



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.11.2017.
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup
međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima**

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ovaj prijedlog dio je drugog paketa mjera za mobilnost, kojim se nastoji stati na čelo borbe protiv klimatskih promjena, europskoj industriji povećati snagu i konkurentnost, a građanima povećati kvalitetu života i ponuditi im više izbora za svakodnevnu mobilnost. Sloboda kretanja unutar Unije ključno je postignuće Europske unije. Građanima je omogućilo da nesmetano putuju u različite države članice, bez obzira na to putuju li poslovno ili na odmor. Ovim će se prijedlogom poboljšati mobilnost građana na velikim udaljenostima i povećati upotreba održivih oblika prijevoza. Postići će se i to da se prijevozne usluge više prilagođavaju potrebama građana, osobito onima s niskim primanjima, a to će pak donijeti dodatne koristi za okoliš, gospodarstvo i društvo. Pomaže se i u rješavanju pitanja sve veće globalne potražnje za vezama iz svih geografskih područja te osigurava dostupnost usluga široj populaciji. To pak izravno doprinosi ostvarivanju Komisijinih prioriteta: zapošljavanju, rastu i energetskej uniji.

Uredba (EZ) br. 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006¹ donesena je u okviru zakonodavnog paketa s Uredbom 1071/2009 o djelatnosti cestovnog prijevoznika². Tim se uredbama zajednički uređuju uvjeti pristupa obavljanju djelatnosti i tržištu u području cestovnog putničkog prijevoza. Obje uredbe doprinose dobrom funkcioniranju odnosno učinkovitosti i konkurentnosti jedinstvenog tržišta u cestovnom prijevozu.

U Uredbi (EZ) br. 1073/2009 utvrđene su odredbe koje moraju poštovati poduzeća koja žele poslovati na tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza putnika i na nacionalnim tržištima osim tržišta države članice poslovnog nastana (tzv. kabotaža). Sadržava i odredbe o dokumentima koje tim poduzećima izdaju država članica registracije (licencija Zajednice) i tijelo koje izdaje dozvolu (dozvola za linijski prijevoz). Povrh toga, u njoj su utvrđene odredbe o sankcijama za kršenje tih obveza i odredbe o suradnji država članica.

Od 2015. do 2017.³ provedena je *ex post* evaluacija te uredbe na temelju koje je zaključeno da je samo djelomično djelotvorna u postizanju njezina izvornog cilja, poticanja autobusnog prijevoza kao održive alternative prijevozu osobnim automobilima. Utvrđeno je da se otvaranjem nacionalnih tržišta za autobusni linijski prijevoz stvara kritična masa prijevoznika koji zatim uvode i međunarodne linije, a to pak rezultira većim učinkom na niz međunarodnih linija i učestalost polazaka nego što ga ima samo europsko zakonodavstvo. Usto, neovisno o koristima za putnike na nacionalnim putovanjima, dodatno otvaranje nacionalnih tržišta potaknut će razvoj međunarodnog tržišta linijskog prijevoza. Najvažnije identificirane poteškoće bile su prepreke na nacionalnim tržištima koje otežavaju razvoj međugradskog autobusnog prijevoza te nizak udio održivih oblika prijevoza putnika. Ovim se prijedlogom, nastalim u okviru inicijative za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT)⁴, nastoje ispraviti ti nedostaci.

¹ SL L 300, 14.11.2009., str. 88.

² SL L 300, 14.11.2009., str. 51.

³ SWD (2017) 361

⁴ Inicijativa br. 9, Prilog 2., Program rada Komisije za 2017.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Ovaj je prijedlog dio šire tekuće revizije zakonodavstva u području cestovnog prijevoza. Blisko je povezan s drugim postojećim pravnim aktima o cestovnom prijevozu, ponajprije s propisima o pristupu djelatnosti (Uredba (EZ) br. 1071/2009), sa socijalnim zakonodavstvom (Uredba (EZ) br. 561/2006⁵, Direktiva 2002/15/EZ⁶, Direktiva 2006/22/EZ⁷ i Uredba (EU) br. 165/2014⁸) i Direktivom o eurovinjeti (Direktiva 1999/62/EZ⁹). Prema tome, olakšavanje pružanja usluga međugradskog autobusnog prijevoza, kako se predlaže u aktualnom prijedlogu, pojednostavnit će se tako što će se pravila o unutarnjem tržištu, socijalna pravila i pravila o upućivanju radnika zajedno sagledati kako bi se vozačima osigurali pravedni uvjeti rada, a prijevoznicima pošteno tržišno natjecanje.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlog je potpuno usklađen s ciljem stvaranja povezanijeg i pravednijeg unutarnjeg tržišta, koji je prioritet Komisije. Ojačat će se unutarnje tržište za usluge autobusnog putničkog prijevoza. U skladu je, usto, s ciljevima koji se odnose na postizanje mobilnosti s niskom razinom emisije i ciljem dekarbonizacije prometa u okviru energetske unije te zajedničkom prometnom politikom kako je opisana u Bijeloj knjizi iz 2011. „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima”¹⁰. Prijevoznicima u sektoru prijedlog će otvoriti nove poslovne prilike, a to znači otvaranje novih radnih mjesta, mogućnosti za rast i veću ponudu za putnike. Prijedlogom se smanjuje i regulatorno opterećenje cestovnih putničkih prijevoznika i pojašnjava pravni okvir, što su ciljevi EU-ova programa REFIT.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna osnova Uredbe i predložene izmjene proizlazi iz glave VI. (Promet) Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), posebice članka 91. u kojem se, među ostalim, navodi da Europski parlament i Vijeće utvrđuju zajednička pravila koja se primjenjuju na međunarodni promet prema državnom području države članice ili iz njega, odnosno promet preko državnog područja jedne države članice ili više njih te uvjete pod kojima nerezidentni prijevoznici u nekoj državi članici mogu pružati prometne usluge unutar te države članice.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

U skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a EU dijeli nadležnost za područje prometa s državama članicama. Izmjene postojećih pravila može, međutim, donijeti samo zakonodavac EU-a.

Usto, mnoštvo pravila za pristup nacionalnim tržištima autobusnog prijevoza sputava prijevoznike da usluge unaprijede u paneuropske autobusne mreže i onemogućuje im da ponude integraciju s drugim autobusnim uslugama i oblicima prijevoza. Ako djeluju same, države članice ne mogu uvesti jedinstvena pravila za pristup tržištu nužna za stvaranje pravog

⁵ SL L 102, 11.4.2006., str. 1.

⁶ SL L 80, 23.3.2002., str. 35.

⁷ SL L 102, 11.4.2006., str. 35.

⁸ SL L 60, 28.2.2014., str. 1.

⁹ SL L 187, 20.7.1999., str. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final od 28.3.2011.

unutarnjeg tržišta za cestovni prijevoz putnika niti osigurati njihovu dosljednost i usklađenost. Pravila je, stoga, nužno donijeti na razini EU-a.

- **Proporcionalnost**

Kako je navedeno u odjeljku 7.3. izvješća o procjeni učinka, prijedlog politike proporcionalan je utvrđenim problemima i ne prelazi ono što je potrebno za njihovo rješavanje. Prijedlog sadržava samo određene ciljne izmjene Uredbe koje će pomoći da se unaprijedi postojeći regulatorni okvir unutar kojeg djeluje sektor cestovnog putničkog prijevoza u EU-u i njime se zainteresiranim stranama ne nameću dodatni regulatni zahtjevi koji ne bi bili proporcionalni utvrđenim problemima.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je pravni akt koji se izmjenjuje uredba, akt kojim se izmjenjuje u načelu bi trebao zadržati isti oblik.

3. **REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA**

- **Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Zajedno s prijedlogom¹¹ donesen je radni dokument službi Komisije o *ex post* evaluaciji Uredbe (EZ) br. 1073/2009.

Utvrđeni su sljedeći najvažniji problemi:

- sektor međugradskog autobusnog prijevoza nije rastao brzo poput drugih oblika prijevoza, a njegov modalni udio nastavio se smanjivati tijekom duljeg razdoblja,
- na nacionalnim tržištima postoje prepreke koje otežavaju razvoj međugradskog autobusnog prijevoza,
- međunarodni linijski autobusni prijevoz bez konkurentnih međugradskih usluga korisnicima nije osobito privlačan,
- ciljevi izvorne uredbe nisu obuhvaćali problem diskriminacije pri pristupu terminalima,
- previsoki administrativni troškovi ulaska na tržište.

- **Savjetovanja s dionicima**

Savjetovanja sa zainteresiranim stranama provedena u okviru pripreme ovog prijedloga bila su u skladu s minimalnim standardima za savjetovanje sa zainteresiranim stranama utvrđenima u Komunikaciji Komisije od 11. prosinca 2002. (COM(2002) 704 final).

Proces savjetovanja sastojao se od pet neovisnih aktivnosti. Primjenjivale su se metode otvorenog i ciljanog savjetovanja te različiti alati za savjetovanje.

Otvoreno savjetovanje bilo je u obliku internetskog javnog savjetovanja (obuhvaćene su bile i *ex post* evaluacija i procjena učinka) koje je trajalo 13 tjedana, od 14. prosinca 2016. do 15. ožujka 2017.

¹¹ Vidjeti bilješku 3.

Glavni su ciljevi bili:

- pomoći pri provjeri problema u sektoru utvrđenih *ex post* evaluacijom,
- potvrditi ciljeve mogućeg interveniranja politikom, i
- dobiti mišljenje zainteresiranih strana o primjerenosti i očekivanim učincima tih intervencija.

Sastojalo se od dva upitnika, jednog za javnost i drugog, specijaliziranijeg, za glavne zainteresirane strane. Komisija je primila ukupno 171 odgovor. Na opći upitnik bilo je 18 odgovora: 8 od građana/korisnika, 7 od poduzeća, 2 od nevladinih organizacija i 1 odgovor ostalih ispitanika. Na specijalizirani upitnik dobivena su 153 odgovora: 68 od poduzeća koja su dio prijevoznog lanca, 28 od nevladinih nadležnih tijela, 17 od radnika u cestovnom prijevozu putnika, 7 od regulatornih tijela, 3 od nadležnih tijela EU-a, 3 od provedbenih tijela, 1 od građana/korisnika, 1 iz akademske zajednice i 25 odgovora drugih ispitanika.

U ciljanom savjetovanju glavnim zainteresiranim stranama, utvrđenima u početnoj fazi studije, poslan je podroban upitnik. Sastavljena su četiri različita upitnika, ovisno o vrsti zainteresirane strane, na koja je pristiglo: 20 odgovora ministarstava/regulatornih tijela, 2 odgovora paneuropskih organizacija, 3 odgovora prijevoznika i 6 odgovora udruga prijevoznika.

Kako bi se dobili detaljniji uvid u iskustva zainteresiranih strana i njihova stajališta o različitim mjerama koje se razmatraju, provedeni su intervjui. Poslužili su i kao prilika da se zatraže kvantitativni podaci potrebni za procjenu učinka. U svim su slučajevima unaprijed poslana specifična pitanja i/ili je zatraženo objašnjenje informacija navedenih u upitnicima. Intervjui su obavljeni sa šest ministarstava/regulatornih tijela, četiri paneuropske organizacije, četiri prijevoznika i četiri udruge prijevoznika.

Građani EU anketirani su u posebnom ispitivanju javnog mišljenja¹² Eurobarometar o autobusnim uslugama. Od 18. do 27. ožujka 2017. proveden je 27 901 intervju. Tim se ispitivanjem htjelo prikupiti mišljenja Europljana o nizu pitanja o zadovoljstvu postojećim autobusnim uslugama u njihovoj državi članici i razlozima za korištenje odnosno nekorisćenje njima. Najvažniji su rezultati ispitivanja:

- širom EU-a samo se manji dio anketiranih osoba koristi autobusnim uslugama, gotovo dvije trećine (64 %) izjavilo je da u svojoj zemlji ne putuje autobusom,
- kao razlog putovanja autobusom najčešće su navodili niske cijene (33 %),
- kao najčešći razlozi koji bi na vožnju autobusom mogli potaknuti osobe koje se ne služe uslugama autobusnog prijevoza navedeni su neposjedovanje automobila (37 %), niže cijene (26 %) i gušća mreža linija i postaja (11 %).

Tijekom *ex post* evaluacije i procjene učinka za zainteresirane strane organizirano je nekoliko seminara, sastanaka i drugih događanja.

Informacije prikupljene savjetovanjem potvrdile su najvažnije probleme utvrđene u *ex post* evaluaciji.

¹² Vidjeti https://data.europa.eu/euodp/hr/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

Od mogućih mjera politike, sve su zainteresirane strane snažno podržale suzbijanje diskriminacije pri pružanju pristupa terminalima. Moguće mjere politike kojima bi se ukinula ograničenja pristupa nacionalnim međugradskim tržištima izazvale su podijeljene reakcije: neke su skupine zainteresiranih strana poduprle promjene, druge im nisu bile sklone. Skupine koje zastupaju prijevoznike, prijevoznici i osobe koje rade u okviru industrije općenito su skloniji zajedničkim okvirima, a određena državna tijela, regulatorna tijela i nevladine organizacije naglašavaju potrebu za mehanizmima pristupa tržištu koji će odražavati okolnosti u pojedinačnim državama članicama i štititi ugovore o javnim uslugama.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Vanjski izvođač pomogao je u izradi popratne studije priložene procjeni učinka koja je zaključena u kolovozu 2017.¹³

- **Procjena učinka**

Ovaj prijedlog oslanja se na procjenu učinka, koju je Odbor za nadzor regulative (dalje u tekstu „Odbor”) razmatrao u dva navrata. Odbor je prvo dao negativno mišljenje 24. srpnja 2017., a 13. rujna 2017. dao je pozitivno mišljenje sa zadržkama. Sve najvažnije primjedbe Odbora uzete su u obzir u revidiranoj verziji procjene učinka. Kako je navedeno u Prilogu 1. procjeni učinka, na zadržke je odgovoreno kako slijedi:

- boljim argumentima obrazloženo je zašto je potrebno djelovati na razini EU-a,
- definicija problema restrukturirana je i revidirana tako da se uzme u obzir nizak udio održivih oblika prijevoza,
- revidirani su opći ciljevi. Postoje dva opća cilja koji se dopunjuju i uzajamno ne isključuju,
- opisane su vjerojatne reakcije na uvođenje komercijalnih usluga i očekivani učinci na ugovore o javnim uslugama te su prikazani modeli ugovora koji se obično rabe za povezivanje ruralnih područja,
- uvrštene su nacionalne razlike u cestovnim i željezničkim sektorima, i
- dane su dodatne informacije o terminalima te je objašnjeno da je fokus procjene učinka na jednakom pristupu terminalima.

U procjeni učinka razmatrana su dva seta paketa mjera politike:

- prvim setom bili su obuhvaćeni problemi previsokih administrativnih troškova ulaska na tržište i ograničenog pristupa nacionalnim međugradskim tržištima,
- drugi set bio je usmjeren na rješavanje problema ograničenog pristupa ključnoj infrastrukturi.

Problemi povezani s pristupom tržištu i problemi povezani s pristupom terminalima nisu međusobno povezani, a geografski opseg učinka različit je od slučaja do slučaja. Konkretnije, velika ograničenja pristupa tržištu primjenjuju se u samo 14 država članica, a problem diskriminatornog pristupa terminalima susreće se u cijelom EU-28. Paketi mjera politike u

¹³ Vidjeti bilješku 3.

oba su seta bili definirani tako da odražavaju veće razine regulatorne intervencije i očekivanih učinaka.

Prvim paketom otvorio bi se pristup tržištu linijskog prijevoza uz mogućnost odbijanja dozvole ako je ugrožena ekonomska ravnoteža postojećeg ugovora o javnim uslugama.

Drugim paketom države članice dobivaju mogućnost odbijanja dozvole ako je predloženom novom putničkom linijom na udaljenostima do 100 km zračne linije ugrožena ekonomska ravnoteža postojećeg ugovora o javnim uslugama.

Trećim paketom ukida se postupak izdavanja dozvola za linijski prijevoz na udaljenostima od najmanje 100 km zračne linije.

Četvrtim paketom potiče se prijevoznike i upravitelje terminala da omoguće pravedne i razumne uvjete pristupa prijevoznicima koji obavljaju linijski prijevoz te da ih ne diskriminiraju.

Peti paket sadržavao je pravila o jednakom pristupu kojima se od prijevoznika i upravitelja terminala zahtijeva da omoguće pravedne i razumne uvjete pristupa prijevoznicima koji obavljaju linijski prijevoz te da ih ne diskriminiraju.

Iz procjene je vidljivo da bi za napredak najbolja bila kombinacija drugog i petog paketa politika. Smatra se da je to općenito najučinkovitija kombinacija i procijenjeno je da bi tijekom razdoblja procjene (2015.–2035.) poduzećima i administracijama mogla donijeti uštede od otprilike 1,56 milijarda EUR na području EU-28. Ta bi kombinacija imala povoljan učinak i na prijevoz u cjelini jer bi prouzročila porast autobusnog prijevoza za više od 11 % do 2030. u odnosu na početnu vrijednost, a njegova modalnog udjela za gotovo jedan postotni bod. Njome bi se povećala povezanost za ugrožene društvene skupine za 62 milijarde putničkih kilometara do 2030. i istodobno, tijekom razdoblja procjene, u EU-28 otvorilo 85 tisuća novih radnih mjesta te doprinijelo smanjenju troškova nesreća u iznosu od 2,8 milijarda EUR. Usto, imala bi povoljan učinak na okoliš jer bi za EU-28 neto kumulativne uštede troškova zbog emisija CO₂ iznosile 183 milijuna EUR, a neto kumulativne uštede troškova zbog onečišćenja zraka bile bi 590 milijuna EUR. Očekuje se da bi ta opcija potaknula ograničen prelazak sa željezničkog prijevoza na cestovni i prouzročila smanjenje modalnog udjela željeznica od 0,4 postotna boda do 2030. u odnosu na početnu vrijednost (s 8,4 % na 8 %), pri čemu bi prihodi od ugovora o javnim uslugama željezničkog prijevoza pali za 1,4 %, a subvencije za ugovore o javnim uslugama autobusnog prijevoza porasle za manje od 1 %. To ne bi narušilo održivost ugovora o javnim uslugama za udaljena gradska područja.

Prijedlog je u skladu s najpoželjnijom opcijom iz procjene učinka.

- **Primjerenost propisa i pojednostavljivanje**

Ovim se prijedlogom doprinosi ostvarenju cilja programa REFIT da se poveća djelotvornost i smanji regulatorno opterećenje za poduzeća. To se ponajviše postiže ubrzanim postupkom izdavanja dozvola zbog smanjenja broja mogućih razloga za odbijanje dozvole za novu autobusnu liniju. Izdavanje dozvola jednostavnije je i transparentnije, a to praktično olakšava pristup novim sudionicima. Prijevoznici imaju koristi jer im manje razloga za odbijanje pruža veću sigurnost kad procjenjuju održivost nove linije. Poboljšan pristup terminalima skratit će čekanje poduzećima koja žele dobiti pristup terminalima i omogućiti im da ranije pokrenu nove autobusne linije i brže počnu ostvarivati dodatni prihod. Naposljetku, zbog ukidanja putnog lista prijevoznici će imati manje administracije.

- **Temeljna prava**

Prijedlogom se poštuju temeljna prava i načela priznata ponajprije Poveljom Europske unije o temeljnim pravima¹⁴.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Komisija će pratiti i ocjenjivati provedbu i djelotvornost Uredbe. Najkasnije pet godina nakon što Uredba stupi na snagu Komisija će podnijeti izvješće o njezinoj provedbi i učincima. Očekuje se da će se njome doprinijeti boljem funkcioniranju tržišta cestovnog putničkog prijevoza zbog liberalizacije nacionalnih tržišta za linijski autobusni prijevoz. Od nacionalnih nadležnih tijela i anketiranjem cestovnih putničkih prijevoznika prikupit će se relevantne informacije.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Glavni su elementi prijedloga sljedeći:

Poglavlje I. – OPĆE ODREDBE

Članak 1. – Područje primjene

Člankom 1. stavkom 4. u područje primjene Uredbe trenutačno je uvršten unutarnji cestovni prijevoz putnika uz naknadu, koji privremeno obavlja strani prijevoznik. Predlaže se da se ta odredba izmijeni tako da se u područje primjene Uredbe uvrsti sav linijski prijevoz uz naknadu koji obavlja strani prijevoznik.

Članak 2. – Definicije

Predlaže se da se točka 2. izmijeni tako da bude jasno da ekspresni prijevoz treba smatrati linijskim prijevozom.

Predlaže se da se točka 7. izmijeni radi ažuriranja definicije zbog liberalizacije nacionalnog linijskog prijevoza.

Predlaže se dodavanje novih definicija terminala i upravitelja terminala. Te su definicije nužan preduvjet reguliranja pristupa terminalima.

Predlaže se dodavanje nove definicije prihvatljive alternative kojom bi se objasnilo koje bi druge terminale upravitelj terminala trebao ponuditi prijevozniku ako mu odbije dati pristup svojem terminalu.

Članak 3.a – Regulatorno tijelo

Predlaže se dodavanje novog članka kojim se od država članica zahtijeva imenovanje regulatornog tijela koje bi trebalo biti neovisno o svim ostalim tijelima vlasti. Tim se

¹⁴ Povelja Europske unije o temeljnim pravima, SL C 326, 26.10.2012., str. 391.

zahtjevom nastoje izbjeći bilo kakvi sukobi interesa kad regulatorno tijelo provodi ekonomsku analizu radi utvrđivanja je li narušena ekonomska ravnoteža ugovora o javnim uslugama ili kad djeluje kao žalbeno tijelo za pristup terminalima. Može se imenovati novo ili postojeće tijelo. Postupci propisani za imenovanje osoblja trebali bi biti takvi da doprinose neovisnosti tijela. Tijelo bi trebalo imati ovlasti za dobivanje traženih informacija i provedbu svojih odluka primjenom prikladnih sankcija. Naposljetku, veličina regulatornog tijela u određenoj državi članici trebala bi biti razmjerna razini aktivnosti cestovnog putničkog prijevoza u njoj.

Poglavlje II. – LICENCIJA ZAJEDNICE I PRISTUP TRŽIŠTU

Članak 5. – Pristup tržištu

Predlaže se brisanje članka 5. stavka 3. petog podstavka jer se smatra da zahtjev za priopćavanje imena prijevoznika i njihovih priključnih točaka tijekom putovanja nadležnim tijelima više nije relevantan i da stvara nepotrebno administrativno opterećenje.

Članak 5.a – Pristup terminalima

Predlaže se dodavanje novog članka kojim se od prijevoznika zahtijeva da prava na pristup terminalima radi obavljanja linijskog prijevoza dodjeljuju prema pravednim, pravičnim, nediskriminatornim i jasnim uvjetima. Uvjete za pristup terminalima trebalo bi objavljivati.

Članak 5.b – Postupak odobravanja pristupa terminalima

Predlaže se dodavanje novog članka kojim bi se propisao postupak za pristup terminalima. Zahtjeve za pristup trebalo bi odbijati samo ako terminal nema dovoljno kapaciteta. Odluke o zahtjevima za pristup donose se u roku od dva mjeseca i moraju sadržavati odgovarajuće obrazloženje. Prijevoznici moraju imati mogućnost ulaganja žalbe na odluke regulatornog tijela. Odluka regulatornog tijela trebala bi biti obvezujuća.

Poglavlje III. – USLUGE LINIJSKOG PRIJEVOZA KOJE SE PRUŽAJU NA TEMELJU DOZVOLE

Članak 8. – Postupak za izdavanje dozvole za međunarodni prijevoz putnika na udaljenosti do 100 km zračne linije

Članak 8. mijenja se tako da se propiše postupak za izdavanje dozvole za međunarodni linijski prijevoz putnika na udaljenosti do 100 km zračne linije. Tijela koja izdaju dozvole dužna su postići dogovor s drugim državama članicama u kojima se putnici ukrcavaju i iskrcavaju te prevoze na udaljenostima do 100 km. Dozvole se izdaju osim ako je odbijanje opravdano jasno navedenim razlozima. Ako se nadležna tijela ne mogu dogovoriti o dozvoli, predmet se može uputiti Komisiji. Komisija je dužna donijeti odluku koja će se nastaviti primjenjivati dok tijelo koje izdaje dozvolu ne donese odluku.

Članak 8.a – Postupak za izdavanje dozvole za međunarodni prijevoz putnika na udaljenosti od najmanje 100 km zračne linije

Članak 8.a dodaje se kako bi se propisao postupak za izdavanje dozvole za međunarodni linijski prijevoz putnika na udaljenostima od 100 km zračne linije. Odbijanje nove usluge ne može se opravdati ugrožavanjem ekonomske ravnoteže ugovora o javnim uslugama.

Članak 8.b – Postupak za izdavanje dozvole za unutarnji linijski prijevoz

Predlaže se dodavanje članka 8.b kojim bi se propisao postupak za izdavanje dozvole za unutarnji linijski prijevoz. Dozvola za novu uslugu prijevoza putnika na udaljenosti do 100 km zračne linije može se odbiti ako ugrožava ekonomsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama. S obzirom na različite načine na koje države članice organiziraju različite oblike javnog prijevoza na svojim državnim područjima i različite geografske situacije u njima, granična udaljenost može se povećati na 120 km ako bi nova linija vozila od polazišta do odredišta između kojih već postoji više od jednog ugovora o javnim uslugama.

Članak 8.c – Odluke tijela koja izdaju dozvole

Predlaže se dodavanje članka 8.c u kojem bi se odredile odluke tijela koja izdaju dozvolu. Njime se tim tijelima omogućuje izdavanje dozvola, izdavanje dozvola s ograničenjima ili odbijanje zahtjeva za dozvolu. U njemu se propisuje da odluke o odbijanju ili izdavanju dozvola moraju biti opravdane i navode se razlozi za odbijanje zahtjeva.

Članak 8.d – Ograničenja prava pristupa

Predlaže se dodavanje članka 8.d kojim bi se propisao postupak za zaštitu ugovora o javnim uslugama. Države članice smiju odbijati zahtjeve za dozvolu koji ugrožavaju ekonomsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama. Samo određene zainteresirane strane mogu od regulatornog tijela zatražiti provođenje ekonomske analize. Regulatorno tijelo može zaključiti da se dozvola može izdati ili uvjetno izdati ili da se zahtjev može odbiti. Zaključci regulatornog tijela trebali bi biti obvezujući.

Poglavlje IV. – POSEBNI LINIJSKI PRIJEVOZ IZUZET IZ OBVEZE DOBIVANJA DOZVOLE

Članak 12. – Kontrolni dokumenti

Predlaže se brisanje članka 12. stavaka od 1. do 5. kako bi se ukinuo putni list kao kontrolni dokument za povremeni prijevoz. To bi trebalo ukloniti nepotrebno administrativno opterećenje.

Članak 13. – Lokalni izleti

Predlaže se brisanje članka 13. jer su lokalni izleti liberalizirani u okviru članka 15. pa je taj članak suvišan.

Poglavlje V. – KABOTAŽA

Članak 15. – Dopuštena kabotaža

Predlaže se izmjena tog članka tako da se izbrišu zahtjev za obavljanje linijskog prijevoza u okviru međunarodnog linijskog prijevoza i zabrana kabotaže u obliku linijskog prijevoza koja se obavlja neovisno o linijskom prijevozu. Lokalni izleti dopuštena su kabotaža i obuhvaćeni su podstavkom (b).

Članak 17. – Kontrolni dokumenti za kabotažu

Predlaže se brisanje članka 17. tako da se putni listovi više ne zahtijevaju za kabotažu u obliku povremenog prijevoza. Kontrolni dokumenti za posebni linijski prijevoz navedeni su u članku 12. stavku 6.

Poglavlje VI. – KONTROLE I KAZNE

Članak 19. – Inspekcijski nadzori na cesti i u poduzećima

Predlaže se da se u članku 19. stavku 2. navede da se od prijevoznika koji obavljaju kabotažu u obliku linijskog prijevoza zahtijeva da dopuste inspekcijski nadzor jer će se takve usluge smjeti obavljati neovisno o obavljanju međunarodnog prijevoza putnika.

Poglavlje VII. – PROVEDBA

Članak 28. – Izvješćivanje

Predlaže se da se utvrde obveze izvješćivanja kako bi Komisija raspolagala usklađenim i pouzdanim informacijama iz svih država članica za praćenje i ocjenjivanje provedbe i djelotvornosti propisa. Nacrtom novog stavka 5. propisuje se da Komisija u roku od 5 godina od datuma stupanja snagu Uredbe podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o doprinosu Uredbe boljem funkcioniranju tržišta cestovnog putničkog prijevoza.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1073/2009 o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹⁵,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹⁶,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Tijekom primjene Uredbe (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷ pokazalo se da prijevoznici na nacionalnim tržištima nailaze na prepreke razvoju međugradskog autobusnog prijevoza. Nadalje, usluge cestovnog prijevoza putnika ne idu ukorak sa sve većim potrebama građana u smislu dostupnosti i kvalitete, a modalni udio održivih oblika prijevoza i dalje je nizak. Zbog toga su određene skupine građana u nepovoljnom položaju u pogledu dostupnosti usluga putničkog prijevoza, a zbog češćeg korištenja automobilima više je prometnih nesreća, emisija i gužvi.
- (2) Kako bi okvir za međugradski prijevoz putnika linijskim autobusnim prijevozom bio usklađen u cijeloj Uniji, Uredba (EZ) br. 1073/2009 trebala bi se primjenjivati na sav međugradski linijski prijevoz. Područje primjene te Uredbe trebalo bi stoga proširiti.
- (3) U svakoj državi članici trebalo bi imenovati neovisno i nepristrano regulatorno tijelo kako bi se osiguralo pravilno funkcioniranje tržišta cestovnog putničkog prijevoza. To tijelo može biti odgovorno i za ostale regulirane sektore poput željeznice, energetike ili telekomunikacija.
- (4) Komercijalni linijski prijevoz ne bi smio ugroziti ekonomsku ravnotežu postojećih ugovora o javnim uslugama. Zbog toga bi regulatorno tijelo trebalo moći provesti objektivnu ekonomsku analizu kako bi utvrdilo da je to doista tako.

¹⁵ SL C , , str. .¹⁶ SL C , , str. .¹⁷ Uredba (EZ) br. 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 (SL L 300, 14.11.2009., str. 88.).

- (5) Linijski prijevoz u obliku kabotaže trebao bi ovisiti o posjedovanju licencije Zajednice. Kako bi se provedbenim tijelima olakšala učinkovita kontrola tih usluga, trebalo bi objasniti pravila o izdavanju licencijske Zajednice.
- (6) Kako bi se osiguralo pošteno tržišno natjecanje, prijevoznicima koji obavljaju linijski prijevoz trebalo bi dodijeliti prava pristupa terminalima u Uniji prema pravednim, pravičnim, nediskriminatornim i jasnim uvjetima. Žalbe na odluke o odbijanju ili ograničavanju pristupa trebalo bi podnositi regulatornom tijelu.
- (7) Premda se izdavanje dozvola za linijski prijevoz zadržava, trebalo bi prilagoditi određena pravila o postupku izdavanja dozvola.
- (8) Dozvole za unutarnji i međunarodni linijski prijevoz trebalo bi izdavati u skladu s postupkom izdavanja dozvola. Dozvole bi trebalo izdavati osim ako postoje posebni razlozi za odbijanje koji se mogu pripisati podnositelju zahtjeva ili ako bi usluga ugrozila ekonomsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama. Kako bi se osiguralo da obavljanje komercijalnog linijskog prijevoza ne ugrozi ekonomsku ravnotežu postojećih ugovora o javnim uslugama, trebalo bi uvesti graničnu udaljenost. Ta bi se udaljenost trebala moći povećati za dionice koje su već obuhvaćene najmanje dvama ugovorima o javnim uslugama.
- (9) Strani prijevoznici trebali bi moći obavljati unutarnji linijski prijevoz pod istim uvjetima kao nacionalni prijevoznici.
- (10) Administrativne formalnosti trebalo bi svesti na najmanju moguću mjeru, ne odustajući pritom od kontrola i sankcija koje osiguravaju pravilnu primjenu i učinkovitu provedbu Uredbe (EZ) br. 1073/2009. Putni list nepotrebno je administrativno opterećenje pa bi ga trebalo ukinuti.
- (11) Lokalni izleti dopuštena su kabotaža i obuhvaćeni su općim pravilima o kabotaži. Članak o lokalnim izletima trebalo bi stoga izbrisati.
- (12) S obzirom na važnost učinkovite provedbe Uredbe (EZ) br. 1073/2009, pravila o inspeksijskom nadzoru na cesti i u poduzećima trebalo bi izmijeniti tako da obuhvaćaju kabotažu.
- (13) U mjeri u kojoj se ovom Uredbom usklađuju pravila na nacionalnim tržištima linijskog prijevoza i pristupa terminalima države članice ne mogu uspješno ostvariti njezine ciljeve, ponajprije poticanje međugradske mobilnosti i povećanje modalnog udjela održivih oblika putničkog prijevoza. Stoga Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (14) Kako bi se uzeli u obzir tehnički napredak i tržišna kretanja, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi izmjene priloga I. i II. Uredbi (EZ) br. 1073/2009 te dopune te uredbe pravilima o formatu potvrda za prijevoz za vlastite potrebe, formatu zahtjeva za izdavanje dozvole i samih dozvola, postupku i kriterijima za utvrđivanje bi li predložena usluga ugrozila ekonomsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama te obveze država članica u pogledu izvješćivanja. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹⁸.

¹⁸

SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

Konkretno, kako bi se osiguralo ravnopravno sudjelovanje u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće trebali bi dobivati sve dokumente istodobno kad i stručnjaci država članica, a stručnjaci Europskog parlamenta i Vijeća trebali bi sustavno imati pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se bave pripremom delegiranih akata.

(15) Uredbu (EZ) br. 1073/2009 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,
DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EZ) br. 1073/2009 mijenja se kako slijedi:

1. u članku 1. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:
„4. Ova se Uredba primjenjuje na unutarnji cestovni prijevoz putnika uz naknadu, koji obavlja strani prijevoznik, kako je predviđeno u poglavlju V.”;
2. članak 2. mijenja se kako slijedi:
 - (a) točka 2. zamjenjuje se sljedećim:
„2. ‚linijski prijevoz’ znači usluge prijevoza putnika u određenim vremenskim razmacima uzduž određenih dionica na kojima nema usputnih postaja ili na kojima se putnici ukrcavaju i iskrcavaju na unaprijed određenim postajama.”;
 - (b) točka 7. zamjenjuje se sljedećim:
„7. ‚kabotaža’ znači unutarnji cestovni prijevoz putnika uz naknadu u državi članici domaćinu.”;
 - (c) dodaju se sljedeće točke od 9. do 11.:
„9. ‚terminal’ znači svaki objekt s minimalnom površinom od 600 m² u okviru kojeg postoji parkirališno mjesto koje autobusima služi za ukrcaj ili iskrcaj putnika;
10. ‚upravitelj terminala’ znači svaki subjekt odgovoran za odobravanje pristupa terminalu;
11. ‚prihvatljiva alternativa’ znači drugi terminal koji je ekonomski prihvatljiv prijevozniku i omogućuje mu da obavlja predmetnu putničku uslugu.”;
3. umeće se sljedeći članak 3.a ispred poglavlja II.:

„Članak 3.a

Regulatorno tijelo

1. Svaka država članica imenuje jedno nacionalno regulatorno tijelo za sektor cestovnog prijevoza putnika. To tijelo mora biti nepristrano tijelo koje je u organizacijskom, funkcionalnom i hijerarhijskom smislu te u smislu odlučivanja pravno odvojeno i neovisno o bilo kojem drugom javnom ili privatnom subjektu. Mora biti neovisno o svakom nadležnom tijelu koje sudjeluje u sklapanju ugovora o javnim uslugama.

Regulatorno tijelo može biti zaduženo za druge regulirane sektore.

2. Regulatorno tijelo za sektor cestovnog prijevoza putnika ima potreban organizacijski kapacitet u pogledu kadrova i drugih resursa, razmjeran važnosti tog sektora u dotičnoj državi članici.

3. Regulatorno tijelo obavlja sljedeće zadaće:

- (a) provodi ekonomske analize kojima utvrđuje hoće li predložena nova usluga ugroziti ekonomsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama;
- (b) prikuplja i daje informacije o pristupu terminalima; i
- (c) odlučuje o žalbama na odluke upravitelja terminala.

4. Regulatorno tijelo može, pri provedbi zadaća, tražiti relevantne informacije od nadležnih tijela, upravitelja terminala, podnositelja zahtjeva za dozvole i svih trećih strana uključenih na državnom području predmetne države članice.

Zatražene informacije dostavljaju se u razumnom roku koji utvrdi regulatorno tijelo, ali najkasnije u roku od mjesec dana. U opravdanim slučajevima regulatorno tijelo može produljiti rok za dostavljanje informacija za najviše dva tjedna. Regulatorno tijelo mora moći osigurati poštovanje zahtjeva za informacijama primjenom djelotvornih, proporcionalnih i odvraćajućih sankcija.

5. Države članice moraju se pobrinuti da odluke regulatornog tijela podliježu sudskom preispitivanju. To preispitivanje može imati odgodni učinak samo ako neposredni učinak odluke regulatornog tijela može podnositelju prouzročiti nenadoknadivu ili očito pretjeranu štetu. Tom se odredbom ne dovode u pitanje ovlasti suda pred kojim se vodi žalbeni postupak dodijeljene ustavnim pravom dotične države članice.

6. Odluke regulatornog tijela moraju se objaviti.”;

4. članak 4. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Međunarodni prijevoz putnika i kabotaža autobusima obavljaju se na temelju licencije Zajednice koju su izdala nadležna tijela države članice poslovnog nastana.”;

- (b) u stavku 2. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 26. kojim se izmjenjuju prilozi I. i II. radi njihove prilagodbe tehničkom napretku.”;

5. članak 5. mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 3. briše se peti podstavak;

- (b) u stavku 5. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte o utvrđivanju formata potvrda.”;

6. umeće se sljedeći članak 5.a:

„Članak 5.a

Pristup terminalima

1. Upravitelji terminala dodjeljuju prijevoznicima pravo na pristup terminalima, što obuhvaća sve objekte i usluge u ponudi tog terminala, radi obavljanja linijskog prijevoza prema pravednim, pravičnim, nediskriminatornim i jasnim uvjetima.

2. Upravitelji terminala nastoje udovoljiti svim zahtjevima za pristup kako bi se postiglo optimalno iskorištavanje terminala.

Zahtjevi za pristup mogu se odbiti samo zbog nedostatka kapaciteta.

Ako upravitelj terminala odbije zahtjev za pristup, mora navesti sve prihvatljive alternative.

3. Upravitelji terminala objavljuju barem sljedeće informacije na najmanje dva službena jezika Unije:

(a) popis svih ponuđenih usluga i njihove cijene;

(b) pravila za planiranje dodjele kapaciteta;

(c) aktualni vozni red i dodijeljene kapacitete.

Upravitelj terminala i regulatorno tijelo dužni su te informacije na zahtjev besplatno dati na raspoloaganje u elektroničkom obliku te na internetskim stranicama ako ih imaju.

Informacije se moraju prema potrebi ažurirati i mijenjati.”;

7. umeće se sljedeći članak 5.b:

„Članak 5.b

Postupak odobravanja pristupa terminalima

1. Prijevoznik koji traži pristup terminalu podnosi zahtjev upravitelju terminala.

2. Ako se zatraženi pristup ne može odobriti, upravitelj terminala pokreće savjetovanje sa svim zainteresiranim prijevoznicima s ciljem prihvaćanja zahtjeva.

3. O svakom zahtjevu za pristup terminalu upravitelj terminala mora odlučiti u roku od dva mjeseca od datuma podnošenja zahtjeva prijevoznika. U odlukama o pristupu navode se razlozi na kojima se one temelje.

4. Podnositelji zahtjeva mogu se žaliti na odluke upravitelja terminala. Žalbe se podnose regulatornom tijelu.

5. Nakon što razmotri žalbu na odluku upravitelja terminala regulatorno tijelo donosi obrazloženu odluku u utvrđenom roku, a najkasnije tri tjedna od primitka svih relevantnih informacija.

Odluka regulatornog tijela o žalbi je obvezujuća. Regulatorno tijelo mora moći osigurati poštovanje te odluke primjenom djelotvornih, proporcionalnih i odvrćajućih sankcija.

Odluka podliježe samo sudskom preispitivanju.”;

7. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. prva rečenica drugog podstavka zamjenjuje se sljedećim:

„Dozvole se izdaju na ime prijevoznika u papirnatom ili elektroničkom obliku i nisu prenosive.”;

(b) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte o utvrđivanju formata dozvola.”;

8. članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Zahtjevi za izdavanje dozvole za linijski prijevoz podnose se u papirnatom ili elektroničkom obliku tijelu koje izdaje dozvolu.

2. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte o utvrđivanju formata zahtjeva.”;

9. članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Postupak izdavanja dozvole za međunarodni prijevoz putnika na udaljenosti do 100 km zračne linije

1. Dozvole se izdaju u dogovoru s nadležnim tijelima svih država članica na čijim se državnim područjima putnici ukrcavaju ili iskrcavaju te prevoze na udaljenostima do 100 km zračne linije. Tijelo koje izdaje dozvolu šalje tim nadležnim tijelima zahtjev za njihovu suglasnost s preslikom zahtjeva za dozvolu i preslikama sve druge relevantne dokumentacije u roku od dva tjedna od primitka zahtjeva. Istodobno tijelo koje izdaje dozvolu prosljeđuje te dokumente na znanje nadležnim tijelima drugih država članica kroz čija se državna područja prolazi.

2. Nadležna tijela država članica čija je suglasnost zatražena o svojoj odluci u roku od tri mjeseca obavješćuju tijelo koje izdaje dozvolu. Taj se rok računa od dana primitka zahtjeva za suglasnost, koji se dokazuje potvrdom o primitku. Ako se nadležna tijela država članica čija je suglasnost zatražena ne slažu, moraju to obrazložiti.

Ako nadležna tijela država članica čija je suglasnost zatražena ne odgovore u roku utvrđenom u prvom podstavku, smatra se da su dala pristanak.

3. Tijelo koje izdaje dozvolu mora odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole u roku od četiri mjeseca od dana kad ga je prijevoznik podnio.

4. Dozvola se ne izdaje samo ako se odbijanje može opravdati najmanje jednim od razloga navedenih u članku 8.c stavku 2. točkama od (a) do (d).

5. Ako se jedno od nadležnih tijela ne slaže s izdavanjem dozvole, predmet se može uputiti Komisiji u roku od dva mjeseca od primitka njegova odgovora.

6. Nakon što se posavjetovala s državama članicama čija se nadležna tijela nisu složila Komisija mora donijeti odluku u roku od četiri mjeseca od dana primitka priopćenja tijela koje izdaje dozvolu. Odluka stupa na snagu 30 dana od dana kad države članice dobiju obavijest o njoj.

7. Odluka Komisije primjenjuje se do trenutka kad države članice postignu dogovor i nadležno tijelo donese odluku o zahtjevu.”;

10. umeću se sljedeći članci od 8.a do 8.d:

„Članak 8.a

Postupak izdavanja dozvole za međunarodni prijevoz putnika na udaljenosti od najmanje 100 km zračne linije

1. Tijelo koje izdaje dozvolu mora odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole u roku od dva mjeseca od dana kad ga je prijevoznik podnio.
2. Dozvola se ne izdaje samo ako se odbijanje može opravdati najmanje jednim od razloga navedenih u članku 8.c stavku 2. točkama od (a) do (c).
3. Tijelo koje izdaje dozvolu prosljeđuje presliku zahtjeva, preslike sve druge relevantne dokumentacije i svoju procjenu na znanje nadležnim tijelima svih država članica na čijim se državnim područjima putnici ukrcavaju ili iskrcavaju te nadležnim tijelima država članica kroz čija se državna područja prolazi bez ukrcaja ili iskrcaja putnika.

Članak 8.b

Postupak izdavanja dozvole za unutarnji linijski prijevoz

1. Tijelo koje izdaje dozvolu mora odlučiti o zahtjevu za izdavanje dozvole u roku od dva mjeseca od dana kad ga je prijevoznik podnio. Rok se može produljiti na četiri mjeseca ako se zahtjeva analiza u skladu s člankom 8.c stavkom 2. točkom (d).
2. Dozvole za unutarnji linijski prijevoz ne izdaju se samo ako se odbijanje može opravdati najmanje jednim od razloga navedenih u članku 8.c stavku 2. točkama od (a) do (c) i, ako se na toj liniji putnike prevozi na udaljenosti do 100 km zračne linije, u članku 8.c stavku 2. točki (d).
3. Udaljenost iz stavka 2. može se povećati na 120 km ako će se nova usluga linijskog prijevoza uvesti između polazišta i odredišta koja su već obuhvaćena uslugama na temelju najmanje dva ugovora o javnim uslugama.

Članak 8.c

Odluke tijela koja izdaju dozvolu

1. Nakon provedenog postupka iz članka 8., 8.a ili 8.b tijelo koje izdaje dozvolu mora izdati dozvolu ili izdati dozvolu s ograničenjima ili odbiti zahtjev. Tijelo koje izdaje dozvolu o svojoj odluci obavješćuje sva nadležna tijela iz članka 8. stavka 1.
2. U odlukama kojima se odbija zahtjev ili izdaje dozvola s ograničenjima navode se razlozi na kojima se temelje.
Dozvola se ne izdaje samo ako se odbijanje može opravdati najmanje jednim od sljedećih razloga:
 - (a) podnositelj zahtjeva ne može s pomoću opreme koja mu je neposredno na raspolaganju pružiti uslugu koja je predmet zahtjeva;
 - (b) podnositelj zahtjeva nije poštovao nacionalne ili međunarodne propise o cestovnom prijevozu, a osobito uvjete i zahtjeve koji se odnose na dozvole za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza putnika, ili ako je odgovoran za teške povrede propisa Unije o cestovnom prijevozu, osobito u pogledu pravila koja se primjenjuju na vozila i na razdoblja vožnje i odmora za vozače;
 - (c) ako je riječ o zahtjevu za produljenje dozvole, nisu ispunjeni uvjeti za izdavanje dozvole;
 - (d) regulatorno tijelo utvrdilo je na temelju objektivne ekonomske analize da bi usluga ugrozila ekonomsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama.

Tijela koja izdaju dozvolu ne smiju odbiti zahtjev samo zato što prijevoznik nudi niže cijene od drugih cestovnih prijevoznika ili zato što na toj liniji već voze drugi prijevoznici.

3. Države članice moraju se pobrinuti da odluke tijela koje izdaje dozvolu podliježu sudskom preispitivanju. To preispitivanje može imati odgodni učinak samo ako neposredni učinak odluke tijela koje izdaje dozvolu može podnositelju prouzročiti nenadoknadivu ili očito pretjeranu štetu. Tom se odredbom ne dovode u pitanje ovlasti suda pred kojim se vodi žalbeni postupak dodijeljene ustavnim pravom dotične države članice.

Članak 8.d

Ograničenja prava pristupa

1. Države članice mogu ograničiti pristup međunarodnom i nacionalnom tržištu za linijski prijevoz ako je riječ o usluzi linijskog prijevoza kojom se putnici prevoze na udaljenostima do 100 km zračne linije i ako bi ta usluga ugrozila ekonomsku ravnotežu ugovora o javnim uslugama.

2. Nadležna tijela koja su sklopila ugovor o javnim uslugama ili pružatelji javne usluge koji provode taj ugovor mogu od regulatornog tijela zahtijevati da provede analizu hoće li biti ugrožena ekonomska ravnoteža ugovora o javnim uslugama.

Regulatorno tijelo mora razmotriti zahtjev i odlučiti hoće li provesti ekonomsku analizu. O svojoj odluci mora obavijestiti zainteresirane strane.

3. Ako regulatorno tijelo provede ekonomsku analizu, dužno je u roku od šest tjedana od primitka svih relevantnih informacija obavijestiti sve zainteresirane strane o njezinim rezultatima i zaključcima. Regulatorno tijelo može zaključiti da se dozvola može izdati ili uvjetno izdati ili da se zahtjev može odbiti.

Zaključci regulatornog tijela obvezujući su za tijela koja izdaju dozvolu.

4. Nadležna tijela i pružatelji javne usluge moraju regulatornom tijelu dostaviti sve nužne informacije za potrebe stavaka 2. i 3.

5. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte o postupcima i kriterijima za primjenu ovog članka.”;

11. u članku 9. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Članci 8., 8.a, 8.b i 8.c primjenjuju se, *mutatis mutandis*, na zahtjeve za produljenje dozvole ili za izmjenu uvjeta pod kojima se moraju obavljati usluge prijevoza za koje je potrebna dozvola.”;

12. naslov poglavlja IV. zamjenjuje se sljedećim:

„POSEBNI LINIJSKI PRIJEVOZ IZUZET IZ OBVEZE DOBIVANJA DOZVOLE”;

13. u članku 12. brišu se stavci od 1. do 5.;

14. briše se članak 13.;

15. članak 15. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 15.

Dopuštena kabotaža

Kabotaža se dopušta za sljedeće usluge:

- (a) poseban linijski prijevoz koji se obavlja privremeno pod uvjetom da je obuhvaćen ugovorom između organizatora i prijevoznika;
- (b) povremeni prijevoz koji se obavlja privremeno;
- (c) linijski prijevoz koji se obavlja u skladu s ovom Uredbom.”;

16. briše se članak 17.;

17. u članku 19. stavku 2. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„2. Prijevoznici koji obavljaju kabotažu ili međunarodni prijevoz putnika autobusima moraju dopustiti sve inspekcijske nadzore kojima se provjerava da se prijevoz obavlja pravilno, osobito u pogledu razdoblja vožnje i odmora.”;

18. članak 20. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 20.

Uzajamna pomoć

1. Države članice međusobno si pomažu pri osiguravanju primjene i praćenju ove Uredbe. Informacije razmjenjuju preko nacionalnih kontaktnih točaka uspostavljenih na temelju članka 18. Uredbe (EZ) br. 1071/2009.

2. Regulatorna tijela surađuju kad provode ekonomsku analizu o tome hoće li predloženi linijski prijevoz ugroziti ugovor o javnim uslugama za međunarodno obavljanje usluga javnog prijevoza. Tijelo koje izdaje dozvolu savjetuje se s regulatornim tijelima svih drugih država članica kroz koje ta usluga međunarodnog linijskog prijevoza prolazi i, prema potrebi, prije donošenja odluke od njih zahtijeva sve potrebne informacije.”;

19. članak 26. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 26.

Izvršavanje delegiranih ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji u skladu s uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4. stavka 2., članka 5. stavka 5., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 2., članka 8.d stavka 5. i članka 28. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme od [datuma stupanja na snagu ove Uredbe].

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4. stavka 2., članka 5. stavka 5., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 2., članka 8.d stavka 5. i članka 28. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. Opoziv ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen u skladu s člankom 4. stavkom 2., člankom 5. stavkom 5., člankom 6. stavkom 4., člankom 7. stavkom 2., člankom 8. d stavkom 5. i člankom 28. stavkom 3. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće na njega ne ulože prigovor u roku od dva mjeseca od obavješćivanja Europskog parlamenta i Vijeća o tom aktu ili ako prije isteka tog roka Europski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju da neće uložiti prigovor. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”;

20. članak 28. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 28.

Izvješćivanje

1. Svake godine, najkasnije do 31. siječnja, a prvi put do 31. siječnja [*...prvi siječanj nakon stupanja na snagu ove Uredbe*] države članice obavješćuju Komisiju o broju dozvola za pružanje usluga linijskog prijevoza koje su izdale u protekloj godini i ukupnom broju tih dozvola koje su važile 31. prosinca te godine. Te se informacije daju zasebno za svaku odredišnu državu linijskog prijevoza. Države članice Komisiji dostavljaju i podatke o kabotaži, u obliku posebnog linijskog prijevoza i povremenog prijevoza, koju su tijekom razdoblja izvješćivanja obavljali nacionalni prijevoznici.

2. Svake godine, najkasnije do 31. siječnja, a prvi put do 31. siječnja [*...prvi siječanj nakon stupanja na snagu ove Uredbe*] nadležna tijela države članice domaćina Komisiji dostavljaju statističke podatke o broju izdanih dozvola za kabotažu u obliku linijskog prijevoza iz članka 15. točke (c) u protekloj godini.

3. U skladu s člankom 26. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte o formatu tablice za slanje statističkih podataka iz stavaka 1. i 2. te o podacima koji se dostavljaju.

4. Svake godine, najkasnije do 31. siječnja, a prvi put do 31. siječnja [*...prvi siječanj nakon stupanja na snagu ove Uredbe*] države članice obavješćuju Komisiju o broju prijevoznika s licencijom Zajednice na 31. prosinca protekle godine i o broju ovjerenih preslika koje odgovaraju broju vozila u prometu na taj dan.

5. Do [umetnuti izračunani datum 5 godina od dana primjene ove Uredbe] Komisija dostavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o primjeni ove Uredbe. Izvješće sadržava informacije o tome koliko se ovom Uredbom doprinijelo boljem funkcioniranju tržišta cestovnog prijevoza putnika.”

Članak 2.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od [XX].

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik