire la măsura în care prezentul regulament a contribuit la o mai bună funcționare a pieței transporturilor rutiere de persoane.”

Articolul 2

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la [XX]

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele