

Briuselis, 2017 11 08
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Šis pasiūlymas įeina į antrąjį judumo dokumentų rinkinį, kuriuo siekiama padėti pirmauti kovoje su klimato kaita, sustiprinti Europos pramonę ir padidinti jos konkurencingumą, pagerinti piliečių gyvenimo kokybę ir suteikti jiems daugiau kasdienio judumo pasirinkimo galimybių. Laisvė nevaržomai judėti po visą Sąjungos teritoriją – labai svarbus Europos Sąjungos laimėjimas. Jis suteikė piliečiams galimybę sklandžiai keliauti iš vienos valstybių narių į kitas tiek darbo, tiek atostogų tikslais. Šiuo pasiūlymu bus sudarytos geresnės piliečių judumo didesniais atstumais sąlygos ir paskatinta daugiau naudoti tvaraus transporto rūšis. Jis padės kurti piliečių, ypač mažesnes pajamas gaunančių asmenų, poreikius labiau atitinkančias paslaugas ir duos papildomos aplinkosauginės, ekonominės ir socialinės naudos. Pasiūlymas bus naudingas tenkinant visame pasaulyje didėjančią jungčių su visomis geografinėmis vietovėmis poreikį ir padės užtikrinti, kad susisiekimo galimybės turėtų daugiau gyventojų. Taip tiesiogiai prisidedama prie Komisijos nustatytų darbo vietų kūrimo, ekonomikos augimo ir energetikos sąjungos prioritetų įgyvendinimo.

Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006¹, buvo priimtas kaip teisės aktų rinkinio dalis kartu su Reglamentu (EB) Nr. 1071/2009 dėl teisės verstis profesine vežimo kelių transportu veikla². Šiais dviem reglamentais nustatomos sąlygos, kurios turi būti tenkinamos norint verstis profesine keleivių vežimo kelių transportu veikla ir patekti į šios srities rinką. Abu reglamentai padeda užtikrinti tinkamą bendrosios kelių transporto rinkos veikimą, veiksmingumą ir konkurencingumą.

Reglamente (EB) Nr. 1073/2009 pateikiamos nuostatos, kurių turi laikytis įmonės, ketinančios vykdyti veiklą tarptautinėje keleivių vežimo kelių transportu rinkoje ir šalių, kurios nėra jų įsisteigimo valstybės narės, rinkose (vadinamosios kabotažo operacijos). Reglamente yra nuostatų dėl dokumentų, kuriuos toms įmonėms turi išduoti registracijos valstybė narė ir leidimus išduodanti valdžios institucija (atitinkamai – Bendrijos licenciją ir leidimą teikti reguliarias paslaugas). Juo reglamentuojamas sankcijų už šių pareigų nevykdymą taikymas ir valstybių narių bendradarbiavimas.

2015–2017 m. buvo atliekamas šio reglamento *ex post* vertinimas³ ir padaryta išvada, kad jis tik iš dalies veiksmingas siekiant pirminio jo tikslo skatinti naudotis tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais kaip tvaria asmeninio automobilio alternatyva. Atlikus vertinimą nustatyta, kad atvėrus šalių rinkas reguliarioms keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugoms susidaro kritinė paslaugų teikėjų masė, jie pradeda teikti ir tarptautines paslaugas, ir tai padaro didesnę poveikį tarptautinių maršrutų skaičiui ir reisų dažnumui nei vien Europos lygmens teisės aktai. Dar labiau atvėrus šalių rinkas sustiprėtų tarptautinės reguliarių paslaugų rinkos plėtra, be to, naudos gautų ir šalies viduje keliaujantys asmenys. Pagrindinės problemos yra šalių rinkose kylančios kliūtys, trukdančios plėtoti keleivių vežimo tarp miestiniais ir miesto autobusais paslaugas, ir tai, kad tvaraus keleivinio transporto rūšys

¹ OL L 300, 2009 11 14, p. 88.

² OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

³ SWD (2017) 361.

sudaro mažą transporto dalį. Šiuo pasiūlymu, kuris yra Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programos (REFIT) iniciatyva⁴, siekiama pašalinti šiuos trūkumus.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis pasiūlymas yra šiuo metu vykstančios platesnės kelių transporto teisės aktų peržiūros dalis. Jis yra glaudžiai susijęs su kitais esamais kelių transporto srities teisės aktais, visų pirma su teisės aktais dėl teisės verstis šia profesine veikla (Reglamentas (EB) Nr. 1071/2009), dėl socialinės teisės aktų (Reglamentas (EB) Nr. 561/2006⁵, Direktyva 2002/15/EB⁶, Direktyva 2006/22/EB⁷ ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014⁸) ir dėl Eurovinjetės (Direktyva 1999/62/EB⁹). Todėl šį pasiūlymą – sudaryti palankesnes sąlygas teikti keleivių vežimo tarp miestiniais ir miesto autobusais paslaugas – įgyvendinti bus lengviau, jei vidaus rinkos, socialinės ir darbuotojų komandiravimo taisyklės bus svarstomos kartu, siekiant užtikrinti tiek tinkamas vairuotojų darbo sąlygas, tiek sąžiningą paslaugų teikėjų konkurenciją.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymas visiškai atitinka Komisijos prioritetą sukurti stipresnę ir teisingesnę vidaus rinką. Bus sustiprinta keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų vidaus rinka. Pasiūlymas taip pat dera su mažataršio judumo tikslu, energetikos sąjungos tikslu mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir bendrąją transporto politiką, aprašyta 2011 m. baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“¹⁰. Šis pasiūlymas padės suteikti šio sektoriaus paslaugų teikėjams naujų verslo galimybių, taigi padidins darbo vietų kūrimo ir ekonomikos augimo bei keleivių pasirinkimo galimybes. Šiuo pasiūlymu taip pat mažinama keleivių vežimo kelių transportu paslaugų teikėjams tenkanti reglamentavimo našta ir nustatoma aiškesnė teisinė sistema – abiejų šių tikslų siekiama ir ES programa REFIT.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinis reglamento ir siūlomų pakeitimų pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) VI antraštinė dalis („Transportas“), ypač jos 91 straipsnis, kuriame, be kita ko, nurodyta, kad Europos Parlamentas ir Taryba nustato bendras taisykles, taikomas tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją, ir sąlygas, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas.

⁴ 2017 m. Komisijos darbo programos 2 priede nurodyta iniciatyva Nr. 9.

⁵ OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

⁶ OL L 80, 2002 3 23, p. 35.

⁷ OL L 102, 2006 4 11, p. 35.

⁸ OL L 60, 2014 2 28, p. 1.

⁹ OL L 187, 1999 7 20, p. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 galutinis, 2011 3 28.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą transporto srityje ES dalijasi kompetencija su valstybėmis narėmis. Tačiau galiojančias taisykles gali pakeisti tik pats ES teisės aktų leidėjas.

Be to, dėl taisyklių, reglamentuojančių patekimą į nacionalines keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų rinkas, skirtumų vežėjai negali laisvai kurti visą Europą apimančių keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais paslaugų tinklų ir pasiūlyti integruotos sistemos, kurioje jų paslaugos būtų susietos su kitomis keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais paslaugomis ir kitomis transporto rūšimis. Veikdamos pavieniui valstybės narės negali nustatyti vienodų patekimo į rinką taisyklių arba šių taisyklių suderinti ir koordinuoti, o tai yra būtina tam, kad susiformuotų tikra keleivių vežimo kelių transportu paslaugų vidaus rinka. Todėl būtina nustatyti ES lygmens taisykles.

- **Proporcingumo principas**

Kaip nurodyta poveikio vertinimo ataskaitos 7.3 skirsnyje, šis politikos pasiūlymas yra proporcingas nustatytoms problemoms ir juo neviršijama to, kas būtina joms išspręsti. Siūlomi tik keli tiksliniai reglamento pakeitimai, kurie padėtų pagerinti esamą reglamentavimo sistemą, kurios šiuo metu laikosi ES keleivių vežimo kelių transportu paslaugų sektoriaus subjektai. Pasiūlyme suinteresuotosioms šalims nenustatomi jokie papildomi reglamentavimo reikalavimai, nes tai būtų neproporcinga nustatytoms problemoms.

- **Priemonės pasirinkimas**

Teisės aktas, kurį reikia iš dalies keisti, yra reglamentas, todėl iš principo jis turėtų būti keičiamas tokiu pačiu aktu.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų ex post vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Kartu su šiuo pasiūlymu priimtas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, pridedamas prie Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 *ex post* vertinimo ataskaitos¹¹.

Svarbiausios nustatytos problemos:

- keleivių vežimo tarpmiestiniais ir miesto autobusais paslaugų sektoriaus augimo tempas neprilygsta kitų rūšių transporto sektorių augimo tempui, o šios rūšies transporto dalis jau ilgą laiką nuolat mažėja;
- šalių rinkose esama kliūčių, trukdančių plėtoti keleivių vežimo tarpmiestiniais ir miesto autobusais paslaugas;
- tarptautinės reguliarios keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugos be konkurencingų tarpmiestinių paslaugų naudotojams nėra itin patrauklios;
- į pirminio reglamento tikslus neįtrauktas siekis spręsti diskriminacijos, susijusios su teise naudotis terminalais, problemą;

¹¹ Žr. 3 išnašą.

- patiriama pernelyg daug administracinių patekimo į rinką išlaidų.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Rengiant šį pasiūlymą vykusios konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis atitiko minimaliuosius konsultacijoms su suinteresuotosiomis šalimis taikomus standartus, nustatytus 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate (COM(2002) 704 galutinis).

Konsultacijų procesą sudarė penki atskiri konsultacijų veiksmai. Taikyti atvirų ir tikslinių konsultacijų metodai ir naudotos įvairios konsultacijų priemonės.

Atviros konsultacijos – viešos konsultacijos internetu (apimančios ir *ex post*, ir poveikio vertinimą) – vyko 13 savaitių nuo 2016 m. gruodžio 14 d. iki 2017 m. kovo 15 d.

Pagrindiniai jų tikslai buvo:

- padėti nustatyti, ar šiame sektoriuje iš tiesų esama atliekant *ex post* vertinimą nustatytų problemų;
- patvirtinti galimų intervencinių politikos veiksmų tikslus ir
- sužinoti suinteresuotųjų šalių nuomones dėl intervencinių veiksmų tinkamumo ir numatomo poveikio.

Per šias konsultacijas naudoti du klausimynai: vienas buvo skirtas plačiajai visuomenei, kitas (labiau specializuotas) – pagrindinėms suinteresuotosioms šalims. Komisija gavo iš viso 171 užpildytą klausimyną. Iš 18 užpildytų bendrųjų klausimynų 8 užpildė piliečiai / vartotojai, 7 – įmonių atstovai, 2 – nevyriausybinių organizacijų atstovai ir 1 – kitas respondentas. Iš 153 užpildytų specializuotų klausimynų 68 užpildė transporto grandinėje dalyvaujančios įmonės, 28 – nevyriausybinių institucijų atstovai, 17 – keleivių vežimo kelių transportu srityje dirbantys asmenys, 7 – priežiūros institucijų atstovai, 3 – ES valdžios institucijų atstovai, 3 – vykdymo užtikrinimo institucijų atstovai, 1 – pilietis / vartotojas, 1 – akademinio pasaulio atstovas ir 25 – kiti respondentai.

Per tikslines konsultacijas buvo išsiųstas išsamus klausimynas įžanginiu tyrimo etapu nustatytoms pagrindinėms suinteresuotosioms šalims. Buvo parengti keturi skirtingi kiekvienos rūšies suinteresuotosioms šalims pritaikyti klausimynai. 20 klausimynų užpildė ministerijų / reguliavimo institucijų atstovai, 2 – europinių organizacijų atstovai, 3 – veiklos vykdytojų atstovai ir 6 – veiklos vykdytojų asociacijų atstovai.

Siekiant išsamiau sužinoti, kokia yra suinteresuotųjų šalių patirtis ir ką jos mano apie skirtingas svarstomas priemones, buvo surengti pokalbiai. Jie taip pat suteikė galimybę paprašyti pateikti kiekybinių atliekant poveikio vertinimą reikalingų duomenų. Kiekvienu atveju buvo iš anksto pateikti konkretūs klausimai ir (arba) prašyta patikslinti pildant klausimynus pateiktą informaciją. Buvo surengti pokalbiai su 6 ministerijų / reguliavimo institucijų atstovais, 4 europinių organizacijų atstovais, 4 veiklos vykdytojų atstovais ir 4 veiklos vykdytojų asociacijų atstovais.

Buvo atliktas specialusis Eurobarometro viešosios nuomonės tyrimas „Keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais paslaugos“¹², kuriame dalyvavo ES 28 gyventojai. 2017 m. kovo 18 d. – 2017 m. kovo 27 d. apklaustas 27 901 respondentas. Šio tyrimo tikslas buvo

¹² Žr. https://data.europa.eu/euodp/lt/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG.

sužinoti ES gyventojų nuomones įvairiais klausimais, susijusiais su pasitenkinimu dabartinėmis jų valstybėse narėse teikiamomis keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais paslaugomis, ir nustatyti naudojimosi ar nesinaudojimo tokiomis paslaugomis priežastis. Pagrindiniai atliekant tyrimą nustatyti faktai:

- tolimojo susisiekimo autobusais visoje ES naudojasi tik maža respondentų dalis, o daugiau nei šeši iš dešimties (64 proc.) respondentų teigia niekada nekeliaujantys tolimojo susisiekimo autobusais šalies viduje;
- dažniausiai minima naudojimosi tolimojo susisiekimo autobusais priežastis – mažos kainos (33 proc.);
- atsakydami į klausimą, kas galėtų paskatinti tolimojo susisiekimo autobusais nesinaudojančius asmenis jais naudotis, respondentai dažniausiai nurodo automobilio neturėjimą (37 proc.), mažesnes kainas (26 proc.) ir platesnį maršrutų ir stočių tinklą (11 proc.).

Atliekant *ex post* vertinimą ir poveikio vertinimą buvo suorganizuoti keli suinteresuotosioms šalims skirti seminarai, susitikimai ir kiti renginiai.

Per konsultacijas surinkta informacija patvirtino, kad atliekant *ex post* vertinimą nustatytos pagrindinės problemos iš tiesų egzistuoja.

Vertindamos galimas politikos priemones, visos suinteresuotosios šalys labai pritarė tam, kad reikia kovoti su diskriminacine teisės naudotis terminalais suteikimo praktika. Nuomonės dėl galimų politikos priemonių, kuriomis būtų pašalinti patekimo į šalių tarp miestinių paslaugų rinkas apribojimai, buvo įvairios – kai kurios suinteresuotųjų šalių grupės palaikė pokyčius, kitos išreiškė prieštaraivimą. Veiklos vykdytojų atstovų grupės, veiklos vykdytojai ir šiame sektoriuje dirbantys asmenys paprastai labiau palaiko bendras sistemas, o kai kurios valdžios įstaigos, reguliavimo institucijos ir nevyriausybinės organizacijos pabrėžia, kad nustatant patekimo į rinką tvarką būtina atsižvelgti į aplinkybes atskirose valstybėse narėse ir užtikrinti viešųjų paslaugų sutarčių apsaugą.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Išorės rangovas padėjo atlikti poveikio vertinimui reikalingą pagalbinį tyrimą. Jis buvo baigtas 2017 m. rugpjūčio mėn.¹³

• **Poveikio vertinimas**

Prie šio pasiūlymo pridedamas poveikio vertinimas, kurį Reglamentavimo patikros valdyba (toliau – valdyba) svarstė du kartus. Iš pradžių 2017 m. liepos 24 d. dėl jo pateikta neigiama nuomonė, o 2017 m. rugsėjo 13 d. – teigiama nuomonė su išlygomis. Rengiant patikslintą poveikio vertinimą atsižvelgta į visas pagrindines valdybos pastabas. Kaip nurodyta poveikio vertinimo ataskaitos 1 priede, į išlygas buvo atsižvelgta šiais būdais:

- siekiant paaiškinti, kodėl būtina imtis ES lygmens veiksmų, sustiprinta argumentacija;
- siekiant atsižvelgti į tai, kad tvaraus transporto rūšys sudaro mažą transporto dalį, pertvarkyta ir patikslinta problemos apibrėžtis;

¹³ Žr. 3 išnašą.

- patikslinti bendrieji tikslai. Nustatyti du vienas kitą papildantys ir vienas kitam neprieštaraujantys bendrieji tikslai;
- aprašyta tikėtina reakcija į komercinių paslaugų atsiradimą ir numatomas poveikis viešųjų paslaugų sutartims, taip pat pateikta įprastinių susisieki su kaimo vietovėmis paslaugų sutarčių pavyzdžių;
- apibūdinti nacionaliniai kelių ir geležinkelių sektorių skirtumai ir
- pateikta papildomos informacijos apie terminalus ir paaiškinta, kad poveikio vertinime daugiausia dėmesio skiriama lygioms teisėms naudotis terminalais.

Atliekant poveikio vertinimą apsvastyti du politikos priemonių rinkinių deriniai.

- Pirmojo derinio tikslas – mažinti pernelyg dideles administracines patekimo į rinką išlaidas ir šalinti galimybių patekti į šalių tarp miestinių paslaugų rinkas apribojimus.
- Antrojo dviejų politikos priemonių rinkinių derinio tikslas – šalinti galimybes naudotis pagrindine infrastruktūra apribojimus.

Patekimo į rinką kliūtys ir naudojimosi terminalais kliūtys nėra susijusios tarpusavyje, be to, skiriasi ir jų geografinė aprėptis. Konkrečiau, galimybės patekti į rinką iš esmės apribotos tik 14-oje valstybių narių, o diskriminacijos, susijusios su teise naudotis terminalais, problema aktuali visose 28 ES valstybėse narėse. Abiem atvejais derinamus politikos priemonių rinkinius vienus nuo kitų skiria vis aukštesnis reglamentavimo intervencijos lygis ir vis didesnis numatomas poveikis.

Pirmuoju politikos priemonių rinkiniu būtų sudarytos sąlygos patekti į reguliarių paslaugų rinką ir suteikta galimybė atsisakyti išduoti tokį leidimą, jei tai keltų pavojų esamos viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

Antruoju politikos priemonių rinkiniu valstybėms narėms suteikiama galimybė atsisakyti išduoti tokį leidimą, jei esamos viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai pavojų keltų nauja siūloma keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumais paslauga.

Trečiajame politikos priemonių rinkinyje numatoma netaikyti leidimų išdavimo procedūros reguliarioms keleivių vežimo ne trumpesniais kaip 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumais paslaugoms.

Ketvirtuoju politikos priemonių rinkiniu terminalų operatoriai ir valdytojai skatinami sąžiningomis ir pagrįstomis sąlygomis ir nediskriminuojant veiklos vykdytojų suteikti reguliarių vežimo paslaugų teikėjams teisę naudotis terminalais.

Penktajame politikos priemonių rinkinyje nustatomos lygių teisių taisyklės, pagal kurias terminalų operatoriai ir valdytojai turi sąžiningomis ir pagrįstomis sąlygomis ir nediskriminuodami veiklos vykdytojų suteikti reguliarių vežimo paslaugų teikėjams teisę naudotis terminalais.

Atlikus vertinimą nustatyta, kad perspektyviausias būtų antro ir penkto politikos priemonių rinkinių derinys. Manoma, kad šis derinys būtų veiksmingiausias apskritai, ir numatoma, kad per vertinamą laikotarpį (2015–2035 m.) jis padėtų sumažinti administracines ES 28 įmonių ir administravimo įstaigų išlaidas apie 1 560 mln. EUR. Šis derinys taip pat darytų teigiamą

poveikį pačiam transportui, nes, palyginti su atskaitos scenarijumi, iki 2030 m. keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais veiklos apimtį padidintų 11 proc., o šios rūšies transporto dalį – beveik vienu procentiniu punktu. Jis padėtų iki 2030 m. pagerinti palankių sąlygų neturinčių socialinių grupių susisiekimo galimybes 62 mlrd. keleivio nuvažiuotų kilometrų, per vertinamą laikotarpį 28 ES valstybėse narėse sukurti 85 000 naujų darbo vietų ir sumažinti su eismo įvykiais susijusias išlaidas 2,8 mlrd. EUR. Be to, jis darytų teigiamą poveikį aplinkai: ES 28 su išmetamu anglies dioksido kiekiu susijusios išlaidos per visą laikotarpį sumažėtų iš viso 183 mln. EUR, o su oro tarša susijusios išlaidos – iš viso 590 mln. EUR. Numatoma, kad šis derinys paskatintų nedidelio masto perėjimą nuo geležinkelių prie kelių transporto – dėl to geležinkelių transporto dalis, palyginti su atskaitos scenarijumi, iki 2030 m. sumažėtų 0,4 procentinio punkto (nuo 8,4 iki 8 proc.), pagal viešųjų geležinkelio paslaugų sutartis gaunamos pajamos sumažėtų 1,4 proc., o su keleivių vežimo tolimojo susisiekimo autobusais viešųjų paslaugų sutartimis susijusios subsidijos padidėtų mažiau nei 1 proc. Tai nekeltų pavojaus viešųjų atokiose miesto teritorijose teikiamų paslaugų sutarčių tvarumui.

Pasiūlymas atitinka poveikio vertinime nurodytą tinkamiausią pasirinkimo galimybę.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šiuo pasiūlymu siekiama programos REFIT tikslo didinti veiksmingumą ir mažinti įmonėms tenkančią reglamentavimo naštą. Tai visų pirma daroma sumažinant priežasčių, dėl kurių galima atsisakyti išduoti leidimą atidaryti naują tolimojo susisiekimo autobusų liniją, skaičių ir taip paspartinant leidimų išdavimo procedūrą. Paprastesnė ir skaidresnė leidimų išdavimo tvarka veiksmingai sumažina kliūtis patekti į rinką naujiems dalyviams. Priežasčių, dėl kurių galima atsisakyti išduoti leidimą, skaičiaus sumažinimas yra naudingas veiklos vykdytojams, nes suteikia jiems galimybę užtikrinčiau įvertinti naujos linijos perspektyvumą. Pagerinus galimybes naudotis terminalais, įmonėms nebereikės taip ilgai laukti, kol galės pradėti jais naudotis, todėl jos galės anksčiau atidaryti naujas tolimojo susisiekimo autobusų linijas ir greičiau gauti papildomų pajamų. Galiausiai, atsisakius kelionės lapo, vežėjams sumažės administracinio darbo.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu paisoma pagrindinių teisių ir laikomasi principų, nustatytų visų pirma Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje¹⁴.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija stebės ir vertins reglamento įgyvendinimą ir veiksmingumą. Ne vėliau kaip per penkerius metus nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos Komisija pateiks jo įgyvendinimo ir poveikio ataskaitą. Šiuo reglamentu bus liberalizuotos reguliarių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų nacionalinės rinkos – tikimasi, kad tai padės geriau veikti keleivių vežimo kelių transportu rinkai. Reikiama informacija bus surinkta

¹⁴ Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija, OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

iš nacionalinių kompetentingų valdžios institucijų ir apklausiant keleivių vežimo kelių transportu paslaugų teikėjus.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Toliau aptariami pagrindiniai pasiūlymo elementai.

I skyrius. BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis. Taikymo sritis

Šiuo metu 1 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad reglamentas taikomas vidaus keleivinio kelių transporto paslaugoms, kurias už atlygį laikinai teikia vežėjas nerezidentas. Šią nuostatą siūloma iš dalies pakeisti – numatyti, kad reglamentas taikomas visoms reguliarioms paslaugoms, kurias už atlygį teikia vežėjas nerezidentas.

2 straipsnis. Sąvokų apibrėžtys

Siūloma iš dalies pakeisti 2 punktą siekiant patikslinti, kad reguliariomis paslaugomis laikytinos ir vežimo greitaisiais autobusais paslaugos.

Siūloma iš dalies pakeisti 7 punktą – atnaujinti apibrėžtį atsižvelgiant į vidaus reguliarių paslaugų liberalizavimą.

Siūloma įrašyti dvi naujas – terminalo ir terminalo operatoriaus – apibrėžtis. Šias apibrėžtis būtina nustatyti norint reglamentuoti teisės naudotis terminalais suteikimą.

Siūloma įrašyti naują – tinkamos alternatyvos – apibrėžtį, kad būtų aišku, kokį kitą terminalą (-us) turėtų nurodyti vežėjui terminalo operatorius tuo atveju, kai atsisako suteikti jam teisę naudotis jo paties terminalu.

3a straipsnis. Reguliavimo institucija

Siūloma įrašyti naują straipsnį, kuriame valstybėms narėms nustatomas reikalavimas paskirti reguliavimo instituciją, kuri turėtų būti nepriklausoma nuo jokios kitos valdžios institucijos. To reikalavimo tikslas – išvengti bet kokio interesų konflikto tais atvejais, kai reguliavimo institucija atlieka ekonominę analizę, kad nustatytų, ar nekyla pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, arba kai ji atlieka įstaigos, nagrinėjančios su teise naudotis terminalais susijusius skundus, funkciją. Paskirtoji institucija gali būti nauja arba esama įstaiga. Nustatyta jos darbuotojų skyrimo tvarka turėtų padėti užtikrinti jos nepriklausomumą. Reguliavimo institucija turėtų būti pajėgi gauti prašomą informaciją ir užtikrinti, kad jos sprendimai būtų vykdomi, taikydama tinkamas sankcijas. Galiausiai kiekvienoje valstybėje narėje paskirtos reguliavimo institucijos dydis turėtų būti proporcingas keleivių vežimo kelių transportu veiklos mastui toje valstybėje narėje.

II skyrius. BENDRIJOS LICENCIJA IR PATEKIMAS Į RINKĄ

5 straipsnis. Patekimas į rinką

Siūloma išbraukti 5 straipsnio 3 dalies penktą pastraipą, nes manoma, kad reikalavimas nurodyti kompetentingoms valdžios institucijoms vežėjų pavadinimus ir persėdimo punktus kelyje yra nebeaktualus ir sukuria nereikalingą administracinę naštą.

5a straipsnis. Teisė naudotis terminalais

Siūloma įrašyti naują straipsnį, kuriame reikalaujama sąžiningomis, nešališkomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis suteikti teisę naudotis terminalais vežėjams, norintiems teikti reguliarias paslaugas. Teisės naudotis terminalais suteikimo sąlygos turėtų būti skelbiamos viešai.

5b straipsnis. Teisės naudotis terminalais suteikimo tvarka

Siūloma įrašyti naują straipsnį, kuriame nustatoma teisės naudotis terminalais įgijimo tvarka. Paraiškos suteikti tokią teisę gali būti atmetamos, tik jei terminale trūksta pajėgumo. Sprendimai dėl paraiškų suteikti teisę naudotis terminalu turi būti priimami per du mėnesius ir juose turi būti tinkamai nurodomos sprendimo priežastys. Vežėjai gali apskusti sprendimus reguliavimo institucijai. Reguliavimo institucijos sprendimas turėtų būti privalomo pobūdžio.

III skyrius. REGULIARIOS PASLAUGOS, KURIOMS REIKIA LEIDIMO

8 straipsnis. Leidimų teikti keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas išdavimo tvarka

8 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant nustatyti tvarką, taikomą išduodant leidimus teikti reguliarias keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas. Leidimus išduodančios valdžios institucijos turi gauti kitų valstybių narių, kuriose keleiviai įlaipinami, išlaipinami ir vežami trumpesniais nei 100 kilometrų atstumais, sutikimą. Leidimai išduodami, išskyrus atvejus, kai atsisakymas juos išduoti yra pagrįstas aiškiai nurodytomis priežastimis. Jei kompetentingos valdžios institucijos negali pasiekti susitarimo dėl leidimo, klausimą galima perduoti nagrinėti Komisijai. Komisija turi priimti sprendimą, kuris taikomas iki tol, kol leidimą išduodanti valdžios institucija priima savo sprendimą.

8a straipsnis. Leidimų teikti keleivių vežimo ne trumpesniais kaip 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas išdavimo tvarka

Įrašomas 8a straipsnis siekiant nustatyti tvarką, taikomą išduodant leidimus teikti reguliarias keleivių vežimo ne trumpesniais kaip 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas. Atsisakymo išduoti leidimą teikti naują paslaugą negalima grįsti tuo, kad ji kelia pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

8b straipsnis. Leidimų teikti vidaus reguliarias paslaugas išdavimo tvarka

Siūloma įrašyti 8b straipsnį siekiant nustatyti tvarką, taikomą išduodant leidimus teikti vidaus reguliarias paslaugas. Atsisakyti išduoti leidimą teikti naują keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumais paslaugą galima, jei ji kelia pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai. Atsižvelgiant į tai, kad valstybės narės savo teritorijose nevienodai derina skirtingas viešojo transporto rūšis, ir į tai, kad skiriasi geografinės valstybių narių aplinkybės, ribinis atstumas gali būti pailgintas iki 120 kilometrų, jei naują paslaugą siūloma teikti išvykimo ir atvykimo punktuose, kuriuose vežimo paslaugos jau teikiamos pagal daugiau nei vieną viešųjų paslaugų sutartį.

8c straipsnis. Leidimus išduodančių valdžios institucijų sprendimai

Siūloma įrašyti 8c straipsnį siekiant apibūdinti leidimus išduodančių valdžios institucijų sprendimus. Jame numatyta, kad leidimus išduodančios valdžios institucijos gali išduoti leidimus, išduoti leidimus su išlygomis arba atsisakyti išduoti leidimus. Sprendimus atsisakyti išduoti leidimą arba išduoti leidimą su išlygomis reikalaujama pagrįsti. Šiame straipsnyje nurodomos priežastys, dėl kurių galima atmesti paraišką.

8d straipsnis. Teisės patekti į rinką ribojimas

Siūloma įrašyti 8d straipsnį siekiant nustatyti viešųjų paslaugų sutarčių apsaugos tvarką. Valstybės narės gali atmesti paraiškas išduoti leidimą, jei tai kelia pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai. Prašyti reguliavimo institucijos atlikti ekonominę analizę gali tik nurodytos suinteresuotosios šalys. Reguliavimo institucija gali padaryti išvadą, kad gali būti išduotas įprastas ar sąlyginis leidimas arba atsisakyta jį išduoti. Laikytis reguliavimo institucijos išvadų turėtų būti privaloma.

IV skyrius. SPECIALIOS REGULIARIOS PASLAUGOS, KURIOMS TEIKTI NEREIKIA LEIDIMO

12 straipsnis. Kontrolės dokumentai

Siūloma išbraukti 12 straipsnio 1–5 dalis siekiant panaikinti reikalavimą teikiant vienkartinės paslaugas kaip kontrolės dokumentą turėti kelionės lapą. Tai turėtų panaikinti nereikalingą administracinę naštą.

13 straipsnis. Vietinio pobūdžio ekskursijos

Siūloma išbraukti 13 straipsnį, nes vietinio pobūdžio ekskursijų paslaugos pagal 15 straipsnį liberalizuojamos, todėl šis straipsnis tampa nebereikalingas.

V skyrius. KABOTAŽAS

15 straipsnis. Leidžiamos kabotažo operacijos

Siūloma iš dalies pakeisti šį straipsnį siekiant parodyti, kad reikalavimas reguliarias paslaugas teikti kaip tarptautinės reguliarios paslaugos dalį ir draudimas kabotažo operacijas atlikti reguliarias paslaugas teikiant atskirai nuo tarptautinės reguliarios paslaugos yra panaikinami. Kabotažo operacijos leidžiamos teikiant vietinio pobūdžio ekskursijų paslaugas – jos įeina į b punkte nurodytas paslaugas.

17 straipsnis. Kabotažo operacijų kontrolės dokumentai

Siūloma išbraukti 17 straipsnį, kad nebebūtų reikalaujama atliekant vienkartinių paslaugų kabotažo operacijas turėti kelionės lapus. Kontrolės dokumentai, naudojami tuo atveju, kai teikiamos specialios reguliarios paslaugos, nurodomi 12 straipsnio 6 dalyje.

VI skyrius. KONTROLĖS PRIEMONĖS IR SANKCIJOS

19 straipsnis. Tikrinimas kelyje ir įmonėse

Siūloma 19 straipsnio 2 dalyje nurodyti, kad vežėjai, kurie atlieka reguliarių paslaugų kabotažo operacijas, privalo leisti atlikti tikrinimus, nes šias paslaugas bus leidžiama teikti atskirai nuo keleivių vežimo tarptautiniais maršrutais paslaugų.

VII skyrius. ĮGYVENDINIMAS

28 straipsnis. Ataskaitų teikimas

Siūloma nustatyti pareigą teikti ataskaitas, kad Komisija iš visų valstybių narių gautų nuoseklią ir patikimą informaciją, suteikiančią jai galimybę stebėti ir vertinti teisės akto įgyvendinimą ir veiksmingumą. Naujos 5 dalies projekte numatoma, kad Komisija per penkerius metus nuo reglamento taikymo pradžios dienos pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje informuoja, kiek reglamentas padėjo pagerinti keleivių vežimo kelių transportu paslaugų rinkos veikimą.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁵,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁶,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) taikant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1073/2009¹⁷ paaiškėjo, kad veiklos vykdytojams šalių rinkose kyla kliūčių, trukdančių plėtoti keleivių vežimo tarp miestiniais autobusais paslaugas. Be to, galimybė naudotis keleivių vežimo kelių transportu paslaugomis ir jų kokybė atsilieka nuo kintančių piliečių poreikių, o tvaraus transporto rūšys ir toliau sudaro mažą transporto dalį. Todėl tam tikros piliečių grupės neturi palankių sąlygų naudotis keleivių vežimo kelių transportu paslaugomis, o dėl to, kad labiau naudojamos automobiliais, atsitinka daugiau eismo įvykių, išmetama daugiau teršalų ir labiau apsunkinamas eismas;
- (2) siekiant sukurti nuoseklią sistemą, pagal kurią visoje Sąjungoje būtų teikiamos reguliarios keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais tarp miestiniais maršrutais paslaugos, Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 turėtų būti taikomas visoms reguliarioms vežimo tarp miestiniais maršrutais paslaugoms. Todėl to reglamento taikymo sritis turėtų būti išplėsta;
- (3) siekiant užtikrinti tinkamą keleivių vežimo kelių transportu paslaugų rinkos veikimą, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti paskirta nepriklausoma ir nešališka reguliavimo institucija. Ta institucija gali būti atsakinga ir už kitus reguliuojamus sektorius, pavyzdžiui, geležinkelių, energetikos arba telekomunikacijų sektorius;
- (4) komercinių reguliarių paslaugų teikimas neturėtų kelti pavojaus esamų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai. Dėl šios priežasties reguliavimo institucija

¹⁵ OL C , , p. .

¹⁶ OL C , , p. .

¹⁷ 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinę keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais rinką taisyklių ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 561/2006 (OL L 300, 2009 11 14, p. 88).

turėtų būti pajėgi atlikti objektyvią ekonominę analizę, kuri padėtų išvengti tokio pavojaus;

- (5) reguliarias paslaugas teikti atliekant kabotažo operacijas turėtų būti galima tik turint Bendrijos licenciją. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas vykdymo užtikrinimo institucijoms veiksmingai kontroliuoti tas paslaugas, turėtų būti paaiškintos Bendrijos licencijų išdavimo taisyklės;
- (6) siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją rinkoje, reguliarių paslaugų teikėjams turėtų būti sąžiningomis, nešališkomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis suteikiama teisė naudotis Sąjungoje esančiais terminalais. Skundai dėl sprendimų nesuteikti šios teisės arba suteikti ribotą teisę turėtų būti teikiami reguliavimo institucijai;
- (7) išlaikant leidimų teikti reguliarias paslaugas išdavimo tvarką, reikėtų pritaikyti tam tikras leidimų išdavimo tvarkos taisykles;
- (8) leidimai teikti reguliarias paslaugas šalies viduje ir tarptautiniais maršrutais turėtų būti išduodami pagal leidimų išdavimo tvarką. Leidimas turėtų būti išduotas, išskyrus atvejus, kai esama konkrečių su pareiškėju susijusių priežasčių, dėl kurių galima atsisakyti išduoti leidimą, arba kai paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai. Siekiant užtikrinti, kad komercinių reguliarių paslaugų teikimas nekeltų pavojaus esamų viešųjų paslaugų sutarčių ekonominei pusiausvyrai, turėtų būti nustatytas ribinis atstumas. Jei konkrečiais maršrutais jau vežama pagal daugiau nei vieną viešųjų paslaugų sutartį, tą ribinį atstumą turėtų būti galima pailginti;
- (9) vežėjai nerezidentai turėtų turėti galimybę vidaus reguliarias paslaugas teikti tokiomis pačiomis sąlygomis kaip vežėjai rezidentai;
- (10) reikėtų kuo labiau sumažinti administracinių formalumų kiekį neatsisakant kontrolės priemonių ir sankcijų, kuriomis užtikrinamas tinkamas Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 taikymas ir veiksmingas jo įgyvendinimas. Reikalavimas turėti kelionės lapą sukuria nereikalingą administracinę naštą, todėl turėtų būti panaikintas;
- (11) kabotažo operacijos leidžiamos teikiant vietinio pobūdžio ekskursijų paslaugas ir joms taikomos bendrosios kabotažo taisyklės. Todėl straipsnis apie vietinio pobūdžio ekskursijas turėtų būti išbrauktas;
- (12) atsižvelgiant į tai, kaip svarbu užtikrinti veiksmingą Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 vykdymą, turėtų būti iš dalies pakeistos tikrinimo kelyje ir įmonėse taisyklės – turėtų būti numatyta, kad jos taikomos ir kabotažo operacijoms;
- (13) šiuo reglamentu suderinamos šalių rinkose taikomos reguliarių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais paslaugų teikimo ir teisės naudotis terminalais suteikimo taisyklės, todėl valstybės narės pačios negali deramai pasiekti jo tikslų, kurie yra skatinti tarpmiestinį judumą ir didinti tvaraus keleivinio transporto rūšių sudaromą transporto dalį. Todėl laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (14) siekiant atsižvelgti į pokyčius rinkoje ir technikos pažangą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies pakeisti Reglamento (EB) Nr. 1073/2009 I ir II priedai, o tas reglamentas papildytas taisyklėmis, susijusiomis su vežimo savo sąskaita

veiklos sertifikatų forma, paraiškų išduoti leidimą ir pačių leidimų forma, tvarka ir kriterijais, kuriuos reikėtų taikyti siekiant nustatyti, ar siūloma paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai, ir valstybių narių pareiga teikti ataskaitas. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, be kita ko, su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos laikantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹⁸ nustatytų principų. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba turėtų gauti visus dokumentus tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o Europos Parlamento ir Tarybos ekspertams turėtų būti sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(15) todėl Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 iš dalies keičiamas taip:

1) 1 straipsnio 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Šis reglamentas taikomas vidaus keleivinio kelių transporto paslaugoms, kurias už atlygį teikia vežėjas nerezidentas, kaip nustatyta V skyriuje.“

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 punktas pakeičiamas taip:

„2. reguliarios paslaugos – paslaugos, kai keleiviai vežami nustatytais laiko tarpais nustatytais maršrutais be tarpinių sustojimo punktų arba įlaipinant ir išlaipinant keleivius iš anksto numatytuose sustojimo punktuose;“;

b) 7 punktas pakeičiamas taip:

„7. kabotažo operacija – vidaus keleivinio kelių transporto paslauga, už atlygį teikiama priimančiojoje valstybėje narėje;“;

c) įrašomi šie 9–11 punktai:

„9. terminalas – ne mažesnio kaip 600 m² ploto infrastruktūros objektas su stovėjimo aikšte, kurioje iš tolimojo susisiekiama ir miesto autobusų išlaipinami arba į juos įlaipinami keleiviai;

10. terminalo operatorius – subjektas, atsakingas už teisės naudotis terminalu suteikimą;

11. tinkama alternatyva – kitas ekonominiu požiūriu vežėjui priimtinas terminalas, kuriame jis gali teikti atitinkamą keleivių vežimo paslaugą.“

3) Prieš II skyrių įterpiamas šis 3a straipsnis:

„3a straipsnis

Reguliavimo institucija

1. Kiekviena valstybė narė paskiria vieną nacionalinę keleivių vežimo kelių transportu paslaugų sektoriaus reguliavimo instituciją. Ta institucija yra

¹⁸ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

nešališka valdžios institucija, kuri organizacinės struktūros, funkcijų, hierarchijos ir sprendimų priėmimo požiūriu yra teisiškai atskira ir nepriklausoma nuo kitų viešojo ar privačiojo sektoriaus subjektų. Ji yra nepriklausoma nuo jokios kompetentingos valdžios institucijos, dalyvaujančios sudarant viešųjų paslaugų sutartis.

Reguliavimo institucija gali būti atsakinga už kitus reguliuojamus sektorius.

2. Keleivių vežimo kelių transportu paslaugų sektoriaus reguliavimo institucija turi reikalingą organizacinį pajėgumą, t. y. reikiamus žmogiškuosius ir kitus išteklius, kuris yra proporcingas to sektoriaus svarbai atitinkamoje valstybėje narėje.

3. Reguliavimo institucija atlieka šias užduotis:

- (a) atlieka ekonominę analizę, kad nustatytų, ar siūloma nauja paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai;
- (b) renka ir teikia informaciją apie teisę naudotis terminalais ir
- (c) priima sprendimus dėl skundų dėl terminalų operatorių sprendimų.

4. Vykdydama savo užduotis reguliavimo institucija gali prašyti atitinkamos valstybės narės teritorijoje esančių kompetentingų valdžios institucijų, terminalų operatorių, paraiškų išduoti leidimą teikėjų ir bet kurių susijusių trečiųjų šalių pateikti atitinkamą informaciją.

Prašoma informacija pateikiama per reguliavimo institucijos nustatytą pagrįstą laikotarpį, ne ilgesnį nei vienas mėnuo. Pagrįstais atvejais reguliavimo institucija gali pratęsti informacijos pateikimo terminą ne ilgiau kaip dviem savaitėms. Reguliavimo institucija gali užtikrinti prašymų pateikti informaciją vykdymą taikydama veiksmingas, proporcingas ir atgrasomąsias sankcijas.

5. Valstybės narės užtikrina, kad reguliavimo institucijos priimti sprendimai galėtų būti peržiūrimi teismine tvarka. Teisminė peržiūra sustabdomąjį poveikį gali turėti tik tuo atveju, kai dėl reguliavimo institucijos sprendimo pareiškėjui gali būti iš karto padaryta neatitaisoma ar akivaizdžiai per didelė žala. Ši nuostata nedaro poveikio skundą nagrinėjančio teismo įgaliojimams, suteiktiems pagal atitinkamos valstybės narės konstitucinę teisę.

6. Reguliavimo institucijos priimti sprendimai skelbiami viešai.“

4) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Keleiviai tarptautiniais maršrutais tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais vežami ir kabotažo operacijos šiuo transportu atliekamos turint valstybės narės, kurioje vežėjas yra įsisteigęs, kompetentingų valdžios institucijų išduotą Bendrijos licenciją.“;

b) 2 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I ir II priedai, siekiant juos suderinti su technikos pažanga.“

5) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 3 dalies penkta pastraipa išbraukiama;

b) 5 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatoma sertifikatų forma.“

6) Įterpiamas šis 5a straipsnis:

„5a straipsnis

Teisė naudotis terminalais

1. Terminalų operatoriai sąžiningomis, nešališkomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis suteikia vežėjams, norintiems teikti reguliarias paslaugas, teisę naudotis terminalais, be kita ko, juose esančiomis patalpomis ir teikiamomis paslaugomis.

2. Terminalų operatoriai stengiasi patenkinti visus prašymus suteikti tokią teisę, kad būtų užtikrintas optimalus terminalų naudojimas.

Prašymai suteikti teisę naudotis terminalais gali būti atmetami tik dėl priežasčių, susijusių su pajėgumo trūkumu.

Jei terminalo operatorius atmeta prašymą suteikti teisę naudotis terminalu, jis nurodo tinkamas alternatyvas.

3. Terminalų operatoriai dviem arba daugiau oficialiųjų Sąjungos kalbų skelbia bent šią informaciją:

a) visų teikiamų paslaugų ir jų kainų sąrašą;

b) pajėgumo paskirstymo planavimo taisykles;

c) esamą tvarkaraštį ir informaciją apie esamą pajėgumo paskirstymą.

Paprašyti terminalo operatorius ir reguliavimo institucija nemokamai pateikia tą informaciją elektronine forma, ir, jei turi svetaines, skelbia ją tose svetainėse.

Informacija nuolat atnaujinama ir prireikus keičiama.“

7) Įterpiamas šis 5b straipsnis:

„5b straipsnis

Teisės naudotis terminalais suteikimo tvarka

1. Teisę naudotis terminalu norintis įgyti vežėjas pateikia paraišką terminalo operatoriui.

2. Jei tokia teisė negali būti suteikta prašomomis sąlygomis, terminalo operatorius pasikonsultuoja su visais suinteresuotaisiais vežėjais siekdamas patenkinti paraišką.

3. Terminalo operatorius sprendimą dėl paraiškos suteikti teisę naudotis terminalu priima per du mėnesius nuo tos dienos, kurią vežėjas pateikė paraišką. Sprendimuose dėl teisės naudotis terminalu nurodomos priežastys, kuriomis jie grindžiami.

4. Pareiškėjai gali apskusti terminalų operatorių sprendimus. Skundai teikiami reguliavimo institucijai.

5. Gavusi nagrinėti skundą dėl terminalo operatoriaus sprendimo, reguliavimo institucija priima pagrįstą sprendimą per nustatytą laikotarpį ir bet

koku atveju ne vėliau kaip per tris savaites nuo visos reikiamos informacijos gavimo dienos.

Reguliavimo institucijos sprendimas dėl skundo yra privalomo pobūdžio. Reguliavimo institucija gali užtikrinti jo vykdymą taikydama veiksmingas, proporcingas ir atgrasomąsias sankcijas.

Sprendimą galima peržiūrėti tik teismine tvarka.“

7) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies pirmos pastraipos pirmas sakinys pakeičiamas taip:

„Leidimai išduodami popierine arba elektronine forma vežėjo vardu ir negali būti perleidžiami.“;

b) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatoma leidimų forma.“

8) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Paraiškos išduoti leidimą teikti reguliarias paslaugas pateikiamos leidimą išduodančiai valdžios institucijai popierine arba elektronine forma.

2. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatoma paraiškų forma.“

9) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Leidimų teikti keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas išdavimo tvarka

1. Leidimai išduodami gavus visų valstybių narių, kurių teritorijose keleiviai įlaipinami arba išlaipinami ir vežami trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumais, kompetentingų valdžios institucijų sutikimą. Leidimą išduodanti valdžios institucija per dvi savaites nuo paraiškos gavimo dienos persiunčia tokioms kompetentingoms valdžios institucijoms paraiškos kopiją kartu su kitų reikiamų dokumentų kopijomis ir paprašo jų duoti sutikimą. Tuo pat metu leidimą išduodanti valdžios institucija informavimo tikslais persiunčia tuos dokumentus kitų valstybių narių, kurių teritorijos kertamos, kompetentingoms valdžios institucijoms.

2. Valstybių narių kompetentingos valdžios institucijos, kurių sutikimo buvo paprašyta, apie savo sprendimą leidimą išduodančiai valdžios institucijai praneša per tris mėnesius. Šis terminas skaičiuojamas nuo prašymo duoti sutikimą gavimo dienos, nustatomos remiantis gavimo patvirtinimu. Jei valstybių narių kompetentingos valdžios institucijos, kurių sutikimo buvo paprašyta, jo neduoda, jos nurodo savo sprendimo priežastis.

Jei valstybių narių kompetentingos valdžios institucijos, kurių sutikimo buvo paprašyta, atsakymo per pirmoje pastraipoje nustatytą laikotarpį nepateikia, laikoma, kad jos davė sutikimą.

3. Leidimą išduodanti valdžios institucija sprendimą dėl paraiškos priima per keturis mėnesius nuo tos dienos, kurią vežėjas pateikė paraišką.

4. Leidimas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau 8c straipsnio 2 dalies a–d punktuose išvardytų priežasčių.

5. Jei viena iš kompetentingų valdžios institucijų nesutinka, kad būtų išduotas leidimas, klausimą per du mėnesius nuo jos atsakymo gavimo dienos galima perduoti nagrinėti Komisijai.

6. Pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis, kurių kompetentingos valdžios institucijos nedavė sutikimo, Komisija per keturis mėnesius nuo tos dienos, kurią gavo pranešimą iš leidimą išduodančios valdžios institucijos, priima sprendimą. Sprendimas įsigalioja po trisdešimties dienų nuo pranešimo apie jį atitinkamoms valstybėms narėms dienos.

7. Komisijos sprendimas taikomas iki tol, kol valstybės narės pasiekia susitarimą ir leidimą išduodanti institucija priima sprendimą dėl paraiškos.“

10) Įterpiami šie 8a–8d straipsniai:

„8a straipsnis

Leidimų teikti keleivių vežimo ne trumpesniais kaip 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) tarptautiniais maršrutais paslaugas išdavimo tvarka

1. Leidimą išduodanti valdžios institucija sprendimą dėl paraiškos priima per du mėnesius nuo tos dienos, kurią vežėjas pateikė paraišką.

2. Leidimas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau 8c straipsnio 2 dalies a–c punktuose išvardytų priežasčių.

3. Leidimą išduodanti valdžios institucija informavimo tikslais persiunčia visų valstybių narių, kurių teritorijose keleiviai įlaipinami arba išlaipinami, kompetentingoms valdžios institucijoms ir valstybių narių, kurių teritorijos kertamos neįlaipinant ir neišlaipinant keleivių, kompetentingoms valdžios institucijoms paraiškos kopiją kartu su kitų reikiamų dokumentų kopijomis ir jos įvertinimą.

8b straipsnis

Leidimų teikti vidaus reguliarias paslaugas išdavimo tvarka

1. Leidimą išduodanti valdžios institucija sprendimą dėl paraiškos priima per du mėnesius nuo tos dienos, kurią vežėjas pateikė paraišką. Šis laikotarpis gali būti pailgintas iki keturių mėnesių, jei prašoma atlikti 8c straipsnio 2 dalies d punkte nurodytą analizę.

2. Leidimas teikti vidaus reguliarias paslaugas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau 8c straipsnio 2 dalies a–c punktuose išvardytų priežasčių ir, jei teikiama keleivių vežimo trumpesniu nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumu paslauga, 8c straipsnio 2 dalies d punkte nurodyta priežastimi.

3. 2 dalyje nurodytas atstumas gali būti pailgintas iki 120 kilometrų, jei reguliarią paslaugą ketinama pradėti teikti išvykimo ir atvykimo punktuose, kuriuose vežimo paslaugos jau teikiamos pagal daugiau nei vieną viešųjų paslaugų sutartį.

Leidimus išduodančių valdžios institucijų sprendimai

1. Laikydamosi 8, 8a arba 8b straipsnyje nustatytos tvarkos, leidimą išduodanti valdžios institucija išduoda leidimą, išduoda leidimą su išlygomis arba atmeta paraišką. Leidimą išduodanti valdžios institucija apie savo sprendimą informuoja visas 8 straipsnio 1 dalyje nurodytas kompetentingas valdžios institucijas.

2. Sprendimuose atmesti paraišką arba išduoti leidimą su išlygomis nurodomos priežastys, kuriomis jie grindžiami.

Leidimas išduodamas, išskyrus atvejus, kai atsisakymas jį išduoti gali būti pagrįstas viena ar daugiau iš šių priežasčių:

a) pareiškėjas jam tiesiogiai prieinamomis priemonėmis negali teikti paraiškoje nurodytos paslaugos;

b) pareiškėjas nesilaiko nacionalinių arba tarptautinių kelių transporto teisės aktų, ypač sąlygų ir reikalavimų, susijusių su leidimais teikti keleivių vežimo kelių transportu tarptautiniais maršrutais paslaugas, arba šiurkščiai pažeidžia Sąjungos kelių transporto teisės aktus, visų pirma, taisykles, taikomas transporto priemonėms ir vairuotojų vairavimo ir poilsio laikui;

c) paraiškos pratęsti leidimo galiojimo laiką pateikimo atveju nėra tenkinamos leidimo išdavimo sąlygos;

d) remdamasi objektyvia ekonomine analize, reguliavimo institucija nustato, kad paslauga keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

Leidimus išduodančios valdžios institucijos neatmeta paraiškų vien dėl to, kad vežėjas siūlo mažesnes kainas negu kiti vežėjai, arba dėl to, kad toje susisiekimo linijoje paslaugas jau teikia kiti vežėjai.

3. Valstybės narės užtikrina, kad leidimus išduodančios valdžios institucijos priimti sprendimai galėtų būti peržiūrimi teismine tvarka. Teisminė peržiūra sustabdomąjį poveikį gali turėti tik tuo atveju, kai dėl leidimus išduodančios valdžios institucijos sprendimo pareiškėjui gali būti iš karto padaryta neatitaisoma ar akivaizdžiai per didelė žala. Ši nuostata nedaro poveikio skundą nagrinėjančio teismo įgaliojimams, suteiktiems pagal atitinkamos valstybės narės konstitucinę teisę.

Teisės patekti į rinką ribojimas

1. Valstybės narės gali apriboti teisę patekti į tarptautinę ir šalies reguliarių paslaugų rinką, jei siūloma reguliari paslauga yra keleivių vežimo trumpesniais nei 100 kilometrų (matuojant tiesia linija) atstumais paslauga, kuri keltų pavojų viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

2. Viešųjų paslaugų sutartį sudariusios kompetentingos valdžios institucijos arba viešųjų paslaugų sutartį vykdančios viešųjų paslaugų teikėjai gali paprašyti reguliavimo institucijos išanalizuoti, ar kiltų pavojus viešųjų paslaugų sutarties ekonominei pusiausvyrai.

Išnagrinėjusi prašymą reguliavimo institucija nusprendžia, ar atliks ekonominę analizę. Apie savo sprendimą ji informuoja suinteresuotąsias šalis.

3. Jei reguliavimo institucija atlieka ekonominę analizę, ji per šešias savaites nuo visos reikiamos informacijos gavimo dienos informuoja visas suinteresuotąsias šalis apie tos analizės rezultatus ir savo išvadas. Reguliavimo institucija gali padaryti išvadą, kad turi būti išduotas įprastas ar sąlyginis leidimas arba atsisakyta jį išduoti.

Leidimus išduodančios valdžios institucijos privalo laikytis reguliavimo institucijos išvadų.

4. Kompetentingos valdžios institucijos ir viešųjų paslaugų teikėjai pateikia reguliavimo institucijai 2 ir 3 dalims įgyvendinti reikalingą informaciją.

5. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatoma šio straipsnio taikymo tvarka ir kriterijai.“

11) 9 straipsnio pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Paraiškoms pratęsti leidimų galiojimo terminą arba pakeisti sąlygas, pagal kurias turi būti teikiamos leidime nurodytos paslaugos, *mutatis mutandis* taikomi 8, 8a, 8b ir 8c straipsniai.“

12) IV skyriaus antraštė pakeičiama taip:

„SPECIALIOS REGULIARIOS PASLAUGOS, KURIOMS TEIKTI NEREIKIA LEIDIMO“.

13) 12 straipsnio 1–5 dalys išbraukiamos.

14) 13 straipsnis išbraukiamas.

15) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Leidžiamos kabotažo operacijos

Kabotažo operacijos leidžiamos šioms paslaugoms:

- a) laikinai teikiamoms specialioms reguliarioms paslaugoms su sąlyga, kad jos teikiamos pagal organizatoriaus ir vežėjo sudarytą sutartį;
- b) laikinai teikiamoms vienkartinėms paslaugoms;
- c) pagal šį reglamentą teikiamoms reguliarioms paslaugoms.“

16) 17 straipsnis išbraukiamas.

17) 19 straipsnio 2 dalies pirmas sakinyss pakeičiamas taip:

„2. Kabotažo operacijas tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais atliekantys arba keleivių vežimo tarptautiniais maršrutais šiuo transportu paslaugas teikiantys vežėjai leidžia atlikti visus tikrinimus, kuriais siekiama užtikrinti, kad veikla būtų vykdoma tinkamai, visų pirma nepažeidžiant vairavimo ir poilsio trukmės reikalavimų.“

18) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

„20 straipsnis

Savitarpio pagalba

1. Valstybės narės padeda viena kitai užtikrinti šio reglamento taikymą ir stebėseną. Jos keičiasi informacija per nacionalinius ryšių palaikymo punktus, įsteigtus pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 18 straipsnį.

2. Atlikdamos ekonominę analizę, kuria siekiama nustatyti, ar siūlomos reguliarios paslaugos keltų pavojų vežimo tarptautiniais maršrutais viešųjų paslaugų sutarčiai, reguliavimo institucijos bendradarbiauja tarpusavyje. Prieš priimdama sprendimą, leidimą išduodanti valdžios institucija pasikonsultuoja su visų kitų valstybių narių, per kurias eina atitinkamas tarptautinis reguliarios paslaugos maršrutas, reguliavimo institucijomis ir prireikus paprašo jų pateikti visą reikalingą informaciją.“

19) 26 straipsnis pakeičiamas taip:

„26 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 4 straipsnio 2 dalyje, 5 straipsnio 5 dalyje, 6 straipsnio 4 dalyje, 7 straipsnio 2 dalyje, 8d straipsnio 5 dalyje ir 28 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo datos].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 2 dalyje, 5 straipsnio 5 dalyje, 6 straipsnio 4 dalyje, 7 straipsnio 2 dalyje, 8d straipsnio 5 dalyje ir 28 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 4 straipsnio 2 dalį, 5 straipsnio 5 dalį, 6 straipsnio 4 dalį, 7 straipsnio 2 dalį, 8d straipsnio 5 dalį ir 28 straipsnio 3 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“

20) 28 straipsnis pakeičiamas taip:

„28 straipsnis

Ataskaitų teikimas

1. Valstybės narės ne vėliau kaip kiekvienų metų sausio 31 d., o pirmą kartą – ne vėliau kaip *[pirmų metų po šio reglamento įsigaliojimo]* sausio 31 d. nurodo Komisijai per ankstesnius metus išduotų leidimų teikti reguliarias paslaugas skaičių ir bendrą tų metų gruodžio 31 d. galiojančių leidimų teikti reguliarias paslaugas skaičių. Ta informacija pateikiama suskirstyta pagal reguliarios paslaugos paskirties valstybės nares. Valstybės narės taip pat pateikia Komisijai duomenis apie specialių reguliarių ir vienkartinų paslaugų kabotažo operacijas, kurias per ankstesnius metus atliko vežėjai rezidentai.
2. Priimančiosios valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos ne vėliau kaip kiekvienų metų sausio 31 d., o pirmą kartą – ne vėliau kaip *[pirmų metų po šio reglamento įsigaliojimo]* sausio 31 d. pateikia Komisijai statistinius duomenis apie tai, kiek leidimų atlikti 15 straipsnio c punkte nurodytų reguliarių paslaugų kabotažo operacijas buvo išduota per ankstesnius metus.
3. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatoma lentelės, kurioje turi būti pateikti 1 ir 2 dalyse nurodyti statistiniai duomenys, forma ir teiktini duomenys.
4. Valstybės narės ne vėliau kaip kiekvienų metų sausio 31 d., o pirmą kartą – ne vėliau kaip *[pirmų metų po šio reglamento įsigaliojimo]* sausio 31 d. nurodo Komisijai vežėjų, ankstesnių metų gruodžio 31 d. turėjusių Bendrijos licenciją, skaičių ir patvirtintų licencijos kopijų skaičių, atitinkantį tą dieną eksploatuojamų transporto priemonių skaičių.
5. Komisija iki [įrašyti penkerių metų po šio reglamento taikymo pradžios dienos datą] pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento taikymo ataskaitą. Ataskaitoje pateikiama informacija apie tai, kiek šis reglamentas padėjo pagerinti keleivių vežimo kelių transportu rinkos veikimą.“

2 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo [XX].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas