



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 10 november 2017
(OR. en)

14184/17

**Interinstitutionellt ärende:
2017/0288 (COD)**

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

FÖRSLAG

från:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktör, för Europeiska kommissionens generalsekreterare
inkom den:	10 november 2017
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2017) 647 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss

För delegationerna bifogas dokument – COM(2017) 647 final.

Bilaga: COM(2017) 647 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Limité cabinets
Embargo jusqu'à l'adoption

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till
den internationella marknaden för persontransporter med buss**

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Förslaget är en del av det andra paketet om rörlighet, vars syfte är att leda kampen mot klimatförändring, göra den europeiska industrin starkare och mer konkurrenskraftig och förbättra medborgarnas livskvalitet och valmöjligheter i fråga om den dagliga rörligheten. Friheten att röra sig fritt över EU:s territorium är ett viktigt framsteg för Europeiska unionen. Det har gett medborgarna möjlighet att resa smidigt mellan olika medlemsstater, för arbete eller för semester. Detta förslag innebär att medborgarnas rörlighet över längre avstånd förbättras och att användningen av hållbara transportslag ökas. Det kommer att leda till trafik som bättre svarar mot medborgarnas behov, särskilt de med lägre inkomster, och ger dessutom miljömässiga, ekonomiska och sociala fördelar. Förslaget gynnar den växande globala efterfrågan på resmöjligheter inom alla geografiska områden och säkerställer tillgänglighet för en större andel av befolkningen. Detta bidrar direkt till kommissionens prioriteringar i fråga om sysselsättning och tillväxt och i fråga om energunionen.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006¹ antogs som en del av ett lagstiftningspaket tillsammans med förordning 1071/2009 om villkor för att bedriva yrkesmässig trafik². Tillsammans reglerar dessa båda förordningar villkoren för att bedriva yrkesmässig trafik och att få tillträde till marknaden när det gäller persontransporter på väg. Båda förordningarna bidrar till en väl fungerande inre marknad för vägtransporter, och till dess effektivitet och konkurrenskraft.

I förordning (EG) nr 1073/2009 fastställs de bestämmelser som företag måste följa när de avser att verka på marknaden för internationella persontransporter på väg och på nationella marknader utanför sina etableringsmedlemsstater (s.k. cabotagetrafik). Den innehåller bestämmelser om de dokument som ska utfärdas till dessa företag av registreringsmedlemsstaten (gemenskapstillstånd) och av den tillståndsgivande myndigheten (tillstånd för linjetrafik). Där fastställs också bestämmelser om påföljder för överträdelse av förordningens bestämmelser, samt om samarbete mellan medlemsstaterna.

I en efterhandsutvärdering av förordningen som genomfördes 2015–2017³ drogs slutsatsen att förordningen endast var delvis ändamålsenlig när det gällde att uppnå det ursprungliga målet att främja busstrafik som ett hållbart alternativ till individuella bilresor. Man fann att öppnandet av de nationella marknaderna för linjetrafik med buss skapar en kritisk massa av transportföretag som sedan även startar internationell trafik, vilket leder till en större inverkan på antalet internationella linjer och turtäthet än enbart Europa-omfattande lagstiftning. Ytterligare steg i riktning mot att öppna nationella marknader kommer att stärka utvecklingen av den internationella marknaden för linjetrafik, helt frikopplat från att det gynnar personer som reser nationellt. De största problemen som konstaterades gällde hinder på de nationella marknaderna som bromsar utvecklingen av interurban busstrafik och en låg andel hållbara transportslag för persontransport. Avsikten med detta förslag, som är ett initiativ inom ramen

¹ EUT L 300, 14.11.2009, s. 88.

² EUT L 300, 14.11.2009, s. 51.

³ SWD(2017) 361

för kommissionens program om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet)⁴, är att rätta till dessa brister.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag är ett led i en bredare pågående översyn av vägtransportlagstiftningen. Det är nära kopplat till andra befintliga rättsakter, särskilt till lagstiftningen om villkor för yrkestrafik (förordning (EG) nr 1071/2009), sociallagstiftningen (förordning (EG) nr 561/2006⁵, direktiv 2002/15/EG⁶, direktiv 2006/22/EG⁷ och förordning (EU) 165/2014⁸, samt Eurovinjetten (direktiv 1999/62/EG⁹). Att underlätta för interurban busstrafik, enligt vad som föreslås i detta förslag, kommer därför att bli enklare genom att sociallagstiftningen ses över tillsammans med reglerna för den inre marknaden och utstationering av arbetstagare, för att säkerställa både rättvisa arbetsvillkor för förare och en rättvis konkurrens mellan transportföretag.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget är helt i linje med kommissionens prioritering att skapa en djupare och rättvisare inre marknad. Den inre marknaden för persontransporter i buss kommer att stärkas. Det ligger också i linje med målen för utsläppssnål rörlighet och energiunionens mål att minska koldioxidutsläppen från transporter, liksom med den gemensamma transportpolitik som beskrivs i vitboken ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”¹⁰ från 2011. Förslaget kommer att skapa nya affärsmöjligheter för företagen i denna sektor, och därmed öka såväl möjligheterna till sysselsättning och tillväxt som passagerarnas valmöjligheter. Detta förslag minskar också den administrativa bördan för företag som bedriver persontransporter på väg och klargör den rättsliga ramen. Båda dessa aspekter omfattas av EU:s Refit-program.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förordningen och för den föreslagna ändringen kommer från avdelning VI (Transporter) i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), särskilt artikel 91 där det bland annat sägs att Europaparlamentet och rådet ska fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, samt de villkor under vilka utlandsetablerade transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Enligt artikel 4.2 g i EUF-fördraget delar EU befogenhet med medlemsstaterna inom transportområdet. Likväl kan ändringar av gällande regler endast göras av EU-lagstiftaren själv.

⁴ Initiativ nr 9 i bilaga 2 till kommissionens arbetsprogram 2017.

⁵ EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁶ EUT L 80, 23.03.2002, s. 35.

⁷ EUT L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁸ EUT L 60, 28.2.2014, s. 1.

⁹ EUT L 187, 20.7.1999, s. 42.

¹⁰ KOM(2011) 144 slutlig, 28.3.2011.

För övrigt innebär lapptäcket av regler för tillträde till nationella marknader för busstrafik en begränsning av transportföretagens förmåga att utveckla trafiken till bussnät som omfattar hela Europa, och ett hinder för möjligheten att erbjuda integrering med annan busstrafik och andra transportslag. Medlemsstater kan inte på egen hand införa eller säkerställa de sammanhängande, samordnade och enhetliga regler för marknadstillträde som behövs för att en verklig inre marknad för persontransporter på väg ska uppstå. Det är därför är det nödvändigt att tillhandahålla regler på EU-nivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Enligt vad som anges i avsnitt 7.3 i konsekvensbedömningen står förslaget i proportion till de problem som har identifierats och går inte utöver vad som är nödvändigt för att lösa dem. Förslaget innehåller endast vissa riktade ändringar av förordningen, vilka bidrar till att förbättra den befintliga rättsliga ramen för persontransporter inom vägtrafiksektorn i EU, och det medför inte ytterligare rättsliga krav för intresserade parter som inte skulle vara proportionerliga till de problem som identifierats.

- **Val av instrument**

Eftersom den rättsakt som ska ändras är en förordning, bör den föreslagna ändringsakten i princip ha samma form.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om efterhandsutvärderingen av förordning (EG) nr 1073/2009 har antagits tillsammans med detta förslag¹¹.

De viktigaste problemen som konstaterats är följande:

- Sektorn för interurban busstrafik har inte växt i en takt som är jämförbar med den inom andra transportslag och dess andel av det totala transportarbetet har stadigt minskat under en längre tid.
- Det finns hinder på de nationella marknaderna som bromsar utvecklingen av interurban busstrafik.
- Internationell linjetrafik med buss utan konkurrenskraftig interurban trafik utgör ett mindre lockande trafikutbud för användarna.
- Tillämpningsområdet för den ursprungliga förordningens mål omfattade inte problemet med diskriminering i fråga om tillträde till terminaler.
- Administrationskostnaderna för marknadsinträde är alltför höga.

¹¹ Se fotnot 3.

- **Samråd med berörda parter**

Det samråd med berörda parter som genomförts inför detta förslag uppfyllde minimikraven för samråd med berörda parter som fastställs i kommissionens meddelande av den 11 december 2002 (KOM(2002) 704 slutlig).

Samrådsprocessen innehöll fem separata samråd. Öppna och riktade samrådsförfaranden och olika samrådsinstrument användes.

När det gäller det öppna samrådet genomfördes under 13 veckor ett offentligt internetbaserat samråd (som omfattade både efterhandsutvärdering och konsekvensbedömning) mellan den 14 december 2016 och den 15 mars 2017.

De viktigaste målen var att

- bidra till att undersöka de problem för sektorn som konstaterats i efterhandsutvärderingen,
- validera målen för de möjliga politiska åtgärderna, och
- inhämta synpunkter från berörda parter om åtgärdernas lämplighet och förväntade effekter.

Det omfattade två enkäter, en för allmänheten och en mer specialiserad för de viktigaste berörda parterna. Kommissionen tog emot sammanlagt 171 svar. De 18 svaren på den allmänna enkäten omfattade åtta svar från medborgare/konsumenter, sju svar från företag, två svar från icke-statliga organisationer och ett svar från annan uppgiftslämnare. De 153 svaren på den specialiserade enkäten omfattade 68 svar från företag i transportkedjan, 28 svar från icke-statliga organisationer, 17 svar från arbetstagare sysselsatta med persontransport på väg, sju svar från regleringsmyndigheter, tre svar från statliga EU-myndigheter, tre svar från tillsynsmyndigheter, ett svar från medborgare/konsumenter, ett svar från den akademiska sfären och 25 svar från andra uppgiftslämnare.

I det riktade samrådet ingick att skicka ett detaljerat frågeformulär till viktiga berörda parter som kartlagts i undersökningens inledande skede. Fyra olika frågeformulär, anpassade till olika typer av berörda parter, gav 20 svar från departement och regleringsmyndigheter, två svar från Europa-omfattande organisationer, tre svar från transportföretag och sex svar från intresseorganisationer för transportföretag.

Intervjuer genomfördes för att samla in mer detaljerade upplysningar om de berörda parternas erfarenheter, liksom om deras syn på de olika åtgärder som övervägdes. De gav också tillfälle att efterfråga kvantitativa uppgifter som krävdes för konsekvensbedömningen. Specifika frågor skickades i förväg och andra frågor tillkom för att förtydliga information som tillhandahållits genom frågeformulären. Intervjuer genomfördes med sex departement/tillsynsmyndigheter, fyra Europa-omfattande organisationer, fyra transportföretag och fyra intresseorganisationer för transportföretag.

En särskild Eurobarometerundersökning¹² om busstrafik genomfördes bland medborgare i de 28 medlemsstaterna. 27 901 intervjuer gjordes den 18–27 mars 2017. Undersökningens mål var att samla in medborgarnas åsikter om ett antal frågor med anknytning till deras

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

tillfredsställelse med nuvarande busstrafik i deras respektive medlemsstater och orsakerna till att inte använda sådan trafik. De viktigaste undersökningsresultaten är följande:

- Räknat på hela EU utnyttjar endast en minoritet busstrafik, och mer sex av tio (64 %) säger att de aldrig använder buss för inrikes resor.
- Den vanligaste anledningen som omnämndes i undersökningen till att använda busstrafik är låga priser (33 %).
- De faktorer som flest anger som mest sannolika för att överväga en övergång till buss som transportmedel är avsaknad av bil (37 %), lägre priser (26 %) och ett mer omfattande linje- och stationsnät (11 %).

Under efterhandsutvärderingen och konsekvensbedömningen ordnades flera seminarier för berörda parter, samt möten och andra evenemang.

Den information som samlades in under samrådet bekräftade förekomsten av de största problemen som konstaterats i efterhandsutvärderingen.

