



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na
mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy**

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Tento návrh je součástí druhého balíčku týkajícího se mobility, který má bojovat proti změně klimatu, zajistit, aby byl evropský průmysl silnější a konkurenceschopnější, a u občanů zlepšit kvalitu života a výběr, pokud jde o jejich každodenní mobilitu. Volný pohyb na území Unie představuje zásadní výdobytek Evropské unie. Umožňuje občanům bezproblémovou přepravu mezi jednotlivými členskými státy, ať už za účelem výkonu práce, nebo na dovolenou. Tento návrh zlepší mobilitu občanů v případě delších vzdáleností a zvýší využívání udržitelných druhů dopravy. Povede ke službám, které lépe reagují na potřeby občanů, zejména osob s nižšími příjmy, přičemž přidanou hodnotou bude zajištění environmentálních, ekonomických a sociálních přínosů. Návrh prospívá rostoucí celosvětové poptávce po propojenosti všech zeměpisných oblastí a zajišťuje dostupnost pro širší okruh obyvatel. To přímo přispívá k prioritám Komise v oblasti zaměstnanosti a růstu a energetické unie.

Nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006¹ bylo přijato v rámci legislativního balíčku spolu s nařízením č. 1071/2009 o přístupu k výkonu podnikání podnikatele v silniční dopravě². Tato dvě nařízení společně upravují podmínky přístupu k povolání a přístupu na trh v oblasti přepravy cestujících po silnici. Obě nařízení přispívají k řádnému fungování jednotného trhu silniční dopravy, jeho efektivnosti a konkurenceschopnosti.

Nařízení (ES) č. 1073/2009 obsahuje ustanovení, která musí dodržovat podniky, jež hodlají působit na trhu mezinárodní silniční osobní dopravy a na jiných vnitrostátních trzích, než je trh členského státu, v němž jsou usazeny (tzv. provozování kabotáže). Obsahuje rovněž ustanovení o dokladech, které musí těmto podnikům vydat členský stát registrace (licence Společenství) a povolující orgán (povolení pro linkovou dopravu). Obsahuje ustanovení o sankcích za porušení těchto povinností a rovněž ustanovení o spolupráci mezi členskými státy.

V období 2015 až 2017 bylo uvedené nařízení vyhodnoceno *ex post*³. Výsledkem byl závěr, že nařízení je při dosahování svého původního cíle spočívajícího v podpoře autokarové a autobusové dopravy jako udržitelné alternativy individuální automobilové dopravy účinné pouze částečně. V rámci hodnocení bylo zjištěno, že otevření vnitrostátních trhů linkové autokarové a autobusové dopravy vytváří kritické množství provozovatelů, kteří poté zavádějí rovněž mezinárodní dopravní služby, což má na počet mezinárodních tras a četnost spojů větší dopad než samotné celoevropské právní předpisy. Další otevírání vnitrostátních trhů posílí rozvoj mezinárodního trhu linkové dopravy, a to navíc k přínosům pro cestující při vnitrostátních cestách. K hlavním zjištěným problémům patřily překážky na vnitrostátních trzích, které brání rozvoji meziměstské autokarové a autobusové dopravy, a nízký podíl udržitelných druhů osobní dopravy. Tento návrh, který je iniciativou Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT)⁴, má zmíněné nedostatky odstranit.

• Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

¹ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88.

² Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

³ SWD (2017) 361.

⁴ Iniciativa č. 9 v příloze 2 pracovního programu Komise na rok 2017.

Tento návrh je součástí probíhajícího širšího přezkumu právních předpisů v oblasti silniční dopravy. Úzce souvisí s ostatními stávajícími právními akty týkajícími se silniční dopravy, zejména právními předpisy o přístupu k povolání (nařízení (ES) č. 1071/2009), právními předpisy v sociální oblasti (nařízení (ES) č. 561/2006⁵, směrnice 2002/15/ES⁶, směrnice 2006/22/ES⁷ a nařízení (EU) č. 165/2014⁸) a právními předpisy o euroviněťě (směrnice 1999/62/ES⁹). Snazší provozování meziměstské autokarové a autobusové dopravy, jak se předpokládá v tomto návrhu, bude proto zajištěno společným posouzením pravidel vnitřního trhu, předpisů v sociální oblasti a pravidel týkajících se vysílání pracovníků, aby byly zajištěny jak spravedlivé pracovní podmínky pro řidiče, tak i spravedlivá hospodářská soutěž mezi provozovateli.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh je plně v souladu s prioritním cílem Komise, kterým je vytvoření hlubšího a spravedlivějšího vnitřního trhu. Vnitřní trh pro provozování silniční osobní dopravy autokary a autobusy bude posílen. Návrh je rovněž v souladu s cíli nízkoemisní mobility a cílem energetické unie spočívajícím v dekarbonizaci dopravy, jakož i společnou dopravní politikou, která je popsána v bílé knize z roku 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“¹⁰. Návrh vytvoří pro provozovatele v daném odvětví nové obchodní příležitosti, zvýší tudíž pracovní příležitosti a možnosti růstu a výběr pro cestující. Tento návrh snižuje také regulační zátěž pro provozovatele silniční osobní dopravy a vyjasňuje právní rámec – oba tyto aspekty jsou cíli programu EU REFIT.

2. **PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

- **Právní základ**

Právní základ nařízení a navrhované změny vyplývá z hlavy VI (Doprava) Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), zejména článku 91, v němž se mimo jiné uvádí, že Evropský parlament a Rada stanoví společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států, jakož i podmínky, za nichž mohou podnikatelé v silniční osobní dopravě nerezidenti provozovat dopravu uvnitř některého členského státu.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Podle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU sdílí EU pravomoci v oblasti dopravy s členskými státy. Nicméně změny stávajících pravidel může provádět pouze sám normotvůrce EU.

Nepřehledný systém pravidel pro přístup na vnitrostátní trhy autokarové a autobusové dopravy mimoto omezuje schopnost podnikatelů v silniční osobní dopravě rozvíjet dopravní služby v celoevropskou síť autokarové dopravy a upírá jim možnost nabízet integraci s jinou autokarovou dopravou a ostatními druhy dopravy. Členské státy samotné nemohou zavést či zajistit soudržnost a koordinaci jednotných pravidel přístupu na trh, jež jsou zapotřebí pro

⁵ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

⁶ Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.

⁷ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

⁸ Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1.

⁹ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42.

¹⁰ KOM(2011) 144 v konečném znění ze dne 28.3.2011.

vznik skutečného vnitřního trhu silniční osobní dopravy. Je proto nezbytné stanovit pravidla na úrovni EU.

- **Proporcionalita**

Jak se uvádí v oddíle 7.3 zprávy o posouzení dopadů, je návrh politiky úměrný zjištěným problémům a nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k jejich vyřešení. Návrh obsahuje pouze některé cílené změny nařízení, které pomáhají zlepšit stávající regulační rámec, v němž odvětví silniční osobní dopravy v EU působí, a neukládá zúčastněným stranám další regulační požadavky, jež nejsou úměrné zjištěným problémům.

- **Volba nástroje**

Jelikož právním aktem, který má být změněn, je nařízení, měl by mít pozměňující akt v zásadě stejnou formu.

3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

S tímto návrhem byl přijat pracovní dokument útvarů Komise k hodnocení nařízení (ES) č. 1073/2009 *ex post*¹¹.

K hlavním zjištěným problémům patří toto:

- Meziměstská autokarová a autobusová doprava neroste tempem srovnatelným s tempem u ostatních druhů dopravy a podíl tohoto druhu dopravy delší dobu trvale klesá.
- Překážky na vnitrostátních trzích brání rozvoji meziměstské autokarové a autobusové dopravy.
- Mezinárodní linková autokarová a autobusová doprava bez konkurenceschopné meziměstské dopravy představuje pro uživatele méně přitažlivé nabídky dopravních služeb.
- Cíle spadající do oblasti působnosti původního nařízení nezahrnují problém týkající se diskriminace při přístupu k terminálům.
- Správní náklady na vstup jsou nadměrné.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Konzultace se zúčastněnými stranami vedené při přípravě tohoto návrhu splnily minimální normy pro konzultace se zúčastněnými stranami stanovené ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2002 (KOM(2002) 704 v konečném znění).

Proces konzultací zahrnoval pět samostatných konzultací. Byly použity metody otevřené a cílené konzultace a různé konzultační nástroje.

¹¹ Viz pozn. pod čarou č. 3.

Co se týká otevřené konzultace, po dobu třinácti týdnů probíhala veřejná online konzultace (týkající se hodnocení *ex post* i posouzení dopadů), a to v období od 14. prosince 2016 do 15. března 2017.

Hlavní cíle byly tyto:

- pomoci ověřit problémy, s nimiž se odvětví potýká a které byly zjištěny při hodnocení *ex post*,
- potvrdit cíle možných politických zásahů a
- vyžádat si stanovisko zúčastněných stran ohledně vhodnosti a očekávaných dopadů zásahů.

Konzultace zahrnovala dva dotazníky, jeden pro veřejnost a speciální dotazník pro hlavní zúčastněné strany. Komise obdržela celkem 171 příspěvků. Osmnáct příspěvků k obecnému dotazníku: osm odpovědí od občanů/spotřebitelů; sedm odpovědí od podniků; dvě odpovědi od nevládních organizací a jednu odpověď od jiných respondentů. 153 příspěvků ke speciálnímu dotazníku: 68 odpovědí od podniků působících v dopravním řetězci; 28 odpovědí od nevládních orgánů; 17 odpovědí od pracovníků v silniční osobní dopravě; 7 odpovědí od regulačních orgánů; 3 odpovědi od vládních orgánů EU; 3 odpovědi od donucovacích orgánů; 1 odpověď od občana/spotřebitele; 1 odpověď od akademické obce a 25 odpovědí od jiných respondentů.

Cílená konzultace zahrnovala zaslání podrobného dotazníku hlavním zúčastněným stranám, které byly určeny během počáteční fáze studie. Vyhотовeny byly čtyři různé dotazníky, přičemž každý z nich byl přizpůsoben dané kategorii zúčastněných stran: dvacet odpovědí od ministerstev / regulačních orgánů; dvě odpovědi od celoevropských organizací; tři odpovědi od provozovatelů a šest odpovědí od sdružení provozovatelů.

Za účelem získání podrobnějších informací ohledně zkušeností zúčastněných stran a jejich názorů na různá zvažovaná opatření se uskutečnily pohovory. Tyto pohovory poskytly rovněž příležitost vyžádat si kvantitativní údaje potřebné pro posouzení dopadů. Konkrétní otázky byly v každém případě předloženy předem nebo bylo požadováno objasnění k informacím, které byly poskytnuty v dotaznících. Pohovory se uskutečnily se šesti ministerstvy / regulačními orgány, čtyřmi celoevropskými organizacemi, čtyřmi provozovateli a čtyřmi sdruženími provozovatelů.

U Evropanů v EU-28 se uskutečnil zvláštní průzkum veřejného mínění Eurobarometr¹² týkající se autokarové dopravy. V období od 18. do 27. března 2017 se uskutečnilo 27 901 pohovorů. Cílem tohoto průzkumu bylo získat názor Evropanů na řadu otázek týkajících se spokojenosti se stávající autokarovou dopravou v jejich členském státě a důvodů pro využívání/nevyužívání těchto dopravních služeb. Mezi hlavní zjištění průzkumu patří toto:

- V celé EU využívá autokarovou dopravu pouze menšina respondentů a více než šest osob z deseti (64 %) uvedlo, že při tuzemských cestách autokarovou dopravu nevyužívají nikdy.
- Nejčastěji uváděným důvodem využívání autokarové dopravy jsou nízké ceny (33 %).

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

- Nejčastěji uváděnými způsoby, jak zajistit, aby osoby, které autokarovou dopravu nevyužívají, tyto dopravní služby více využívaly, bylo nevlastnění automobilu (37 %), nižší ceny (26 %) a rozsáhlejší síť tras a stanic (11 %).

V průběhu hodnocení *ex post* a posouzení dopadů byla uspořádána řada seminářů pro zúčastněné strany, schůzky a jiné akce.

Informace získané během konzultace potvrdily existenci hlavních problémů, které byly zjištěny při hodnocení *ex post*.

Pokud jde o možná opatření politiky, všechny zúčastněné strany důrazně podpořily odstranění diskriminace při poskytování přístupu k terminálům. Reakce na možná opatření politiky k odstranění omezení přístupu na vnitrostátní trhy meziměstské dopravy byly smíšené, přičemž některé skupiny zúčastněných stran změny podpořily a jiné projevíly neochotu. Reprezentativní skupiny provozovatelů, provozovatelé a jednotlivci pracující v odvětví obecně více podporují společné rámce, zatímco některé vládní orgány, regulační orgány a nevládní organizace zdůrazňují, že jsou zapotřebí opatření týkající se přístupu na trh, která zohledňují situaci v jednotlivých členských státech a zajišťují ochranu smluv o veřejných službách.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

K doprovodné podpůrné studii pro posouzení dopadů, jež byla ukončena v srpnu 2017, přispěl externí dodavatel¹³.

• **Posouzení dopadů**

Tento návrh je podpořen posouzením dopadů, kterým se Výbor pro kontrolu regulace (dále jen „výbor“) zabýval dvakrát. Výbor původně dne 24. července 2017 vydal záporné stanovisko, po kterém dne 13. září 2017 následovalo kladné stanovisko s výhradami. Revidovaná verze posouzení dopadů se zabývala všemi hlavními připomínkami výboru. Jak je uvedeno v příloze 1 zprávy o posouzení dopadů, výhrady byly odstraněny následovně:

- je posílena argumentace s cílem objasnit potřebu opatření na úrovni EU,
- definice problému je přepracována a revidována tak, aby se zohlednil nízký podíl udržitelných druhů dopravy,
- obecné cíle jsou revidovány. Jsou stanoveny dva obecné cíle, které se doplňují a vzájemně se nevylučují,
- jsou popsány pravděpodobné reakce na zavedení komerčních dopravních služeb a očekávané dopady na smlouvy o veřejných službách a jsou představeny vzory smluv, které se obvykle používají za účelem propojení venkovských oblastí,
- jsou zahrnuty rozdíly v odvětví silniční a železniční dopravy v jednotlivých členských státech a
- jsou předloženy doplňující informace o terminálech a je objasněno, že se posouzení dopadů zaměřuje na rovný přístup k terminálům.

¹³ Viz pozn. pod čarou č. 3.

V posouzení dopadů byly uváženy dva soubory opatření politiky.

- První soubor se zabýval problémy souvisejícími s „nadměrnými správními náklady na vstup“ a „omezeným přístupem na vnitrostátní trhy meziměstské dopravy“.
- Druhý soubor opatření politiky se zabýval problémem týkajícím se „omezeného přístupu ke klíčové infrastruktuře“.

Problémy spojené s přístupem na trh a problémy související s přístupem k terminálům spolu vzájemně nesouvisejí a geografický rozsah účinku je v každém případě jiný. Konkrétně, významná omezení přístupu na trh existují pouze ve čtrnácti členských státech, zatímco problém týkající se diskriminačního přístupu k terminálům se vyskytuje v celé EU-28. V obou souborech byla opatření politiky vymezena tak, aby zohledňovala vzrůstající míru regulačního zásahu a očekávané dopady.

První soubor opatření politiky umožní přístup na trh linkové dopravy s možností žádost o povolení zamítnout, je-li narušena ekonomická rovnováha stávající smlouvy o veřejných službách.

Druhý soubor opatření politiky členským státům umožňuje žádost o povolení zamítnout, je-li navrhovanou novou službou pro přepravu cestujících na vzdálenosti kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou narušena ekonomická rovnováha stávající smlouvy o veřejných službách.

Třetí soubor opatření politiky ruší u linkové dopravy pro přepravu cestujících na vzdálenost nejméně 100 kilometrů vzdušnou čarou povolovací postup.

Čtvrtý soubor opatření politiky provozovatele a správce terminálů vybízí, aby podnikatelům v silniční osobní dopravě provozujícím linkovou dopravu umožnili přístup na základě spravedlivých a přiměřených důvodů a bez diskriminace jednotlivých provozovatelů.

Pátý soubor opatření politiky zahrnoval pravidla týkající se rovného přístupu, která vyžadují, aby provozovatelé a správci terminálů umožnili podnikatelům v silniční osobní dopravě provozujícím linkovou dopravu přístup na základě spravedlivých a přiměřených důvodů a bez diskriminace jednotlivých provozovatelů.

Posouzení prokázalo, že by nejlepším dalším postupem byla kombinace druhého a pátého souboru opatření. To se celkově považovalo za nejúčinnější kombinaci a odhaduje se, že v posuzovaném období (2015–2035) zajistí tato kombinace pro podniky a správní orgány v EU-28 administrativní úspory ve výši 1,56 miliardy EUR. Tato kombinace bude mít rovněž pozitivní dopad na dopravu jako takovou, jelikož v roce 2030 povede například ke zvýšení činnosti v odvětví autokarové dopravy o více než 11 % v porovnání s výchozími hodnotami a ke zvýšení podílu tohoto druhu dopravy téměř o jeden procentní bod. Tato kombinace zlepší v roce 2030 u znevýhodněných sociálních skupin propojenost o 62 miliard osobokilometrů a vytvoří 85 000 nových pracovních míst a v posuzovaném období přispěje v EU-28 ke snížení škod při dopravních nehodách o 2,8 miliardy EUR. V EU-28 bude mít rovněž pozitivní dopad na životní prostředí s čistými kumulativními úsporami nákladů na emise CO₂ ve výši 183 milionů EUR a čistými kumulativními úsporami nákladů na znečištění ovzduší ve výši 590 milionů EUR. Očekává se, že by tato možnost v omezené míře způsobila přechod ze železniční dopravy na silniční dopravu a snížení podílu železniční dopravy ve výši 0,4 procentního bodu v roce 2030 ve vztahu k výchozí hodnotě (z 8,4 % na 8 %), spolu se ztrátou příjmů u smluv o veřejných službách v železniční dopravě o 1,4 % a zvýšením dotací u smluv o veřejných službách v autokarové dopravě o méně než 1 %. To by nemělo negativní vliv na udržitelnost smluv o veřejných službách obsluhujících vzdálené městské oblasti.

Návrh je v souladu s upřednostňovanou možností uvedenou v posouzení dopadů.

- **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Tento návrh sleduje cíl programu REFIT spočívající ve zvyšování efektivity a snižování regulační zátěže pro podniky. To je zajištěno především urychlením povolovacího postupu v důsledku snížení počtu důvodů pro zamítnutí žádosti o povolení pro novou autokarovou linku. Povolovací postup je jednodušší a transparentnější, což účinně snižuje překážky pro nové účastníky na trhu. Provozovatelé budou mít prospěch z toho, že jim méně důvodů zamítnutí žádosti poskytne větší jistotu při posuzování funkčnosti nové linky. Lepší přístup k terminálům zkrátí u podniků prodlevy při získávání přístupu k terminálům a umožní jim zahájit provozování nových autokarových linek dříve a rychleji dosáhnout mezních příjmů. Zrušení jízdního listu povede k tomu, že podnikatel v silniční osobní dopravě bude nucen vykonávat méně administrativní práce.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie¹⁴.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Komise bude uplatňování a účinnost nařízení sledovat a vyhodnocovat. Komise předloží zprávu o uplatňování a účincích tohoto nařízení nejpozději pět let ode dne jeho použitelnosti. Očekává se, že toto nařízení přispěje v důsledku liberalizace vnitrostátních trhů linkové autokarové a autobusové dopravy k lepšímu fungování trhu silniční osobní dopravy. Relevantní informace budou získány od příslušných vnitrostátních orgánů a prostřednictvím průzkumu u provozovatelů silniční osobní dopravy.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Hlavní prvky návrhu jsou tyto:

Kapitola I – OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1 – Oblast působnosti

Stávající ustanovení čl. 1 odst. 4 se vztahuje na vnitrostátní silniční osobní dopravu pro cizí potřebu provozovanou dočasně podnikatelem v silniční osobní dopravě nerezidentem, jež spadá do oblasti působnosti nařízení. Navrhuje se toto ustanovení pozměnit tak, aby byla do oblasti působnosti nařízení zahrnuta veškerá linková doprava pro cizí potřebu provozovaná podnikatelem v silniční dopravě nerezidentem.

Článek 2 – Definice

Navrhuje se pozměnit bod 2 za účelem objasnění toho, že za linkovou dopravu se považují i expresní služby.

¹⁴ Listina základních práv Evropské unie, Úř. věst. C 326, 26.10.2012, s. 391.

Navrhuje se pozměnit bod 7, aby byla po liberalizaci vnitrostátní linkové dopravy definice aktualizována.

Navrhuje se doplnit nové definice terminálu a provozovatele terminálu. Tyto definice jsou nezbytným předpokladem pro úpravu přístupu k terminálům.

Navrhuje se doplnit novou definici vhodné alternativy za účelem objasnění toho, který jiný terminál či terminály by měl provozovatel terminálu podnikateli v silniční osobní dopravě navrhnout, pokud mu neumožní přístup ke svému terminálu.

Článek 3a – Regulační orgán

Navrhuje se vložit nový článek, který vyžaduje, aby členské státy určily regulační orgán, jenž by měl být nezávislý na ostatních orgánech veřejné moci. Cílem tohoto požadavku je zamezit případnému střetu zájmů, provádí-li regulační orgán ekonomickou analýzu za účelem určení, zda je narušena ekonomická rovnováha smlouvy o veřejných službách, nebo pokud jedná jako odvolací orgán s ohledem na přístup k terminálům. Určeným orgánem může být nový nebo existující subjekt. K jeho nezávislosti by měly přispět postupy stanovené pro jmenování zaměstnanců. Tento orgán by měl být schopen získat požadované informace a prosazovat svá rozhodnutí prostřednictvím vhodných sankcí. Velikost regulačního orgánu v jednotlivých členských státech by měla být úměrná úrovni činnosti v oblasti silniční osobní dopravy v daném členském státě.

Kapitola II – LICENCE SPOLEČENSTVÍ A PŘÍSTUP NA TRH

Článek 5 – Přístup na trh

Navrhuje se zrušit v čl. 5 odst. 3 pátý pododstavec, jelikož se usuzuje, že požadavek na oznamování jmen podnikatelů v silniční osobní dopravě a spojů na trase příslušným orgánům ztratil svůj význam a vytváří zbytečnou administrativní zátěž.

Článek 5a – Přístup k terminálům

Navrhuje se vložit nový článek, který vyžaduje, aby podnikatelé v silniční osobní dopravě měli za účelem provozování linkové dopravy právo na přístup k terminálům za spravedlivých, nestranných, nediskriminačních a transparentních podmínek. Podmínky přístupu k terminálům by měly být zveřejněny.

Článek 5b – Postup pro udělování přístupu k terminálům

Navrhuje se vložit nový článek, který stanoví postup pro získání přístupu k terminálům. Žádosti o přístup by měly být zamítnuty pouze tehdy, nemá-li terminál dostatečnou kapacitu. Rozhodnutí o žádostech o přístup je nutno přijmout ve lhůtě dvou měsíců a tato rozhodnutí obsahují náležité zdůvodnění. Podnikatelé v silniční osobní dopravě by měli mít možnost podat proti rozhodnutím odvolání regulačnímu orgánu. Rozhodnutí regulačního orgánu by mělo být závazné.

Kapitola III – LINKOVÁ DOPRAVA PODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

Článek 8 – Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou

Článek 8 je pozměněn tak, aby stanovil povolovací postup pro mezinárodní linkovou osobní dopravu na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou. Povolující orgány si musí vyžádat souhlas ostatních členských států, ve kterých cestující nastupují a vystupují a jsou přepravováni na vzdálenosti kratší než 100 kilometrů. Povolení budou udělena, není-li zamítnutí žádosti opodstatněné na základě jednoznačně stanovených důvodů. Nemohou-li příslušné orgány dospět k dohodě ohledně povolení, lze záležitost postoupit Komisi. Komise musí přijmout rozhodnutí, které bude platit do doby, než povolující orgán vydá vlastní rozhodnutí.

Článek 8a – Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost 100 kilometrů a více vzdušnou čarou

Vkládá se nový článek 8a, stanovující postup pro udělení povolení pro mezinárodní linkovou osobní dopravu na vzdálenost větší než 100 kilometrů vzdušnou čarou. Zamítnutí nové dopravní služby nelze odůvodnit na základě toho, že narušuje ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách.

Článek 8b – Postup pro udělení povolení pro vnitrostátní linkovou dopravu

Navrhuje se vložení nového článku 8b, který stanoví postup pro udělení povolení pro vnitrostátní linkovou dopravu. Žádost o povolení pro novou službu přepravy cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou lze zamítnout, pokud narušuje ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách. Vzhledem k rozdílům ve způsobu, jakým členské státy organizují jednotlivé druhy dopravy na svém území, a k rozdílné geografické situaci v jednotlivých členských státech lze prahovou hodnotu vzdálenosti zvýšit až na 120 kilometrů, má-li nová dopravní služba obsluhovat výchozí a cílový bod cesty, který je již obsluhován na základě více než jedné smlouvy o veřejných službách.

Článek 8c – Rozhodnutí povolujících orgánů

Navrhuje se vložení nového článku 8c k upřesnění rozhodnutí povolujících orgánů. Tento článek umožňuje povolujícím orgánům vydat povolení, udělit povolení s omezením, nebo žádost o povolení zamítnout. Vyžaduje, aby byla rozhodnutí o zamítnutí žádosti o povolení nebo o udělení povolení s omezením odůvodněna. Stanoví důvody zamítnutí žádosti.

Článek 8d – Omezení práva na přístup

Navrhuje se vložení nového článku 8d, který stanoví postup ochrany smluv o veřejných službách. Členské státy mohou žádosti o povolení zamítnout, pokud narušují ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách. O provedení ekonomické analýzy mohou regulační orgán požádat pouze zúčastněné strany. Regulační orgán může dospět k závěru, že povolení lze udělit, že je lze udělit za určitých podmínek, nebo že žádost o povolení je třeba zamítnout. Závěry regulačního orgánu by měly být závazné.

Kapitola IV – ZVLÁŠTNÍ LINKOVÁ DOPRAVA NEPODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ

Článek 12 – Kontrolní doklady

Navrhuje se ustanovení čl. 12 odst. 1 až 5 zrušit za účelem zrušení jízdního listu jako kontrolního dokladu v případě příležitostné dopravy. To by mělo odstranit zbytečnou administrativní zátěž.

Článek 13 – Místní výlety

Navrhuje se článek 13 zrušit, jelikož místní výlety jsou podle článku 15 liberalizovány, takže tento požadavek je zbytečný.

Kapitola V – KABOTÁŽ

Článek 15 – Povolená kabotáž

Navrhuje se tento článek pozměnit za účelem upřesnění, že se zrušuje požadavek, aby se linková doprava prováděla v rámci mezinárodní linkové dopravy, a zákaz kabotáže ve formě linkové dopravy prováděné nezávisle na linkové dopravě. Místní výlety představují povolenou kabotáž a vztahuje se na ně ustanovení písmene b).

Článek 17 – Kontrolní doklady pro kabotáž

Navrhuje se článek 17 zrušit, aby se u kabotáže ve formě příležitostné dopravy již nevyžadovaly jízdní listy. Kontrolní doklady pro zvláštní linkovou dopravu jsou upřesněny v čl. 12 odst. 6.

Kapitola VI – KONTROLY A SANKCE

Článek 19 – Silniční kontroly a kontroly v provozovnách podnikatelů v silniční osobní dopravě

Navrhuje se v čl. 19 odst. 2 upřesnit, že podnikatelé v silniční osobní dopravě provozující kabotáž ve formě linkové dopravy musí umožnit kontroly, jelikož provozování této dopravy bude povoleno nezávisle na provozování mezinárodní osobní dopravy.

Kapitola VII – PROVÁDĚNÍ

Článek 28 – Podávání zpráv

Navrhuje se uložit povinnost podávat zprávy, aby měla Komise od všech členských států k dispozici jednotné a spolehlivé informace, jež jí umožní sledovat a vyhodnocovat provádění a účinnost právních předpisů. Navrhovaný nový odstavec 5 stanoví, že Komise podá Evropskému parlamentu a Radě do pěti let ode dne použitelnosti tohoto nařízení zprávu o tom, nakolik nařízení přispělo k lepšímu fungování trhu silniční osobní dopravy.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 1073/2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁵,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁶,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009¹⁷ ukázalo, že provozovatelé čelí na vnitrostátních trzích překážkám týkajícím se rozvoje meziměstské autokarové dopravy. Silniční osobní doprava mimoto nedrží krok s vyvíjejícími se potřebami občanů, pokud jde o dostupnost a kvalitu, a podíl udržitelných druhů dopravy je i nadále nízký. Některé skupiny občanů jsou proto z hlediska dostupnosti osobní dopravy znevýhodněny a kvůli většímu využívání automobilů dochází k více silničním dopravním nehodám, vyšším emisím a přetížení.
- (2) K zajištění soudržného rámce pro meziměstskou přepravu cestujících linkovou autokarovou a autobusovou dopravou v celé Unii by se nařízení (ES) č. 1073/2009 mělo vztahovat na veškerou meziměstskou linkovou dopravu. Oblast působnosti uvedeného nařízení by se proto měla rozšířit.
- (3) V každém členském státě by měl být určen nezávislý a nestranný regulační orgán, aby bylo zajištěno řádné fungování trhu silniční osobní dopravy. Tento orgán může odpovídat i za jiná regulovaná odvětví, jako je železniční doprava, energetika nebo telekomunikace.
- (4) Komerční linková doprava by neměla narušovat ekonomickou rovnováhu stávajících smluv o veřejných službách. Z tohoto důvodu by měl mít regulační orgán možnost provádět objektivní ekonomickou analýzu, aby bylo zajištěno, že tomu tak skutečně je.

¹⁵ Úř. věst. C , , s. .

¹⁶ Úř. věst. C , , s. .

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 88).

- (5) Provozování linkové dopravy ve formě kabotáže by mělo být podmíněno vlastnictvím licence Společenství. K usnadnění účinných kontrol této dopravy ze strany donucovacích orgánů je třeba objasnit pravidla týkající se vydávání licencí Společenství.
- (6) Za účelem zajištění spravedlivé hospodářské soutěže na trhu by provozovatelé linkové dopravy měli mít právo na přístup k terminálům v Unii za spravedlivých, nestranných, nediskriminačních a transparentních podmínek. Regulačnímu orgánu by mělo být možné podat opravné prostředky proti rozhodnutím o zamítnutí či omezení přístupu.
- (7) Ačkoli je u linkové dopravy zachováno povolení, některá pravidla týkající se povolovacího postupu je nutno upravit.
- (8) Udělení povolení pro vnitrostátní i mezinárodní linkovou dopravu by mělo podléhat povolovacímu postupu. Povolení by mělo být uděleno, ledaže existují zvláštní důvody pro zamítnutí žádosti týkající se žadatele nebo by doprava narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách. Je nutno zavést prahovou hodnotu vzdálenosti, aby bylo zajištěno, že komerční linková doprava nenarušuje ekonomickou rovnováhu stávajících smluv o veřejných službách. V případě tras, které již jsou obsluhovány na základě více než jedné smlouvy o veřejných službách, by mělo být možné tuto prahovou hodnotu zvýšit.
- (9) Podnikatelé v silniční osobní dopravě nerezidenti by měli mít možnost provozovat vnitrostátní linkovou dopravu za stejných podmínek jako podnikatelé v silniční osobní dopravě rezidenti.
- (10) Je potřeba co nejvíce omezit správní formality, aniž by byly zrušeny kontroly a sankce, které zaručují řádné uplatňování a účinné prosazování nařízení (ES) č. 1073/2009. Jízdní list představuje zbytečnou administrativní zátěž, a proto by měl být zrušen.
- (11) Místní výlety představují povolenou kabotáž a vztahují se na ně obecná pravidla pro kabotáž. Článek týkající se místních výletů by měl být proto zrušen.
- (12) Vzhledem k významu účinného prosazování nařízení (ES) č. 1073/2009 by se měla pravidla týkající se silničních kontrol a kontrol v provozovnách podnikatelů v silniční osobní dopravě změnit tak, aby zahrnovala kabotáž.
- (13) Jelikož toto nařízení harmonizuje pravidla na vnitrostátních trzích linkové autokarové a autobusové dopravy a přístup k terminálům, nemůže být jeho cílů, totiž podpory meziměstské mobility a zvýšení podílu udržitelných druhů osobní dopravy, dosaženo uspokojivě na úrovni členských států. Unie může tudíž přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení sledovaných cílů.
- (14) Aby se zohlednil vývoj na trhu a technický pokrok, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změny příloh I a II nařízení (ES) č. 1073/2009 a o doplnění uvedeného nařízení o pravidla týkající se formátu osvědčení pro dopravu pro vlastní potřebu, formátu žádostí o povolení a samotných povolení, postupu a kritérií, jež je nutno dodržet při zjišťování toho, zda navrhovaná doprava nenaruší ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách, a povinností členských států ohledně podávání zpráv. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016

o zdokonalení tvorby právních předpisů¹⁸. Za účelem zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by měly Evropský parlament a Rada obdržet veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci by měli mít automaticky přístup na zasedání odborných skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(15) Nařízení (ES) č. 1073/2009 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,
PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 1073/2009 se mění takto:

- 1) V článku 1 se odstavec 4 nahrazuje tímto:
„4. Toto nařízení se použije na vnitrostátní silniční osobní dopravu pro cizí potřebu provozovanou podnikatelem v silniční osobní dopravě nerezidentem podle kapitoly V.“;
- 2) článek 2 se mění takto:
 - a) bod 2) se nahrazuje tímto:
„2) „linkovou dopravou“ se rozumí přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, a to bez mezizastávek, nebo s nástupem a výstupem cestujících na předem určených zastávkách“;
 - b) bod 7) se nahrazuje tímto:
„7) „kabotáží“ se rozumí vnitrostátní silniční osobní doprava pro cizí potřebu prováděná v hostitelském členském státě“;
 - c) doplňují se nové body 9 až 11, které znějí:
„9) „terminálem“ se rozumí zařízení s minimální plochou 600 m², které poskytuje parkovací místo, jež využívají autokary a autobusy pro výstup nebo nástup cestujících;
10) „provozovatelem terminálu“ se rozumí subjekt odpovědný za udělení přístupu k terminálu;
11) „vhodnou alternativou“ se rozumí jiný terminál, který je pro podnikatele v silniční osobní dopravě z ekonomického hlediska přijatelný a který mu umožňuje provozovat dotyčnou osobní dopravu.“;
- 3) před kapitolou II se vkládá nový článek 3a, který zní:

„Článek 3a

Regulační orgán

1. Každý členský stát určí pro odvětví silniční osobní dopravy jeden vnitrostátní regulační orgán. Tento orgán je nestranný, což znamená, že je z hlediska organizace, funkcí, hierarchie a rozhodování právně samostatný a nezávislý na jiném veřejném nebo soukromém subjektu. Regulační orgán je nezávislý na jakémkoli příslušném orgánu, který se podílí na zadávání smlouvy o veřejných službách.

Regulační orgán může odpovídat za jiná regulovaná odvětví.

¹⁸ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

2. Regulační orgán pro odvětví silniční osobní dopravy má potřebnou organizační kapacitu z hlediska lidských a jiných zdrojů, která je úměrná významu daného odvětví v dotyčném členském státě.

3. Regulační orgán plní tyto úkoly:

- a) provádí ekonomické analýzy toho, zda by navrhovaná nová dopravní služba narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách;
- b) shromažďuje a poskytuje informace o přístupu k terminálům a
- c) rozhoduje o odvolání proti rozhodnutím provozovatelů terminálů.

4. Při plnění svých úkolů si může regulační orgán vyžádat relevantní informace od příslušných orgánů, provozovatelů terminálů, žadatelů o povolení a jakékoli třetí strany působící na území dotyčného členského státu.

Požadované informace jsou poskytnuty v přiměřené lhůtě, kterou stanoví regulační orgán a která nepřesáhne jeden měsíc. V odůvodněných případech může regulační orgán lhůtu pro poskytnutí informací prodloužit nejvýše o dva týdny. Regulační orgán je schopen prosazovat žádosti o informace prostřednictvím sankcí, které jsou účinné, přiměřené a odrazující.

5. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá regulačním orgánem podléhala soudnímu přezkumu. Přezkum může mít odkladný účinek pouze tehdy, pokud by okamžitá účinnost rozhodnutí regulačního orgánu mohla u strany žádající o přezkum vést k nenapravitelným nebo zjevně nepřiměřeným škodám. Tímto ustanovením nejsou dotčeny pravomoci soudu projednávajícího žádost o přezkum rozhodnutí stanovené ústavním právem dotyčného členského státu.

6. Rozhodnutí regulačního orgánu se zveřejňují.“;

4) článek 4 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Mezinárodní osobní autokarovou a autobusovou dopravu a kabotáž lze provozovat na základě licence Společenství vydané příslušnými orgány členského státu usazení.“;

b) v odstavci 2 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se mění přílohy I a II za účelem jejich přizpůsobení technickému pokroku.“;

5) článek 5 se mění takto:

a) v odstavci 3 se zrušuje pátý pododstavec;

b) v odstavci 5 se třetí pododstavec nahrazuje tímto:

„Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se stanoví formát osvědčení.“;

6) vkládá se nový článek 5a, který zní:

„Článek 5a

Přístup k terminálům

1. Provozovatelé terminálů umožní podnikatelům v silniční osobní dopravě za účelem provozování linkové dopravy přístup k terminálům, včetně zařízení nebo služeb poskytovaných v tomto terminálu, za spravedlivých, nestranných, nediskriminačních a transparentních podmínek.

2. Provozovatelé terminálů se vynasnaží vyhovět všem žádostem o přístup, aby zajistili optimální využití terminálů.

Žádosti o přístup lze zamítnout pouze z důvodu nedostatečné kapacity.

Pokud provozovatel terminálu žádost o přístup zamítne, uvede případné vhodné alternativy.

3. Provozovatelé terminálu zveřejňují ve dvou či více úředních jazycích Unie alespoň tyto informace:

a) seznam všech poskytovaných služeb a ceny za tyto služby;

b) pravidla pro plánování přidělování kapacity;

c) aktuální jízdní řád a přidělení kapacity.

Tyto informace zpřístupní provozovatel terminálu a regulační orgán v elektronické podobě bezplatně na žádost, a pokud mají internetové stránky, i na těchto internetových stránkách.

Informace se aktualizují a v případě potřeby se pozměňují.“;

7) vkládá se nový článek 5b, který zní:

„Článek 5b

Postup pro udělování přístupu k terminálům

1. Podnikatel v silniční osobní dopravě požadující přístup k terminálu podá provozovateli terminálu žádost.

2. Nelze-li přístup umožnit tak, jak se požaduje v žádosti, zahájí provozovatel terminálu se všemi zainteresovanými podnikateli v silniční osobní dopravě konzultace, aby žádosti vyhověl.

3. Provozovatel terminálu rozhodne o žádosti o přístup k terminálu do dvou měsíců ode dne podání žádosti podnikatelem v silniční osobní dopravě. Rozhodnutí o přístupu musí být odůvodněna.

4. Žadatelé se mohou proti rozhodnutím provozovatelů terminálů odvolat. Odvolání se podává regulačnímu orgánu.

5. Pokud regulační orgán projednává odvolání proti rozhodnutí provozovatele terminálu, přijme odůvodněné rozhodnutí ve stanovené lhůtě, nejpozději však do tří týdnů od obdržení všech relevantních informací.

Rozhodnutí regulačního orgánu o odvolání je závazné. Regulační orgán má schopnost vynutit své rozhodnutí prostřednictvím sankcí, které jsou účinné, přiměřené a odrazující.

Rozhodnutí podléhá pouze soudnímu přezkumu.“;

7) článek 6 se mění takto:

a) v odstavci 1 se první věta prvního pododstavce nahrazuje tímto:

„Povolení se vydává na jméno podnikatele v silniční osobní dopravě, v listinné nebo elektronické podobě a je nepřenositelné.“;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se stanoví formát povolení.“;

8) článek 7 se mění takto:

a) odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Žádosti o povolení linkové dopravy se podávají povolujícímu orgánu v listinné nebo elektronické podobě.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se stanoví formát žádostí.“;

9) článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou

1. Povolení se vydávají se souhlasem příslušných orgánů všech členských států, na jejichž území cestující nastupují nebo vystupují a jsou přepravováni na vzdálenosti kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou. Do dvou týdnů od obdržení žádosti zašle povolující orgán těmto příslušným orgánům kopii žádosti a všech ostatních souvisejících dokladů se žádostí o souhlas. Povolující orgán současně předá tyto doklady pro informaci příslušným orgánům členských států, jejichž územím se projíždí.

2. Příslušné orgány členských států, jejichž souhlas byl vyžádán, sdělí povolujícímu orgánu své rozhodnutí do tří měsíců. Tato lhůta běží ode dne obdržení žádosti o souhlas, jež se prokazuje potvrzením přijetí. Pokud příslušné orgány členských států, jejichž souhlas byl vyžádán, nesouhlasí, uvedou důvody.

Pokud příslušné orgány členských států, jejichž souhlas byl vyžádán, neodpoví ve lhůtě stanovené v prvním pododstavci, je to považováno za souhlas.

3. Povolující orgán rozhodne o žádosti do čtyř měsíců ode dne podání žádosti podnikatelem v silniční osobní dopravě.

4. Povolení se vydá, ledaže lze jedním či více důvody uvedenými v čl. 8c odst. 2 písm. a) až d) odůvodnit zamítnutí žádosti.

5. Nesouhlasí-li jeden z příslušných orgánů s povolením, lze záležitost do dvou měsíců od obdržení jeho odpovědi postoupit Komisi.

6. Po konzultaci s členskými státy, jejichž příslušné orgány vyslovily nesouhlas, vydá Komise rozhodnutí do čtyř měsíců od obdržení sdělení povolujícího orgánu. Rozhodnutí nabývá účinnosti 30 dnů od jeho oznámení dotčeným členským státům.

7. Rozhodnutí Komise platí do doby, dokud členské státy nedospějí k dohodě a povolující orgán o žádosti nerozhodne.“;

10) vkládají se nové články 8a až 8d, které znějí:

„Článek 8a

Postup pro udělení povolení pro mezinárodní přepravu cestujících na vzdálenost 100 kilometrů a více vzdušnou čarou

1. Povolující orgán rozhodne o žádosti do dvou měsíců ode dne podání žádosti podnikatelem v silniční osobní dopravě.
2. Povolení se vydá, ledaže lze jedním či více důvody uvedenými v čl. 8c odst. 2 písm. a) až c) odůvodnit zamítnutí žádosti.
3. Povolující orgán předloží příslušným orgánům všech členských států, na jejichž území cestující nastupují nebo vystupují, a příslušným orgánům členských států, jejichž územím se projíždí bez nástupu a výstupu cestujících, pro informaci kopii žádosti a všech ostatních souvisejících dokladů spolu se svým posouzením.

Článek 8b

Postup pro udělení povolení pro vnitrostátní linkovou dopravu

1. Povolující orgán rozhodne o žádosti do dvou měsíců ode dne podání žádosti podnikatelem v silniční osobní dopravě. Tuto lhůtu lze prodloužit na čtyři měsíce, vyžaduje-li se analýza v souladu s čl. 8c odst. 2 písm. d).
2. Povolení pro vnitrostátní linkovou dopravu se vydá, ledaže lze zamítnutí žádosti odůvodnit jedním či více důvody uvedenými v čl. 8c odst. 2 písm. a) až c), a v případě přepravy cestujících na vzdálenost kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou důvodem uvedeným v čl. 8c odst. 2 písm. d).
3. Vzdálenost uvedenou v odstavci 2 lze prodloužit na 120 kilometrů, bude-li linková doprava, jež má být zavedena, obsluhovat výchozí a cílový bod cesty, který je již obsluhován na základě více než jedné smlouvy o veřejných službách.

Článek 8c

Rozhodnutí povolujících orgánů

1. Na základě postupu stanoveného v člancích 8, 8a nebo 8b vydá povolující orgán povolení, udělí povolení s omezeními, nebo žádost zamítne. Povolující orgán informuje o svém rozhodnutí všechny příslušné orgány uvedené v čl. 8 odst. 1.
2. Rozhodnutí o zamítnutí žádosti nebo o udělení povolení s omezeními musí být odůvodněna.

Povolení se vydá, ledaže lze zamítnutí žádosti odůvodnit jedním či více z těchto důvodů:
 - a) žadatel není schopen provozovat dopravu, na niž se žádost vztahuje, vozidly, která jsou mu bezprostředně dostupná;
 - b) žadatel porušil vnitrostátní nebo mezinárodní právní předpisy o silniční dopravě, zejména podmínky a požadavky související s povolením pro mezinárodní silniční osobní dopravu, nebo se dopustil závažných porušení právních předpisů Unie týkajících se silniční dopravy, zejména norem týkajících se vozidel a doby řízení a doby odpočinku řidičů;

- c) v případě žádosti o prodloužení povolení již nejsou splněny podmínky pro udělení tohoto povolení;
- d) regulační orgán na základě objektivní ekonomické analýzy zjistí, že by doprava narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách.

Povolující orgány nezamítnou žádost výhradně z toho důvodu, že podnikatel v silniční osobní dopravě nabízí nižší ceny než ostatní podnikatelé v silniční osobní dopravě, nebo na základě skutečnosti, že dotýčný spoj již provozují jiní podnikatelé v silniční osobní dopravě.

3. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá povolujícím orgánem podléhala soudnímu přezkumu. Tento přezkum může mít odkladný účinek pouze tehdy, pokud by okamžitá účinnost rozhodnutí povolujícího orgánu mohla u strany žádající o přezkum vést k nenapravitelným nebo zjevně nepřiměřeným škodám. Tímto ustanovením nejsou dotčeny pravomoci soudu projednávajícího žádost o přezkum rozhodnutí stanovené ústavním právem dotýčného členského státu.

Článek 8d

Omezení práva na přístup

1. Členské státy mohou omezit právo na přístup na trh mezinárodní a vnitrostátní linkové dopravy, pokud navrhovaná linková doprava přepravuje cestující na vzdálenosti kratší než 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud by doprava narušila ekonomickou rovnováhu smlouvy o veřejných službách.

2. Příslušné orgány, které zadaly smlouvu o veřejných službách, nebo provozovatelé veřejných služeb plnící smlouvu o veřejných službách mohou regulační orgán požádat o provedení analýzy toho, zda by byla narušena ekonomická rovnováha smlouvy o veřejných službách.

Regulační orgán žádost posoudí a rozhodne, zda ekonomickou analýzu provede. O svém rozhodnutí informuje zainteresované strany.

3. Provede-li regulační orgán ekonomickou analýzu, sdělí všem zainteresovaným stranám výsledky této analýzy a své závěry do šesti týdnů od obdržení všech relevantních informací. Regulační orgán může dospět k závěru, že povolení má být vydáno, že má být vydáno za určitých podmínek, nebo že má být žádost o povolení zamítnuta.

Závěry regulačního orgánu jsou pro povolující orgány závazné.

4. Příslušné orgány a provozovatelé veřejných služeb poskytnou regulačnímu orgánu nezbytné informace pro účely odstavců 2 a 3.

5. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými se stanoví postup a kritéria, jež se použijí při uplatňování tohoto článku.“;

11) v článku 9 se první pododstavec nahrazuje tímto:

„Články 8, 8a, 8b a 8c se použijí obdobně na žádosti o prodloužení platnosti povolení nebo o změnu podmínek pro provoz dopravy podléhající povolení.“;

12) název kapitoly IV se nahrazuje tímto:

„ZVLÁŠTNÍ LINKOVÁ DOPRAVA NEPODLÉHAJÍCÍ POVOLENÍ“;

- 13) v článku 12 se zrušují odstavce 1 až 5;
- 14) článek 13 se zrušuje;
- 15) článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Povolená kabotáž

Kabotáž je povolena pro následující dopravu:

- a) zvláštní linkovou dopravu provozovanou dočasně za předpokladu, že se zakládá na smlouvě uzavřené mezi organizátorem dopravy a podnikatelem v silniční osobní dopravě;
 - b) příležitostnou dopravu provozovanou dočasně;
 - c) linkovou dopravu provozovanou v souladu s tímto nařízením.“;
- 16) článek 17 se zrušuje;
 - 17) v čl. 19 odst. 2 se první věta nahrazuje tímto:
„2. Podnikatelé v silniční osobní přepravě provozující kabotáž nebo mezinárodní osobní autokarovou a autobusovou dopravu umožní všechny kontroly zajišťující řádné provozování této dopravy, zejména pokud jde o dobu řízení a odpočinku.“;
 - 18) článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20

Vzájemná pomoc

- 1. Členské státy si jsou vzájemně nápomocny při zajišťování uplatňování a monitorování tohoto nařízení. Vyměňují si informace prostřednictvím národních kontaktních míst zřízených na základě článku 18 nařízení (ES) č. 1071/2009.
 - 2. Regulační orgány spolupracují při provádění ekonomických analýz toho, zda by navrhovaná linková doprava narušila smlouvu o veřejných službách pro mezinárodní provozování veřejných dopravních služeb. Povolující orgán konzultuje před vydáním rozhodnutí regulační orgány všech ostatních členských států, jejichž územím dotyčná mezinárodní linková doprava projíždí, a případně si od nich vyžádá všechny nezbytné informace.“;
- 19) článek 26 se nahrazuje tímto:

„Článek 26

Výkon přenesené pravomoci

- 1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.
- 2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 5, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 2, čl. 8d odst. 5 a čl. 28 odst. 3 je Komisi svěřena na dobu neurčitou ode dne [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].
- 3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedené v čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 5, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 2, čl. 8d odst. 5 a čl. 28 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po

vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 5, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst. 2, čl. 8d odst. 5 a čl. 28 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“;

20) článek 28 se nahrazuje tímto:

„Článek 28

Podávání zpráv

1. Členské státy sdělí Komisi každý rok nejpozději do 31. ledna a poprvé do 31. ledna [*...první leden po vstupu tohoto nařízení v platnost*] počet povolení pro provozování linkové dopravy vydaných za předchozí rok a celkový počet povolení pro provozování linkové dopravy platných ke dni 31. prosince daného roku. Tyto informace se podávají zvlášť pro každý cílový členský stát linkové dopravy. Členské státy sdělí Komisi rovněž údaje týkající se kabotáže prováděné podnikateli v silniční osobní dopravě rezidenty formou zvláštní linkové dopravy a příležitostné dopravy během předchozího roku.

2. Příslušné orgány v hostitelském členském státě předloží Komisi každý rok nejpozději do 31. ledna a poprvé do 31. ledna [*...první leden po vstupu tohoto nařízení v platnost*] statistický přehled o počtu povolení vydaných pro kabotáž prováděnou ve formě linkové dopravy podle čl. 15 písm. c) během předchozího roku.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, jimiž se stanoví formát tabulky, která se použije ke sdělení statistického přehledu uvedeného v odstavcích 1 a 2, a údaje, jež mají být poskytovány.

4. Členské státy uvědomí Komisi každý rok nejpozději do 31. ledna a poprvé do 31. ledna [*...první leden po vstupu tohoto nařízení v platnost*] o počtu podnikatelů v silniční osobní dopravě, kteří jsou držiteli licence Společenství k 31. prosinci předchozího roku, a o počtu opisů licencí odpovídajících počtu vozidel v provozu k tomuto dni.

5. Do dne [vložit datum pět let ode dne použitelnosti tohoto nařízení] podá Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení. Zpráva obsahuje informace o tom, nakolik nařízení přispívá k lepšímu fungování trhu silniční osobní dopravy.“

Článek 2

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne [XX].

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*