I fråga om de möjliga politiska åtgärderna fanns det ett starkt stöd bland samtliga berörda parter för att ta itu med diskriminering när det gäller tillträde till terminaler. Reaktionerna var blandade på de möjliga politiska åtgärderna för att ta bort begränsningar när det gäller tillträde till nationella marknader för interurban trafik, vissa grupper av berörda parter var positiva till förändringar medan andra var motvilliga. Transportföretag och deras intresseorganisationer, samt enskilda som arbetar i branschen, är i allmänhet mer positiva till gemensamma ramar, medan vissa statliga organ, tillsynsmyndigheter och icke-statliga organisationer betonar behovet av arrangemang för marknadstillträde som återspeglar de enskilda medlemsstaternas förhållanden och skyddar avtal om allmän trafik.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En extern konsult bidrog till den undersökning som åtföljer konsekvensbedömningen och som avslutades i augusti 2017¹³.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag har stöd i en konsekvensbedömning som behandlades av nämnden för lagstiftningskontroll (nedan kallad *nämnden*) vid två tillfällen. Nämnden avgav först ett negativt yttrande den 24 juli 2017, som därefter följdes av ett positivt yttrande med reservationer den 13 september 2017. Samtliga huvudsakliga kommentarer från nämnden åtgärdades i den reviderade versionen av konsekvensbedömningen. Såsom nämns i bilaga 1 till konsekvensbedömningen har reservationerna åtgärdats på följande sätt:

- Argumentationen är bättre underbyggd för att tydliggöra behovet av åtgärder på EU-nivå.
- Problemdefinitionen är omstrukturerad och ändrad för att inbegripa de hållbara transportslagens låga andel av transportarbetet.
- De allmänna målen är ändrade. Det finns två allmänna mål som kompletterar varandra och inte är ömsesidigt uteslutande.

¹³ Se fotnot 3.

- De sannolika reaktionerna på att införa kommersiell trafik och de förväntade effekterna på avtal om allmän trafik beskrivs och avtalsmodellerna som normalt används för att förbinda landsbygdsområden redovisas.
- De nationella skillnaderna för väg- och järnvägssektorerna ingår.
- Ytterligare information om terminaler redovisas och det klargörs att konsekvensbedömningen är inriktad på lika tillträde till terminaler.

Konsekvensbedömningen tog upp två uppsättningar åtgärds paket.

- Den första uppsättningen var riktad mot de alltför höga administrationskostnaderna för marknadsinträde och det begränsade tillträdet till nationella marknader för interurban trafik.
- Den andra uppsättningen, med två åtgärds paket, var riktad mot problemet med begränsat tillträde till nödvändig infrastruktur.

Problemen förknippade med marknadstillträde och problemen förknippade med tillträde till terminaler har ingen ömsesidig koppling och effekternas geografiska räckvidd varierar från fall till fall. Mer specifikt tillämpas större begränsningar av marknadstillträde i endast i 14 medlemsstater, medan problemet med diskriminerande tillträde till terminaler finns i samtliga 28 EU-länder. Åtgärds paketen i de båda uppsättningarna utformades för att återspegla en ökad reglering och de förväntade effekterna av denna.

Det första åtgärds paketet skulle ge tillträde till marknaden för linjetrafik, med möjlighet att neka tillstånd om den ekonomiska jämvikten äventyras för ett befintligt avtal om allmän trafik.

Det andra åtgärds paketet ger medlemsstaterna möjlighet att neka tillstånd om den ekonomiska jämvikten för ett befintligt avtal om allmän trafik äventyras av föreslagen ny trafik för persontransport på sträckor som är kortare än 100 kilometer fågelvägen.

I det tredje åtgärds paketet avskaffas tillståndsförfarandet i fråga om linjetrafik för persontransport på sträckor som är minst 100 kilometer fågelvägen.

I det fjärde åtgärds paketet uppmuntras terminaloperatörer och terminalförvaltare att erbjuda transportföretag som bedriver linjetrafik tillträde på rättvisa och rimliga villkor och utan diskriminering mellan transportföretag.

Det femte åtgärds paketet innehöll regler för lika tillträde, med krav på att terminaloperatörer och terminalförvaltare erbjuder transportföretag som bedriver linjetrafik tillträde på rättvisa och rimliga villkor och utan diskriminering mellan transportföretag.

Bedömningen visade att det bästa alternativet skulle vara en kombination av det andra och det femte åtgärds paketet. Allt sammantaget anses detta vara det mest ändamålsenliga alternativet, och det uppskattas leda till administrativa besparingar för företag och administrationer på i storleksordningen 1 560 miljoner euro, sammanlagt för samtliga 28 EU-länder under hela perioden i bedömningen (2015–2035). Denna kombination skulle också få en positiv inverkan på transportsektorn i sig, genom att den leder till en ökning av busstransporterna med mer än 11 % fram till 2030, jämfört med referensscenariot och ökar dess andel av det totala transportarbetet med nästan en procentenhet. Den skulle förbättra resmöjligheterna för missgynnade samhällsgrupper motsvarande 62 miljarder personkilometer fram till 2030,

samtidigt som 85 000 nya arbetstillfällen skapas och olyckskostnaderna sänks med 2,8 miljarder euro, sammanlagt för samtliga 28 EU-länder under hela perioden i bedömningen. Den skulle också ha en positiv inverkan på miljön, med kumulativa kostnadsminskningar på 183 miljoner euro netto för koldioxidutsläpp och på 590 miljoner euro för luftföroreningar, sammanlagt för samtliga 28 EU-länder. Det här alternativet förväntas leda till en begränsad övergång från järnväg till vägtransporter och minska järnvägens andel av det totala transportarbetet med 0,4 procentenheter (från 8,4 till 8 %) fram till 2030 jämfört med referensscenariot, med ett intäktsbortfall för järnvägstransporter enligt avtal om allmän trafik på 1,4 % och ökade subventioner för busstrafik enligt avtal om allmän trafik på mindre än 1 %. Detta skulle inte hota hållbarheten för avtal om allmän trafik som ger resmöjligheter för avlägset belägna tätortsområden.

Förslaget är i linje med det alternativ som anges i konsekvensbedömningen.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget bygger på Refit-syftet att öka effektiviteten och minska företagens administrativa bördor. Detta uppnås huvudsakligen genom ett snabbare tillståndsförfarande med färre antal skäl för att neka tillstånd till en ny busslinje. Tillståndsförfarandet är enklare och öppnare, och sänker tröskeln för nya marknadsaktörer på ett ändamålsenligt sätt. Transportföretagen gynnas eftersom färre skäl för att neka tillstånd ger större säkerhet när de bedömer bärkraftigheten för en ny linje. Snabbare tillträde till terminaler kommer att ge företagen möjlighet att inleda trafik på nya linjer och säkerställa en snabbare intäktsökning. Avslutningsvis kommer det avskaffade färdbladet att leda till mindre administrativt arbete för transportföretagen.

- **Grundläggande rättigheter**

Detta förslag är förenligt med de grundläggande rättigheter och de principer som särskilt erkänns i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna¹⁴.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att övervaka och utvärdera förordningens genomförande och ändamålsenlighet. Kommissionen kommer att lägga fram en rapport om tillämpningen och verkningarna av denna förordning senast fem år efter det att den börjar gälla. Genom att denna förordning liberaliserar de nationella marknaderna för buss i linjetrafik förväntas den bidra till en bättre fungerande marknad för persontransporter på väg. Den information som är relevant ska samlas in från nationella behöriga myndigheter och genom en undersökning bland företag som bedriver persontransporter på väg.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

De viktigaste delarna i det nya förslaget är följande:

Kapitel I – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

¹⁴ Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (EUT C 326, 26.10.2012, s. 391).

Artikel 1 – Tillämpningsområde

För närvarande omfattar artikel 1.4 yrkesmässigt bedrivna, tillfälliga, nationella persontransporter på väg som utförs av ett utlandsetablerat transportföretag inom förordningens tillämpningsområde. En ändring av denna bestämmelse föreslås så att den, inom förordningens tillämpningsområde, omfattar all yrkesmässig linjetrafik som utförs av ett utlandsetablerat transportföretag.

Artikel 2 – Definitioner

En ändring av punkt 2 föreslås så att den klargör att expresslinjer ska anses som linjetrafik.

En ändring av punkt 7 föreslås för att uppdatera definitionen till följd av liberaliseringen av nationell linjetrafik.

Nya definitioner av ”terminal” och ”terminaloperatör” föreslås. Dessa definitioner är nödvändiga förutsättningar för att reglera tillträdet till terminaler.

En ny definition av ”rimligt alternativ” föreslås för att klargöra vilken eller vilka andra terminaler som en terminaloperatör bör ange för transportföretaget när operatören nekar tillträde till sin egen terminal.

Artikel 3a – Regleringsorgan

En ny artikel föreslås, med krav på att medlemsstaterna utser ett regleringsorgan som ska vara oberoende i förhållande till alla andra offentliga myndigheter. Syftet med detta krav är att undvika intressekonflikter när ett regleringsorgan genomför en ekonomisk analys för att avgöra om den ekonomiska jämvikten äventyras för ett avtal om allmän trafik, eller när ett regleringsorgan agerar som överklagandeinstans i fråga om tillträde till terminaler. Det organ som utses kan vara ett nytt eller ett befintligt organ. De förfaranden som föreskrivs för att utse personalen bör bidra till dess oberoende. Organet bör kunna inhämta den information som efterfrågas och genomdriva sina beslut genom lämpliga sanktioner. Avslutningsvis bör regleringsorganets storlek i respektive medlemsstat stå i proportion till persontransporternas omfattning i medlemsstaten.

KAPITEL II – GEMENSKAPSTILLSTÅND OCH TILLTRÄDE TILL MARKNADEN

Artikel 5 – Tillträde till marknaden

Det föreslås att det femte stycket i artikel 5.3 utgår eftersom det anses att kravet på att meddela de behöriga myndigheterna namnen på transportföretagen och anslutningspunkterna utmed färdvägen har förlorat sin betydelse och skapar en onödig administrativ börda.

Artikel 5a – Tillträde till terminaler

En ny artikel föreslås, med krav på att transportföretag ska beviljas tillträdesrätt till terminaler i syfte att bedriva linjetrafik på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor. Villkoren för tillträde till terminaler bör offentliggöras.

Artikel 5b – Förfarande för beviljande av tillträde till terminaler

En ny artikel föreslås, med föreskrifter om förfarandet för att få tillträde till terminaler. Ansökningar om tillträde bör avslås endast om det saknas kapacitet i terminalen. Beslut om ansökningar om tillträde ska fattas inom två månader och innehålla en utförlig motivering. Transportföretag ska ha möjlighet att överklaga beslut till regleringsorganet. Regleringsorganets beslut bör vara bindande.

KAPITEL III – LINJETRAFIK SOM KRÄVER TILLSTÅND

Artikel 8 – Tillståndsförfarande för internationell persontransport på en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen

Artikel 8 ändras så att den föreskriver tillståndsförfarandet i fråga om internationell linjetrafik för persontransport på en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen. Tillståndsgivande myndigheter ska söka samförstånd med andra medlemsstater där passagerare tas upp och släpps av och transporteras en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen. Tillstånd ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av klart angivna skäl. Om de behöriga myndigheterna inte kan nå samförstånd om tillståndet får ärendet hänskjutas till kommissionen. Kommissionen måste fatta ett beslut som gäller till dess att den tillståndsgivande myndigheten antar sitt beslut.

Artikel 8a – Tillståndsförfarande för internationell persontransport på en sträcka som är minst 100 kilometer fågelvägen

Artikel 8a läggs till för att föreskriva tillståndsförfarandet i fråga om internationell linjetrafik för persontransport på en sträcka som är minst 100 kilometer fågelvägen. Ny trafik kan inte nekas med motiveringen att den äventyrar den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.

Artikel 8b – Tillståndsförfarande för nationell linjetrafik

En ny artikel 8b föreslås för att föreskriva tillståndsförfarandet för nationell linjetrafik. Tillstånd till ny trafik för persontransport på sträckor som är kortare än 100 kilometer fågelvägen kan nekas om det äventyrar den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Med tanke på skillnaderna mellan hur medlemsstaterna organiserar kollektivtrafiken med olika transportslag på sina territorier, och medlemsstaternas olika geografiska omständigheter, får gränsvärdet för transportsträckan ökas upp till 120 kilometer om den föreslagna nya trafiken kommer att betjäna en avreseort och en bestämmelseort som redan trafikeras genom mer än ett avtal om allmän trafik.

Artikel 8c – Beslut från tillståndsgivande myndigheter

En ny artikel 8c föreslås för att specificera vad som gäller beträffande de tillståndsgivande myndigheternas beslut. I artikeln föreskrivs att tillståndsgivande myndigheter kan bevilja tillstånd, bevilja tillstånd med begränsningar eller neka tillstånd. Beslut att neka tillstånd eller bevilja tillstånd med begränsningar måste motiveras. Skälen för att avslå en ansökan finns angivna.

Artikel 8d – Begränsning av rätten till tillträde

En ny artikel 8d föreslås för att föreskriva förfarandet för att skydda avtal om allmän trafik. Medlemsstater får avslå ansökningar om tillstånd om de äventyrar den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Endast angivna berörda parter får begära att regleringsorganet

genomför en ekonomisk analys. Regleringsorganet kan dra slutsatsen att tillståndet kan beviljas, beviljas med villkor eller avslås. Regleringsorganets slutsatser bör vara bindande.

Kapitel IV – SPECIELL LINJETRAFIK SOM INTE KRÄVER TILLSTÅND

Artikel 12 – Kontrolldokument

Det föreslås att artikel 12.1–12.5 utgår för att avskaffa färdbladet som kontrolldokument för tillfällig trafik. Detta bör undanröja en onödig administrativ börda.

Artikel 13 – Lokala utflykter

Det föreslås att artikel 13 utgår eftersom de liberaliserade lokala utflykterna enligt artikel 15 gör den här artikeln överflödig.

Kapitel V – CABOTAGE

Artikel 15 – Tillåten cabotagetrafik

En ändring av denna artikel föreslås för att peka på det avskaffade kravet att linjetrafik ska bedrivas som en del av internationell linjetrafik och det avskaffade förbudet mot cabotagetrafik i form av linjetrafik som bedrivs oberoende av linjetrafik. Lokala utflykter ingår i tillåten cabotagetrafik och omfattas av led b.

Artikel 17 – Kontrolldokument för cabotagetrafik

Det föreslås att artikel 17 utgår så att färdblad inte längre krävs för cabotagetrafik i form av tillfällig trafik. Kontrolldokumenten för speciell linjetrafik anges i artikel 12.6.

Kapitel VI – KONTROLLER OCH SANKTIONER

Artikel 19 – Kontroll under resan och hos företagen

Det föreslås att artikel 19.2 ska ange att transportföretag som bedriver cabotagetrafik i form av linjetrafik måste tillåta kontroller eftersom utförandet av sådan trafik kommer att tillåtas oberoende av utförandet av internationella persontransporter.

Kapitel VII – GENOMFÖRANDE

Artikel 28 – Rapportering

Det föreslås att rapporteringsskyldigheter ska fastställas så att kommissionen har sådan enhetlig och tillförlitlig information från alla medlemsstater att den kan övervaka och utvärdera lagstiftningens genomförande och ändamålsenlighet. I utkastet till ny punkt 5 föreskrivs att kommissionen ska rapportera till Europaparlamentet och rådet inom 5 år från förordningens första tillämpningsdag om i vilken utsträckning förordningen har bidragit till en bättre fungerande marknad för persontransporter på väg.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁵,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁶,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009¹⁷ har visat att transportföretag på nationella marknader stöter på hinder i utvecklingen av interurban busstrafik. Persontransporter på väg har inte heller hållit jämna steg med utvecklingen av medborgarnas behov i fråga om tillgänglighet och kvalitet, och hållbara transportslag står fortfarande för en liten andel av det totala transportarbetet. Följden är att vissa grupper av medborgare missgynnas i fråga om persontransporternas tillgänglighet, och att trafikolyckor, utsläpp och trängsel ökar på grund av mer biltrafik.
- (2) För att säkerställa en enhetlig ram för interurban persontransport med buss i linjetrafik i hela unionen bör förordning (EG) nr 1073/2009 tillämpas på alla interurbana transporter i form av linjetrafik. Tillämpningsområdet för den förordningen bör därför utvidgas.
- (3) Ett oberoende och opartiskt regleringsorgan bör utses i varje medlemsstat för att säkerställa en väl fungerande marknad för persontrafik på väg. Detta organ kan också ansvara för andra reglerade sektorer, t.ex. järnväg, energi eller telekommunikationer.
- (4) Kommersiell linjetrafik bör inte äventyra den ekonomiska jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik. Av denna anledning bör regleringsorganet kunna genomföra en objektiv ekonomisk analys för att säkerställa att så är fallet.

¹⁵ EUT C , , s. .

¹⁶ EUT C , , s. .

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (EUT L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (5) Linjetrafik i form av cabotagetrafik bör villkoras med innehav av ett gemenskapstillstånd. För att underlätta effektiva kontroller av denna trafik från kontrollmyndigheternas sida bör reglerna för att utfärda gemenskapstillstånd förtydligas.
- (6) För att säkerställa rättvis konkurrens på marknaden bör transportföretag som tillhandahåller linjetrafik få tillträdesrätt till terminaler i unionen på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor. Överklaganden av beslut där tillträde avslås eller begränsas bör lämnas in till regleringsorganet.
- (7) Samtidigt som tillstånd för linjetrafik bibehålls bör vissa bestämmelser om tillståndsförfarandet anpassas.
- (8) Tillstånd till både nationell och internationell linjetrafik bör vara föremål för ett tillståndsförfarande. Tillstånd bör beviljas, med undantag om det finns särskilda skäl för att neka som kan tillskrivas den sökande, eller om trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Ett gränsvärde för transportsträckan bör införas för att säkerställa att kommersiell linjetrafik inte äventyrar den ekonomiska jämvikten för befintliga avtal om allmän trafik. För färdvägar som redan omfattas av mer än ett avtal om allmän trafik bör det vara möjligt att höja detta gränsvärde.
- (9) Utlandsetablerade transportföretag bör kunna bedriva nationell linjetrafik på samma villkor som inhemska transportföretag.
- (10) De administrativa formaliteterna bör så långt det är möjligt minskas men utan att de kontrollmöjligheter och sanktioner avskaffas som säkerställer att förordning (EG) nr 1073/2009 tillämpas korrekt och att efterlevnaden kontrolleras effektivt. Färdbladet utgör en onödig administrativ börda och bör därför avskaffas.
- (11) Lokala utflykter ingår i tillåten cabotagetrafik och omfattas av de allmänna reglerna om cabotage. Artikel 5 om lokala utflykter bör därför utgå.
- (12) Med tanke på betydelsen av att förordning (EG) nr 1073/2009 verkligen efterlevs bör reglerna om kontroller ute på vägarna och hos företagen ändras till att omfatta cabotagetrafik.
- (13) Den harmonisering av reglerna på de nationella marknaderna för linjetrafik med buss och för tillträde till terminaler som ingår i denna förordning är en följd av att förordningens mål, närmare bestämt att främja interurban rörlighet och att öka de hållbara transportslagens andel av persontrafiken, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna. Därför kan unionen komma att vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen.
- (14) För att ta hänsyn till utveckling inom marknad och teknik bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller att ändra bilagorna I och II till förordning (EG) nr 1073/2009 och att komplettera den förordningen med regler om formatet för certifikat för transport för egen räkning, för ansökningar om tillstånd och för själva tillstånden, om förfarandet och kriterierna för att avgöra om trafik som föreslås skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik, och om medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet

om bättre lagstiftning av den 13 april 2016¹⁸. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter bör Europaparlamentet och rådet erhålla alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och Europaparlamentets och rådets experter bör ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(15) Förordning (EG) nr 1073/2009 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1073/2009 ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1.4 ska ersättas med följande:

”4. Denna förordning ska tillämpas på yrkesmässigt bedrivna, nationella persontransporter på väg som utförs av ett utlandsetablerat transportföretag i enlighet med bestämmelserna i kapitel V.”.

2. Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. *linjetrafik*: persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, antingen utan mellanliggande hållplatser eller så att passagerarna tas upp och släpps av vid i förväg bestämda hållplatser.”.

b) Punkt 7 ska ersättas med följande:

”7. *cabotagetrafik*: nationella persontransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt i en värdmedlemsstat.”.

c) Följande punkter ska läggas till som punkterna 9–11:

”9. *terminal*: varje anläggning med en yta på minst 600 m² som tillhandahåller en parkeringsplats som används av bussar för att släppa av eller ta upp passagerare.

10. *terminaloperatör*: varje enhet som ansvarar för att bevilja tillträde till en terminal.

11. *rimligt alternativ*: en annan terminal som är ekonomiskt godtagbar för transportföretaget, och som tillåter att transportföretaget bedriver den berörda persontransporten.”.

3. Följande artikel ska införas som artikel 3a före kapitel II:

”Artikel 3a

Regleringsorgan

1. Varje medlemsstat ska utse ett enda nationellt regleringsorgan för persontransporter inom vägtrafiksektorn. Detta organ ska vara en opartisk myndighet som organisatoriskt, funktionellt, hierarkiskt och i fråga om beslutsfattande är rättsligt åtskilt från och oberoende i förhållande till alla andra offentliga eller privata enheter. Det ska vara oberoende av varje behörig myndighet som är inblandad i tilldelningen av avtal om allmän trafik.

Regleringsorganet får ansvara för andra reglerade sektorer.

¹⁸ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

2. Regleringsorganet för persontransporter inom vägtrafiksektorn ska ha den organisatoriska kapacitet som krävs i fråga om personal och andra resurser, vilken ska vara proportionell i förhållande till sektorns betydelse i den berörda medlemsstaten.

3. Regleringsorganet ska utföra följande uppgifter:

- (a) Genomföra ekonomiska analyser av huruvida föreslagen ny trafik skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.
- (b) Samla in och tillhandahålla information om tillträde till terminaler.
- (c) Besluta om överklaganden av beslut som fattats av terminaloperatörer.

4. Regleringsorganet får, när det utför sina uppgifter, begära relevant information från de behöriga myndigheterna, terminaloperatörer, tillståndssökande och varje berörd tredje part inom den berörda medlemsstatens territorium.

Den information som efterfrågas ska lämnas inom en rimlig tidsperiod som regleringsorganet fastställer och som inte överstiger en månad. I motiverade fall får regleringsorganet förlänga tidsfristen för att lämna information med maximalt två veckor. Regleringsorganet ska kunna genomdriva en begäran om information med hjälp av sanktioner som är effektiva, proportionella och avskräckande.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av regleringsorganet kan bli föremål för rättslig prövning. Denna prövning får ha suspensiv verkan endast när de omedelbara effekterna av regleringsorganets beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte befogenheterna, enligt grundlagen i den berörda medlemsstaten, hos den domstol som prövar överklagandet.

6. Beslut som fattas av regleringsorganet ska offentliggöras.”.

4. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. För att utföra internationella persontransporter och cabotagetrafik med buss krävs innehav av ett gemenskapstillstånd, utfärdat av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten.”.

b) I punkt 2 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 med avseende på ändring av bilagorna I och II i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen.”.

5. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 3 ska femte stycket utgå.

b) I punkt 5 ska tredje stycket ersättas med följande:

”Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att fastställa certifikatens format.”.

6. Följande artikel ska införas som artikel 5a:

”Artikel 5a

Tillträde till terminaler

1. Terminaloperatörer ska bevilja transportföretag tillträdesrätt till terminaler i syfte att bedriva linjetrafik, inklusive till alla anläggningar och tjänster som tillhandahålls i terminalen, på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor.

2. Terminaloperatörer ska sträva efter att tillmötesgå alla ansökningar om tillträde för att säkerställa att terminaler används på ett optimalt sätt.

Ansökningar om tillträde får nekas endast på grund av kapacitetsbrist.

Om en terminaloperatör avslår en ansökan om tillträde ska terminaloperatören ange alla rimliga alternativ.

3. Terminaloperatörer ska offentliggöra åtminstone följande information på två eller flera officiella unionsspråk:

a) En förteckning över samtliga tjänster som tillhandahålls, samt priserna för dessa tjänster.

b) Reglerna för hur kapacitetstilldelningen organiseras.

c) Nuvarande tidtabell och kapacitetstilldelning.

Denna information ska på begäran göras tillgänglig gratis i elektroniskt format av terminaloperatören och regleringsorganet, och, i de fall de har webbplatser, på dessa webbplatser.

Informationen ska hållas uppdaterad och vid behov ändras.”.

7. Följande artikel ska införas som artikel 5b:

”Artikel 5b

Förfarande för beviljande av tillträde till terminaler

1. Ett transportföretag som önskar tillträde till en terminal ska lämna in en ansökan till terminaloperatören.

2. Om sådant tillträde som efterfrågas i ansökan inte kan beviljas ska terminaloperatören inleda samråd med samtliga berörda transportföretag i syfte att tillmötesgå ansökan.

3. Terminaloperatören ska besluta om varje ansökan om tillträde till en terminal inom två månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget. Beslut om tillträde ska innehålla de skäl som ligger till grund för beslutet.

4. Sökande får överklaga beslut som fattats av terminaloperatörer. Överklaganden ska lämnas in till regleringsorganet.

5. Om regleringsorganet prövar ett överklagande av ett beslut från en terminaloperatör ska det anta ett motiverat beslut inom en fastställd tidsperiod, och i alla fall inom tre veckor från mottagandet av all relevant information.

Regleringsorganets beslut om överklagandet ska vara bindande. Regleringsorganet ska kunna genomdriva detta med hjälp av sanktioner som är effektiva, proportionella och avskräckande.

Beslutet får endast bli föremål för rättslig prövning.”.

7. Artikel 6 ska ändras på följande sätt:
- a) I artikel 1 ska första meningen i första stycket ersättas med följande:
”Tillstånd ska utfärdas i transportföretagets namn, i pappersformat eller elektroniskt format, och de får inte överlåtas.”.
- b) Punkt 4 ska ersättas med följande:
”4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att fastställa tillståndens format.”.
8. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkterna 1 och 2 ska ersättas med följande:
”1. Ansökan om tillstånd för linjetrafik ska göras hos den tillståndsgivande myndigheten, i pappersformat eller elektroniskt format.
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att fastställa ansökningarnas format.”.
9. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Tillståndsförfarande för internationell persontransport på en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen

1. Tillstånd ska utfärdas i samförstånd med de behöriga myndigheterna i samtliga de medlemsstater på vars territorier passagerare tas upp eller släpps av och transporteras en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen. Den tillståndsgivande myndigheten ska inom två veckor från mottagandet av ansökan skicka en kopia av ansökan, tillsammans med kopior av all annan dokumentation av betydelse, till dessa behöriga myndigheter med en begäran om deras samtycke. Samtidigt ska den tillståndsgivande myndigheten i informationssyfte vidarebefordra dessa dokument till de behöriga myndigheterna i andra medlemsstater vars territorier passeras.
2. De behöriga myndigheter i medlemsstaterna vars samtycke har begärts ska underrätta den tillståndsgivande myndigheten om sina beslut inom tre månader. Denna tidsfrist ska räknas från den dag då begäran om samtycke togs emot, vilken framgår av mottagningsbeviset. Om de behöriga myndigheter i medlemsstaterna vars samtycke har begärts inte samtycker ska de ange skälen till detta.
- Om de behöriga myndigheter i medlemsstaterna vars samtycke har begärts inte svarar inom den tidsfrist som fastställs i första stycket ska detta tolkas som att de samtycker.
3. Den tillståndsgivande myndigheten ska fatta sitt beslut om ansökan inom fyra månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.
4. Tillstånd ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av de skäl som förtecknas i artikel 8c.2 a–d.
5. Om en av de behöriga myndigheterna inte samtycker till tillståndet får ärendet hänskjutas till kommissionen inom två månader från mottagandet av dess svar.

6. Kommissionen ska, efter att ha samrått med de medlemsstater vars behöriga myndigheter inte gav sitt samtycke, fatta ett beslut inom fyra månader från mottagandet av meddelandet från den tillståndsgivande myndigheten. Beslutet ska träda i kraft 30 dagar efter det att de berörda medlemsstaterna underrättats om beslutet.

7. Kommissionens beslut ska gälla fram till dess att medlemsstaterna når en överenskommelse och den tillståndsgivande myndigheten antar ett beslut om tillämpningen.”.

10. Följande artiklar ska införas som artiklarna 8a–8d:

”Artikel 8a

Tillståndsförfarande för internationell persontransport på en sträcka som är minst 100 kilometer fågelvägen

1. Den tillståndsgivande myndigheten ska fatta sitt beslut om ansökan inom två månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget.

2. Tillstånd ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av de skäl som förtecknas i artikel 8c.2 a–c.

3. Den tillståndsgivande myndigheten ska till de behöriga myndigheterna i samtliga medlemsstater på vars territorier passagerare tas upp eller släpps av, liksom till de behöriga myndigheterna i medlemsstater vars territorier passeras utan att passagerare tas upp eller släpps av, i informationssyfte vidarebefordra en kopia av ansökan och kopior av all annan dokumentation av betydelse, samt ange sin egen bedömning.

Artikel 8b

Tillståndsförfarande för nationell linjetrafik

1. Den tillståndsgivande myndigheten ska fatta sitt beslut om ansökan inom två månader från den dag då ansökan lämnades in av transportföretaget. Detta får förlängas till fyra månader om en analys begärs i enlighet med artikel 8c.2 d.

2. Tillstånd till nationell linjetrafik ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av de skäl som förtecknas i artikel 8c.2 a–c och, om trafiken gäller persontransport på en sträcka som är kortare än 100 kilometer fågelvägen, artikel 8c.2 d.

3. Den sträcka som avses i punkt 2 får utökas till 120 km om den linjetrafik som ska införas kommer att betjäna en avreseort och en bestämmelseort som redan trafikeras genom mer än ett avtal om allmän trafik.

Artikel 8c

Beslut från tillståndsgivande myndigheter

1. Den tillståndsgivande myndigheten ska, i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 8, 8a eller 8b, bevilja tillståndet, bevilja tillståndet med begränsningar eller avslå ansökan. Den tillståndsgivande myndigheten ska underrätta samtliga de behöriga myndigheter som avses i artikel 8.1 om sitt beslut.

2. Beslut att avslå en ansökan eller bevilja tillstånd med begränsningar ska innehålla de skäl som ligger till grund för beslutet.

Tillstånd ska beviljas utom i de fall där avslag kan motiveras av ett eller flera av följande skäl:

- a) Den sökande kan inte bedriva den trafik som ansökan gäller med den utrustning som den sökande direkt förfogar över.
- b) Den sökande har underlåtit att följa nationell eller internationell vägtransportlagstiftning, särskilt de villkor och krav som gäller tillstånd för internationell persontransport, eller har gjort sig skyldig till allvarliga överträdelser av unionens vägtransportlagstiftning, särskilt de regler som gäller fordon samt kör- och vilotider för förare,
- c) Det gäller en ansökan om förnyat tillstånd, i ett fall där villkoren för tillståndet inte har följts,
- d) Ett regleringsorgan fastställer, på grundval av en objektiv ekonomisk analys, att trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.

Tillståndsgivande myndigheter får inte avslå en ansökan enbart på grund av att transportföretaget erbjuder lägre priser än andra vägtransportföretag eller den omständigheten att förbindelsen i fråga redan trafikeras av andra vägtransportföretag.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av den tillståndsgivande myndigheten kan bli föremål för rättslig prövning. Denna prövning får ha suspensiv verkan endast när de omedelbara effekterna av den tillståndsgivande myndighetens beslut kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för sökanden. Denna bestämmelse påverkar inte befogenheterna, enligt grundlagen i den berörda medlemsstaten, hos den domstol som prövar överklagandet.

Artikel 8d

Begränsning av rätten till tillträde

1. Medlemsstater får begränsa rätten till tillträde till den internationella och nationella marknaden för linjetrafik om den föreslagna linjetrafiken gäller persontransport på sträckor som är kortare än 100 kilometer fägelvägen och om trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik.

2. De behöriga myndigheter som tilldelade ett avtal om allmän trafik eller de transportföretag som bedriver trafik enligt avtalet får begära att regleringsorganet genomför en analys av huruvida den ekonomiska jämvikten för avtalet skulle äventyras.

Regleringsorganet ska utreda begäran och besluta om huruvida den ekonomiska analysen ska genomföras. Det ska underrätta de berörda parterna om sitt beslut.

3. Om regleringsorganet genomför en ekonomisk analys ska det underrätta samtliga berörda parter om analysens resultat och organets slutsatser inom sex veckor från mottagandet av all relevant information. Regleringsorganet får dra slutsatsen att tillståndet ska beviljas, ska beviljas med villkor eller avslås.

Regleringsorganets slutsatser ska vara bindande för de tillståndsgivande myndigheterna.

4. De behöriga myndigheterna och de transportföretag som bedriver trafik enligt ett avtal om allmän trafik ska tillhandahålla regleringsorganet den information som krävs med tanke på punkterna 2 och 3.

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 med avseende på fastställande av det förfarande och de kriterier som ska användas vid tillämpningen av denna artikel.”.

11. I artikel 9 ska första stycket ersättas med följande:

”Artiklarna 8, 8a, 8b och 8c ska i tillämpliga delar också gälla ansökningar om förnyelse av tillstånd eller om ändring av de villkor under vilka den trafik som omfattas av tillstånd ska tillhandahållas.”.

12. Rubriken på kapitel IV ska ersättas med följande:

”SPECIELL LINJETRAFIK SOM INTE KRÄVER TILLSTÅND”

13. I artikel 12 ska punkterna 1–5 utgå.

14. Artikel 13 ska utgå.

15. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Tillåten cabotagetrafik

Cabotagetrafik ska vara tillåten för följande trafik:

- a) Tillfällig speciell linjetrafik, förutsatt att ett avtal om denna har träffats mellan arrangören och transportföretaget.
- b) Tillfällig trafik som utförs tillfälligt (dvs. under en begränsad tid).
- c) Linjetrafik som utförts i enlighet med denna förordning.”.

16. Artikel 17 ska utgå.

17. I artikel 19.2 ska första meningen ersättas med följande:

”2. Transportföretag som bedriver cabotagetrafik eller internationell persontransport med buss ska tillåta kontroller som är avsedda att säkerställa att verksamheten bedrivs korrekt, särskilt i fråga om kör- och vilotider.”.

18. Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

Ömsesidigt bistånd

1. Medlemsstaterna ska bistå varandra vid säkerställandet av att denna förordning tillämpas och övervakas. De ska utbyta information via de nationella kontaktpunkter som har upprättats i enlighet med artikel 18 i förordning (EG) nr 1071/2009.

2. Regleringsorganen ska samarbeta när de genomför ekonomiska analyser av huruvida föreslagen linjetrafik skulle äventyra ett avtal om allmän trafik för internationell kollektivtrafik. Den tillståndsgivande myndigheten ska samråda med regleringsorganen i samtliga andra medlemsstater som passerar av den berörda

internationella linjetrafiken och, om så är lämpligt, begära all nödvändig information från dem innan den fattar sitt beslut.”.

19. Artikel 26 ska ersättas med följande:

”Artikel 26

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.2, 5.5, 6.4, 7.2, 8d.5 och 28.3 ska ges till kommissionen tills vidare från och med [den dag då denna förordning träder i kraft].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.2, 5.5, 6.4, 7.2, 8d.5 och 28.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.2, 5.5, 6.4, 7.2, 8d.5 och 28.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”.

20. Artikel 28 ska ersättas med följande:

”Artikel 28

Rapportering

1. Senast den 31 januari varje år, och med början senast den 31 januari [*... den första januarimånaden efter denna förordnings ikraftträdande*] ska medlemsstaterna meddela kommissionen antalet tillstånd till linjetrafik som utfärdats det föregående året och det totala antalet giltiga tillstånd till linjetrafik den 31 december det året. Denna information ska lämnas in separat för varje bestämmelsemedlemsstat för linjetrafiken. Medlemsstaterna ska också meddela kommissionen uppgifter om den cabotagetrafik i form av speciell linjetrafik och tillfällig trafik som inhemska transportföretag utfört under det föregående året.
2. Senast den 31 januari varje år, och med början senast den 31 januari [*... den första januarimånaden efter denna förordnings ikraftträdande*] ska de behöriga myndigheterna i värdmedlemsstaten förse kommissionen med

statistik om det antal tillstånd som utfärdats för cabotagetrafik i form av sådan linjetrafik som avses i artikel 15 c under det föregående året.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att fastställa formatet på den tabell som ska användas vid inlämnandet av den statistik som avses i punkterna 1 och 2, samt de data som ska tillhandahållas.

4. Senast den 31 januari varje år, och med början senast den 31 januari [... den första januarimånaden efter denna förordnings ikraftträdande] ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om antalet transportföretag som innehade ett gemenskapstillstånd den 31 december det föregående året och antalet bestyrkta kopior, vilket motsvarade antalet fordon i trafik denna dag.

5. Senast [för in datum som infaller fem år efter det att denna förordning börjar tillämpas] ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning. Rapporten ska innehålla information om i vilken utsträckning denna förordning har bidragit till en bättre fungerande marknad för persontrafik på väg.”.

Artikel 2

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den [XX].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande