



Briselē, 8.11.2017.
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi
starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šis priekšlikums ir daļa no otrā mobilitātes tiesību aktu kopuma, kura mērķis ir vadīt cīņu pret klimata pārmaiņām, padarīt Eiropas rūpniecību spēcīgāku un konkurētspējīgāku, kā arī uzlabot iedzīvotāju dzīves kvalitāti un izvēles iespējas attiecībā uz to ikdienas mobilitāti. Tiesības brīvi pārvietoties Savienības teritorijā ir būtisks Eiropas Savienības sasniegums. Tās ir ļāvušas iedzīvotājiem bez sarežģījumiem ceļot dažādās dalībvalstīs neatkarīgi no tā, vai viņi dodas darba darīšanās vai brīvdienu ceļojumā. Šis priekšlikums uzlabos iedzīvotāju mobilitāti lielākos attālumos un palielinās ilgtspējīgu transporta veidu izmantojumu. Tas ļaus sniegt pakalpojumus, kas vairāk atbilst iedzīvotāju — jo īpaši iedzīvotāju ar zemākiem ienākumiem — vajadzībām, nodrošinot papildu ieguvumus vides, ekonomikas un sociālajā jomā. Ar šo priekšlikumu tiek apmierināts pieaugošais vispārējais pieprasījums pēc ģeogrāfisko apgabalu savienojamības un plašākai sabiedrības daļai nodrošināta piekļuve transporta pakalpojumiem. Tas tiešā veidā veicina Komisijas nodarbinātības, izaugsmes un Enerģētikas savienības prioritāšu īstenošanu.

Regula (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006¹ tika pieņemta tiesību aktu kopuma ietvaros kopā ar Regulu (EK) Nr. 1071/2009 ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem². Abas kopā šīs regulas reglamentē nosacījumus profesionālās darbības veikšanai un piekļuvei tirgum pasažieru autopārvadājumu jomā. Abas regulas veicina autotransporta vienotā tirgus pareizu darbību, efektivitāti un konkurētspēju.

Regulā (EK) Nr. 1073/2009 ir paredzēti noteikumi, kas jāievēro uzņēmumiem, kuri plāno darboties starptautiskajā pasažieru autopārvadājumu tirgū un vietējos tirgos, izņemot savas reģistrācijas dalībvalsts tirgū (proti, veikt kabotāžas pārvadājumus). Tajā ir ietverti noteikumi par dokumentiem, kuri šiem uzņēmumiem jāsaņem no reģistrācijas dalībvalsts (Kopienas atļauja) un atbildīgās iestādes (regulāru pārvadājumu veikšanas atļauja). Tajā paredzēti noteikumi par sankcijām, ko piemēro šo pienākumu neizpildes gadījumā, kā arī dalībvalstu sadarbības noteikumi.

Laikposmā no 2015. gada līdz 2017. gadam tika veikts šīs regulas *ex post* izvērtējums³ un secināts, ka regula ir tikai daļēji efektīva sava sākotnējā mērķa — proti, veicināt autobusu pārvadājumus kā ilgtspējīgu alternatīvu personīgajam autotransportam — sasniegšanā. Tajā konstatēts, ka vietējo tirgu atvēršana regulāriem autobusu pārvadājumiem rada tādu pārvadātāju kritisko masu, kuri pēc tam ievieš arī starptautiskus pakalpojumus, tādējādi ietekmējot starptautisko maršrutu skaitu un pārvadājumu biežumu daudz vairāk nekā tikai Eiropas mēroga tiesību akti. Vietējo tirgu vēl plašāka atvēršana stiprinās starptautiskā regulāro pārvadājumu tirgus attīstību neatkarīgi no to pasažieru ieguvumiem, kas izmanto vietējos maršrutus. Galvenās konstatētās problēmas bija vietējo tirgu šķēršļi, kas kavēja starppilsētu autobusu pārvadājumu attīstību, un pasažieru ilgtspējīgu pārvadājumu veidu

¹ OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.

² OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.

³ [SWD \(2017\) 361.](#)

nelielais īpatsvars. Šis priekšlikums, kas ir Normatīvās atbilstības un izpildes (*Regulatory Fitness and Performance — REFIT*) iniciatīva⁴, ir paredzēts šo nepilnību labošanai.

- **Saskanība ar konkrētajā politikas jomā spēkā esošajiem noteikumiem**

Šis priekšlikums ir daļa no plašāka pašlaik notiekoša autotransporta tiesību aktu pārskatīšanas procesa. Tas ir cieši saistīts ar citiem spēkā esošiem tiesību aktiem par autotransportu, jo īpaši tiesību aktiem par profesionālās darbības veikšanu (Regula (EK) Nr. 1071/2009), sociālās jomas tiesību aktiem (Regula (EK) Nr. 561/2006⁵, Direktīva 2002/15/EK⁶, Direktīva 2006/22/EK⁷ un Regula (ES) Nr. 165/2014⁸) un tiesību aktu par *Eurovignette* (Direktīva 1999/62/EK⁹). Tāpēc starppilsētu autobusu pārvadājumu nodrošināšanas veicināšana, kas ieteikta šajā priekšlikumā, tiks atvieglota, apsverot visus iekšējā tirgus, sociālos un darba ņēmēju darbā norīkošanas noteikumus kopā, lai nodrošinātu gan godīgus darba apstākļus autovadītājiem, gan godīgu konkurenci starp pārvadātājiem.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šis priekšlikums pilnīgi atbilst Komisijas prioritātei saistībā ar padziļinātāka un taisnīgāka iekšējā tirgus izveidi. Tiks stiprināts pasažieru autobusu pārvadājumu iekšējais tirgus. Tas atbilst arī mazemisiju mobilitātes un Enerģētikas savienības mērķiem par transporta dekarbonizāciju, kā arī kopējai transporta politikai, kas izklāstīta 2011. gada baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”¹⁰. Ar šo priekšlikumu šīs nozares uzņēmumiem tiks radītas jaunas darbījums darbības iespējas, tādējādi palielinot nodarbinātības un izaugsmes iespējas, kā arī pasažieru izvēles iespējas. Ar šo priekšlikumu tiek samazināts arī regulatīvais slogs pasažieru autopārvadātājiem un precizēts tiesiskais regulējums (abi ir ES *REFIT* programmas mērķi).

2. TIESISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN SAMĒRĪGUMS

- **Juridiskais pamats**

Regulas un ierosinātā grozījuma juridiskais pamats ir VI sadaļa (“Transports”) Līgumā par Eiropas Savienības darbību (LESD), jo īpaši tās 91. pants, kurā cita starpā paredzēts, ka Eiropas Parlaments un Padome nosaka kopīgus noteikumus, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm, kā arī nosacījumus, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Transporta joma ir ES un dalībvalstu kompetencē atbilstīgi LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunktam. Tomēr spēkā esošo noteikumu grozījumus var izdarīt tikai ES likumdevējs.

⁴ Iniciatīva Nr. 9, 2. pielikums, Komisijas 2017. gada darba programma.

⁵ OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.

⁶ OV L 80, 23.03.2002., 35. lpp.

⁷ OV L 102, 11.4.2006., 35. lpp.

⁸ OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.

⁹ OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.

¹⁰ COM(2011) 144 *final*, 2011. gada 28. marts.

Turklāt noteikumu daudzveidība attiecībā uz piekļuvi vietējiem autobusu pārvadājumu tirgiem ierobežo pārvadātāju spēju sākt sniegt pakalpojumus Eiropas autobusu tīklos un liedz tiem iespēju nodrošināt integrāciju ar citiem autobusu pakalpojumiem un transporta veidiem. Dalībvalstis, kas darbojas vienas pašas, nevar ieviest vai nodrošināt tādu vienādu tirgus piekļuves noteikumu saskaņību un koordināciju, kas vajadzīgi, lai varētu izveidot reālu iekšējo tirgu pasažieru autopārvadājumiem. Tādēļ ir jānodrošina noteikumi ES līmenī.

- **Samērīgums**

Kā norādīts ietekmes novērtējuma ziņojuma 7.3. iedaļā, šis politikas priekšlikums ir samērīgs ar konstatētajām problēmām un paredz tikai tos pasākumus, kas vajadzīgi problēmu atrisināšanai. Priekšlikumā ir iekļauti tikai daži speciāli regulas grozījumi, kas palīdz uzlabot pašreizējo tiesisko regulējumu, atbilstīgi kuram ES darbojas pasažieru autopārvadājumu nozare, un ar to ieinteresētajām personām netiek noteiktas papildu regulējuma prasības, kas būtu nesamērīgas ar konstatētajām problēmām.

- **Instrumenta izvēle**

Tā kā grozāmais tiesību akts ir regula, tad aktam, ar ko izdara grozījumus, principā vajadzētu būt tāda paša veida dokumentam.

3. **EX POST NOVĒRTĒJUMU, APSPRIEŽU AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post novērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Kopā ar šo priekšlikumu ir pieņemts Komisijas dienestu darba dokuments par Regulas (EK) Nr. 1073/2009 *ex post* novērtējumu¹¹.

Galvenās konstatētās problēmas ir šādas:

- starppilsētu autobusu pārvadājumu nozarei nav izdevies sasniegt tādu pašu pieauguma līmeni kā citiem transporta veidiem, un ilgākā laikposmā tās īpatsvars ir turpinājis samazināties;
- vietējos tirgos pastāv šķēršļi, kas kavē starppilsētu autobusu pārvadājumu attīstību;
- starptautiskie regulārie autobusu pārvadājumi bez konkurētspējīgiem starppilsētu pārvadājumiem ir lietotājiem mazāk pievilcīgs pakalpojumu piedāvājums;
- sākotnējās regulas mērķu darbības joma neaptvēra diskriminācijas problēmu saistībā ar piekļuvi autoostām;
- pastāv pārmērīgas administratīvās izmaksas saistībā ar iebraukšanu.

- **Apspriedes ar ieinteresētajām personām**

Saistībā ar šā priekšlikuma sagatavošanu veiktās apspriedes ar ieinteresētajām personām atbilda tiem obligātajiem standartiem par apspriedēm ar ieinteresētajām pusēm, kuri izklāstīti Komisijas 2002. gada 11. decembra paziņojumā (COM(2002) 704 *final*).

Apspriežu procesā tika ietverti pieci atsevišķi apspriežu pasākumi. Tika izmantotas atklātas un īpaši šim nolūkam paredzētas apspriežu metodes un dažādi apspriežu instrumenti.

¹¹ Sk. 3. zemspītras piezīmi.

Saistībā ar atklātajām apspriedēm laikposmā no 2016. gada 14. decembra līdz 2017. gada 15. martam tiešsaistē notika 13 nedēļu ilga sabiedriskā apspriešana (kas ietvēra gan *ex post*, gan ietekmes novērtējumu).

Galvenie mērķi bija šādi:

- palīdzēt pārbaudīt problēmas, ar kurām saskaras nozare un kuras norādītas *ex post* novērtējumā,
- validēt iespējamās politiskās intervences mērķus un
- saņemt ieinteresēto personu atzinumu par šādas intervences piemērotību un paredzamo ietekmi.

Šajā sabiedriskajā apspriešanā tika izmantotas divas aptaujas anketas — viena, kas paredzēta plašai sabiedrībai, un otra (vairāk specializēta), kas paredzēta galvenajām ieinteresētajām personām. Komisija kopumā saņēma 171 atbildi. Uz vispārīgās aptaujas jautājumiem tika saņemtas 18 atbildes: astoņas atbildes no iedzīvotājiem/patērētājiem, septiņas atbildes no uzņēmumiem, divas atbildes no nevalstiskajām organizācijām un viena atbilde no citiem respondentiem. Uz specializētās aptaujas jautājumiem tika saņemtas 153 atbildes: 68 atbildes no uzņēmumiem, kas darbojas transporta tīklā, 28 atbildes no nevalstiskām iestādēm, 17 atbildes no pasažieru autopārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, septiņas atbildes no regulatīvām iestādēm, trīs atbildes no ES pārvaldes iestādēm, trīs atbildes no izpildiestādēm, viena atbilde no iedzīvotājiem/patērētājiem, viena atbilde no akadēmiskām aprindām un 25 atbildes no citiem respondentiem.

Mērķorientēto apspriežu process ietvēra detalizētu aptaujas anketu nosūtīšanu galvenajām ieinteresētajām personām, kuras tika apzinātas jau pētījuma sākuma posmā. Tika sagatavotas četras dažādas anketas, kas katra bija īpaši paredzēta konkrētam ieinteresēto personu tipam, un uz tām tika saņemtas: 20 atbildes no ministrijām/regulatoriem, divas atbildes no Eiropas mēroga organizācijām, trīs atbildes no pārvadātājiem un sešas atbildes no pārvadātāju apvienībām.

Lai gūtu detalizētāku priekšstatu par ieinteresēto personu pieredzi, kā arī uzzinātu to viedokli par dažādiem izvērtējamiem pasākumiem, tika veiktas intervijas. Tās deva arī iespēju lūgt sniegt kvantitatīvus datus, kas vajadzīgi ietekmes novērtēšanai. Katrā gadījumā jau iepriekš tika iesniegti konkrēti jautājumi un/vai lūgts sniegt paskaidrojumus par anketās norādīto informāciju. Intervijas notika ar sešām ministrijām/regulatoriem, četrām Eiropas mēroga organizācijām, četriem pārvadātājiem un četrām pārvadātāju apvienībām.

ES-28 iedzīvotāju vidū tika veikta īpaša Eirobarometra sabiedriskās domas aptauja¹² par autobusu pārvadājumiem. Laikposmā no 2017. gada 18. marta līdz 2017. gada 27. martam notika 27 901 intervija. Šīs aptaujas mērķis bija apkopot eiropiešu viedokli par virkni jautājumu, kas saistīti ar autobusu pārvadājumu pašreizējo kvalitāti to dalībvalstī un šādu pakalpojumu izmantošanas/neizmantošanas iemesliem. Svarīgākie apsekojuma konstatējumi ir šādi:

- visā ES tikai neliela daļa respondentu izmanto autobusu transporta pakalpojumus, un vairāk nekā seši no desmit respondentiem (64 %) norāda, ka viņi nekad neizmanto autobusu pakalpojumus iekšzemes braucieniem;

¹² Sk. https://data.europa.eu/euodp/lv/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG.

- visbiežāk minētais autobusu pakalpojumu izmantošanas iemesls (33 %) ir zemas cenas;
- visbiežāk minētie iemesli, kas liktu autobusu pakalpojumu nelietotājiem tos tomēr izmantot, ir automobiļa neesība (37 %), zemākas cenas (26 %) un plašāks maršrutu un pieturvietu tīkls (11 %).

Ex post un ietekmes novērtējuma laikā tika organizēti vairāki semināri ieinteresētajām personām, kā arī sanāksmes un citi pasākumi.

Apspriežu laikā apkopotā informācija apstiprināja, ka pastāv tās galvenās problēmas, kas konstatētas *ex post* novērtējuma laikā.

Lai novērstu diskrimināciju saistībā ar piekļuves nodrošināšanu autoostām, visas ieinteresētās personas pauda nepārprotamu atbalstu iespējamajiem politikas pasākumiem. Iespējamie politikas pasākumi, ar kuriem atceļ ierobežojumus attiecībā uz piekļuvi vietējiem starppilsētu tirgiem, tika uzņemti dažādi, atsevišķām ieinteresēto personu grupām atbalstot pārmaiņas, bet citām paužot nepatiku. Pārvadātāju pārstāvju grupas, pārvadātāji un privātpersonas, kas strādā šajā nozarē, parasti vairāk atbalsta kopīgas sistēmas, savukārt atsevišķas pārvaldes iestādes, regulatori un nevalstiskās organizācijas uzsver vajadzību pēc tirgus piekļuves noteikumiem, kas atspoguļo atsevišķu dalībvalstu apstākļus un nodrošina publisko pakalpojumu līgumu aizsardzību.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Ārējs līgumslēdzējs ietekmes novērtējuma pamatošanai veica papildu pētījumu, kurš tika pabeigts 2017. gada augustā¹³.

- **Ietekmes novērtējums**

Šā priekšlikuma pamatā ir ietekmes novērtējums, kuru Regulējuma kontroles padome (“padome”) izskatīja divas reizes. Sākotnēji, 2017. gada 24. jūlijā, tas saņēma negatīvu atzinumu, bet pēc tam, 2017. gada 13. septembrī, — pozitīvu atzinumu ar atrunām. Visi padomes galvenie apsvērumi tika izskatīti ietekmes novērtējuma pārstrādātajā redakcijā. Kā minēts ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. pielikumā, atrunas tika ņemtas vērā:

- pastiprinot argumentāciju, lai precizētu vajadzību rīkoties ES līmenī;
- pārstrukturējot un pārskatot problēmas definīciju, lai ņemtu vērā ilgtspējīgu transporta veidu nelielo īpatsvaru;
- pārskatot vispārīgos mērķus. Ir divi vispārīgie mērķi, kas viens otru papildina un savstarpēji neizslēdz;
- izklāstot iespējamās atbildes par komercpārvadājumu ieviešanu un paredzamo ietekmi uz publisko pakalpojumu līgumiem, kā arī norādot to līgumu paraugus, kurus parasti izmanto satiksmes nodrošināšanai lauku apvidos;
- iekļaujot dalībvalstu autoceļu un dzelzceļa sektoru atšķirības; kā arī

¹³ Sk. 3. zemspītras piezīmi.

- izklāstot papildu informāciju par autoostām un precizējot, ka ietekmes novērtējumā īpaša vērība ir pievērsta tam, lai piekļuve autoostām būtu vienlīdzīga.

Ietekmes novērtējumā tika ņemti vērā divi politikas pasākumu kopumi:

- ar pirmo kopumu tika risinātas tādas problēmas kā “pārmērīgas administratīvās izmaksas saistībā ar iebraukšanu” un “ierobežota piekļuve vietējiem starppilsētu tirgiem”;
- ar otro politikas pasākumu kopumu tika risināta problēma saistībā ar “ierobežotu piekļuvi svarīgākajai infrastruktūrai”.

Problēmas attiecībā uz piekļuvi tirgum un problēmas attiecībā uz piekļuvi autoostām nav savstarpēji saistītas, un katrā atsevišķā gadījumā atšķiras ietekmes ģeogrāfiskais tvērums. Konkrētāk, būtiskus tirgus piekļuves ierobežojumus piemēro tikai 14 dalībvalstīs, savukārt problēma saistībā ar nediskriminējošu piekļuvi autoostām ir vērojama visās ES-28 dalībvalstīs. Abi politikas pasākumu kopumi tika definēti tā, lai atspoguļotu arvien pieaugošo regulatīvo intervenci un paredzamo ietekmi.

Ar pirmo politikas pasākumu kopumu varētu atvērt piekļuvi regulāro pārvadājumu tirgum, paredzot iespēju atteikt atļauju, ja tiek apdraudēts spēkā esoša publisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars.

Ar otro politikas pasākumu kopumu dalībvalstīm tiek nodrošināta iespēja atteikt atļauju, ja tiek apdraudēts spēkā esoša publisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, piedāvājot jaunu pakalpojumu, atbilstīgi kuram pasažierus pārvadā tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus.

Ar trešo politikas pasākumu kopumu ir paredzēts atbrīvot no atļauju saņemšanas procedūras tos regulāros pakalpojumus, atbilstīgi kuriem pasažierus pārvadā tādā attālumā, kas taisnā līnijā pārsniedz 100 kilometrus vai vairāk.

Ar ceturto politikas pasākumu kopumu autoostu pārvaldnieki un apsaimniekotāji tiek mudināti, pamatojoties uz godīgiem un samērīgiem noteikumiem un neradot pārvadātāju vidū diskrimināciju, nodrošināt piekļuvi tiem pārvadātājiem, kas veic regulārus pārvadājumus.

Piektajā politikas pasākumu kopumā ir iekļauti vienlīdzīgas piekļuves noteikumi, kuros paredzēts, ka autoostu pārvaldnieki un apsaimniekotāji, pamatojoties uz godīgiem un samērīgiem noteikumiem un neradot pārvadātāju vidū diskrimināciju, nodrošina piekļuvi tiem pārvadātājiem, kas veic regulārus pārvadājumus.

Novērtējumā konstatēts, ka labākais risinājums būtu otrā un piektā politikas pasākumu kopuma apvienojums. Kopumā tas ir uzskatāms par visefektīvāko apvienojumu, jo ir aprēķināts, ka vērtēšanas perioda laikā (no 2015. gada līdz 2035. gadam) ES-28 dalībvalstu uzņēmumiem un pārvaldes iestādēm tas rada administratīvos ietaupījumus EUR 1,560 miljonu robežās. Šis apvienojums varētu pozitīvi ietekmēt arī pārvadājumus kā tādus, salīdzinājumā ar sākotnējiem datiem 2030. gadā palielinot autobusu pārvadājumu aktivitāti par vairāk nekā 11 %, bet īpatsvaru gandrīz par vienu procentpunktu. Tas varētu uzlabot nelabvēlīgākā situācijā esošu sociālo grupu pārvietošanās iespējas par 62 miljardiem pasažierkilometru 2030. gadā, vienlaikus vērtēšanas perioda laikā ES-28 dalībvalstīs radot 85 000 jaunu darbvieta un samazinot satiksmes negadījumu izmaksas par EUR 2,8 miljardiem. Līdzīgā kārtā tam būtu pozitīva ietekme uz vidi, radot ES-28 dalībvalstīs EUR 183 miljonus neto kumulatīvos ietaupījumus saistībā ar CO² emisiju izmaksām un

EUR 590 miljonus neto kumulatīvos ietaupījumus saistībā ar gaisa piesārņojuma izmaksām. Sagaidāms, ka šī iespēja varētu ierobežot pāreju no dzelzceļa transporta uz autotransportu un samazināt dzelzceļa transporta īpatsvaru par 0,4 procentpunktiem 2030. gadā salīdzinājumā ar sākotnējiem datiem (no 8,4 % līdz 8 %), samazinot dzelzceļa publisko pakalpojumu līgumu ieņēmumus par 1,4 % un palielinot autobusu publisko pakalpojumu līgumu subsīdijas par mazāk nekā 1 %. Tas neapdraudētu to publisko pakalpojumu līgumu ilgtspēju, atbilstīgi kuriem tiek apkalpotas attālas pilsētu teritorijas.

Šis priekšlikums ir saskaņā ar ietekmes novērtējuma vēlamo risinājumu.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šis priekšlikums ir vērsts uz *REFIT* mērķa — proti, palielināt uzņēmumu efektivitāti un samazināt tiem uzlikto regulatīvo slogu — sasniegšanu. Tas galvenokārt tiek darīts, paātrinot atļaujas izsniegšanas procedūru un samazinot to iemeslu skaitu, pamatojoties uz kuriem tiek atteikta atļauja jaunas autobusu līnijas izveidei. Atļauju izsniegšanas procedūra ir vienkāršāka, pārredzamāka un tāda, kas efektīvi samazina šķēršļus jaunpienācējiem. Pārvadātāji ir ieguvēji, jo mazāks atteikuma pamatojumu skaits nodrošina lielāku skaidrību tad, kad tie izvērtē jaunās līnijas rentabilitāti. Uzlabotā piekļuve autoostām samazinās kavēšanos tiem uzņēmumiem, kas ir saņēmuši atļauju piekļūt autoostām, un dos tiem iespēju agrāk atklāt jaunās autobusu līnijas, tādējādi ātrāk nodrošinot papildu ieņēmumus. Visbeidzot, ja vairs netiks izmantoti brauciena formulāri, pārvadātājam samazināsies veicamā administratīvā darba apjoms.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā ir ievērotas pamattiesības un principi, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā¹⁴.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, novērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija uzraudzīs un novērtēs šīs regulas īstenošanu un efektivitāti. Komisija iesniegs ziņojumu par šīs regulas īstenošanu un rezultātiem ne vēlāk kā piecus gadus pēc tās piemērošanas sākuma dienas. Paredzams, ka, liberalizējot vietējos regulāro autobusu pārvadājumu tirgus, šī regula veicinās pasažieru autopārvadājumu tirgus labāku darbību. Ir jāapkopo attiecīgā informācija, kas iegūta no valstu kompetentajām iestādēm un pasažieru autopārvadātāju apsekojumiem.

- **Konkrēto priekšlikuma noteikumu detalizēts skaidrojums**

Priekšlikuma galvenie elementi ir šādi:

I nodaļa — VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants. Darbības joma

¹⁴ Eiropas Savienības Pamattiesību harta (OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.).

Pašlaik atbilstīgi 1. panta 4. punktam regulas darbības jomā ietilpst pasažieru iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā veic ārvalstu pārvadātājs. Ir ierosināts grozīt šo noteikumu, lai regulas darbības jomā iekļautu visus regulāros komercpārvadājumus, kurus veic ārvalstu pārvadātājs.

2. pants. Definīcijas

Ir ierosināts grozīt 2. punktu, lai precizētu, ka ekspresu pakalpojumi jāuzskata par regulāriem pārvadājumiem.

Ir ierosināts grozīt 7. punktu, lai atjauninātu definīciju pēc regulāro iekšzemes pārvadājumu liberalizēšanas.

Ir ierosināts pievienot jaunas terminu “autoosta” un “autoostas apsaimniekotājs” definīcijas. Šīs definīcijas ir obligāts priekšnoteikums tam, lai regulētu piekļuvi autoostām.

Ir ierosināts pievienot jaunu termina “reāla alternatīva” definīciju, lai precizētu, kādu(-as) citu(-as) autoostu(-as) autoostas apsaimniekotājam būtu jānorāda pārvadātājam, ja tas liedz piekļuvi savai autoostai.

3.a pants. Regulatīvā iestāde

Ir ierosināts pievienot jaunu pantu, kurā paredzēts, ka dalībvalstīm jāizraugās regulatīva iestāde, kurai vajadzētu būt neatkarīgai no jebkuras citas valsts iestādes. Šīs prasības mērķis ir izvairīties no jebkādiem interešu konfliktiem tad, kad regulatīvā iestāde veic ekonomisku analīzi, lai noteiktu, vai ir apdraudēts publisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars, vai kad tā darbojas kā pārsūdzības iestāde saistībā ar piekļuvi autoostām. Izraudzītā iestāde var būt jauna vai jau izveidota iestāde. Procedūrām, kas paredzētas personāla iecelšanai, būtu jāveicina šīs iestādes neatkarība. Iestādei jābūt spējīgai iegūt vajadzīgo informāciju un, izmantojot atbilstošas sankcijas, likt izpildīt tās lēmumus. Visbeidzot, regulatīvās iestādes lielumam katrā dalībvalstī vajadzētu būt samērīgam ar pasažieru autopārvadājumu aktivitātes līmeni šajā dalībvalstī.

II NODAĻA — KOPIENAS ATĻAUJA UN TIRGUS PIEEJAMĪBA

5. pants. Tirgus pieejamība

Ir ierosināts svītrot 5. panta 3. punkta piekto daļu, jo uzskata, ka prasība paziņot kompetentajām iestādēm pārvadātāju nosaukumu un to pārsēšanās punktus ir zaudējusi savu aktualitāti un rada nevajadzīgu administratīvo slogu.

5.a pants. Piekļuve autoostām

Ir ierosināts pievienot jaunu pantu, kurā paredzēts, ka regulāru pārvadājumu veikšanai pārvadātājiem piešķir tiesības piekļūt autoostām, pamatojoties uz godīgiem, taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem noteikumiem. Nosacījumi par piekļuvi autoostām būtu jāpublicē.

5.b pants. Procedūra, atbilstīgi kurai piešķir piekļuvi autoostai

Ir ierosināts pievienot jaunu pantu, ar kuru paredz kārtību, kā notiek piekļuve autoostai. Piekļuves pieteikumi būtu noraidāmi tikai tad, ja autoostai ir nepietiekama ietilpība. Lēmumi

par piekļuves pieteikumiem jāpieņem divu mēnešu laikā, un tajos ir jāiekļauj pienācīgs pamatojums. Pārvadātājiem jābūt iespējai pārsūdzēt lēmumus regulatīvajā iestādē. Regulatīvās iestādes lēmumam vajadzētu būt saistošam.

III NODAĻA — REGULĀRI PĀRVADĀJUMI, KURIEM VAJADZĪGA ATĻAUJA

8. pants. Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus

Regulas 8. pantu groza, lai nodrošinātu atļaujas izsniegšanas procedūru attiecībā uz regulāriem starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus. Atļaujas izsniedzējām iestādēm ir pienākums panākt vienošanos ar pārējām dalībvalstīm, kurās notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana un pasažieri tiek pārvadāti attālumā, kas nepārsniedz 100 kilometrus. Atļaujas tiks piešķirtas, ja vien noraidījums nebūs pamatots, norādot skaidri noteiktus iemeslus. Ja kompetentās iestādes nevar vienoties par atļauju, jautājumu var nodot izskatīšanai Komisijā. Komisijai ir jāpieņem lēmums, kuru turpinās piemērot tik ilgi, kamēr atļaujas izsniedzēja iestāde pieņems savu lēmumu.

8a. pants. Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā pārsniedz 100 kilometrus vai vairāk

Regulas 8a. pantu pievieno, lai nodrošinātu atļaujas izsniegšanas procedūru attiecībā uz regulāriem starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā pārsniedz 100 kilometrus vai vairāk. Jaunā pakalpojuma noraidījums nav attaisnojams, pamatojoties uz to, ka tas apdraud publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.

8.b pants. Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz regulāriem iekšzemes pārvadājumiem

Ir ierosināts pievienot 8.b pantu, lai nodrošinātu atļaujas izsniegšanas procedūru attiecībā uz regulāriem iekšzemes pārvadājumiem. Atļauju jaunam pakalpojumam saistībā ar pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus, var nepiešķirt, ja tas apdraud publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Ņemot vērā atšķirības tajā veidā, kā dalībvalstis organizē dažādos sabiedriskā transporta veidus to teritorijās, un dalībvalstu atšķirīgos ģeogrāfiskos apstākļus, attāluma robežvērtību var palielināt līdz 120 kilometriem, ja jaunais pakalpojums ir ierosināts, lai apkalpotu izbaukšanas vietu un galapunktu, ko jau apkalpo, noslēdzot vairāk nekā vienu publisko pakalpojumu līgumu.

8.c pants. Atļaujas izsniedzēju iestāžu lēmumi

Ir ierosināts pievienot 8.c pantu, lai precizētu atļaujas izsniedzēju iestāžu lēmumus. Šajā pantā noteikts, ka atļaujas izsniedzējām iestādēm ir jāizsniedz atļaujas, jāizsniedz atļaujas ar ierobežojumiem vai jānoraida atļaujas pieteikumi. Tajā paredzēts, ka lēmumiem, ar ko noraida atļaujas pieteikumu vai izsniedz atļauju ar ierobežojumiem, jābūt pamatotiem. Pantā ir precizēti iemesli pieteikuma noraidīšanai.

8.d pants. Piekļuves tiesību ierobežojumi

Ir ierosināts pievienot 8.d pantu, lai nodrošinātu procedūru publisko pakalpojumu līgumu aizsardzībai. Dalībvalstis var noraidīt atļaujas pieteikumus, ja tie apdraud publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Tikai konkrētas ieinteresētās personas var pieprasīt, lai regulatīvā iestāde veiktu ekonomisko analīzi. Regulatīvā iestāde var secināt, ka

atļauju var izsniegt, izsniegt atbilstīgi nosacījumiem vai neizsniegt. Regulatīvās iestādes secinājumiem vajadzētu būt saistošiem.

IV nodaļa — SPECIĀLIE REGULĀRIE PĀRVADĀJUMI, KURIEM NAV VAJADZĪGA ATĻAUJA

12. pants. Kontroles dokumenti

Ir ierosināts svītrot 12. panta 1.–5. punktu, lai atceltu brauciena formulāru kā neregulāro pārvadājumu kontroles dokumentu. Tam būtu jāsamazina nevajadzīgs administratīvais slogs.

13. pants. Vietējas ekskursijas

Ir ierosināts svītrot 13. pantu, jo vietējas ekskursijas ir liberalizētas saskaņā ar 15. pantu, tādējādi padarot šo pantu lieku.

V nodaļa — KABOTĀŽA

15. pants. Atļautie kabotāžas pārvadājumi

Ir ierosināts grozīt šo pantu, lai precizētu, ka prasība attiecībā uz regulāriem pārvadājumiem, kas tiek veikti kā daļa no regulāriem starptautiskiem pārvadājumiem, un aizliegums attiecībā uz regulāriem kabotāžas pārvadājumiem, kas tiek veikti neatkarīgi no regulāriem pārvadājumiem, tiek svītroti. Vietējas ekskursijas ir atļautie kabotāžas pārvadājumi, un uz tām attiecas b) apakšpunkts.

17. pants. Kabotāžas pārvadājumu kontroles dokumenti

Ir ierosināts svītrot 17. pantu, lai brauciena formulāri vairs nebūtu vajadzīgi neregulāriem kabotāžas pārvadājumiem. Kontroles dokumenti speciāliem regulāriem pārvadājumiem ir norādīti 12. panta 6. punktā.

VI nodaļa — KONTROLES LĪDZEKĻI UN SANKCIJAS

19. pants. Pārbaudes ceļā un uzņēmumos

Ir ierosināts precizēt 19. panta 2. punktā, ka pārvadātājiem, kas veic regulārus kabotāžas pārvadājumus, ir jādod iespēja veikt pārbaudes, jo šos pakalpojumus tiks atļauts veikt neatkarīgi no pasažieru starptautisko pārvadājumu veikšanas.

VII nodaļa — ĪSTENOŠANA

28. pants. Ziņošana

Ir ierosināts noteikt ziņošanas pienākumus, lai Komisijai būtu atbilstoša un ticama informācija no visām dalībvalstīm un tā varētu uzraudzīt un novērtēt tiesību aktu īstenošanu un efektivitāti. Jaunā 5. punkta projektā paredzēts, ka piecu gadu laikā pēc regulas piemērošanas dienas Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par to, cik lielā mērā regula ir sekmējusi pasažieru autopārvadājumu tirgus labāku darbību.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁵,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁶,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1073/2009¹⁷ piemērošana ir atklājusi, ka pārvadātāji vietējos tirgos saskaras ar šķēršļiem starppilsētu autobusu pakalpojumu attīstīšanā. Turklāt pasažieru autopārvadājumi pieejamības un kvalitātes ziņā neatbilst iedzīvotāju jaunajām vajadzībām, bet ilgtspējīgu transporta veidu īpatsvars joprojām ir zems. Tādējādi atsevišķas iedzīvotāju grupas ir nostādītas neizdevīgā situācijā pasažieru pārvadājumu pieejamības ziņā un biežākas automobiļu lietošanas dēļ ir pieaudzis gan ceļu satiksmes negadījumu un sastrēgumu skaits, gan emisiju apmērs.
- (2) Lai visā Savienībā nodrošinātu saskaņotu sistēmu pasažieru regulāriem starppilsētu autobusu pārvadājumiem, Regula (EK) Nr. 1073/2009 būtu jāattiecinā uz visiem regulārajiem starppilsētu pārvadājumiem. Tādēļ būtu jāpaplašina minētās regulas darbības joma.
- (3) Lai nodrošinātu pasažieru autopārvadājumu tirgus pareizu darbību, katrā dalībvalstī būtu jāizraugās neatkarīga un objektīva regulatīvā iestāde. Minētā iestāde var būt atbildīga arī par citām regulējamām nozarēm, piemēram, dzelzceļa transportu, enerģētiku un telekomunikācijām.
- (4) Regulārie komercpārvadājumi nedrīkstētu apdraudēt spēkā esošo publisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru. Tādēļ, lai to nodrošinātu, regulatīvajai iestādei vajadzētu būt spējīgai veikt objektīvu ekonomisko analīzi.

¹⁵ OV C , , . lpp.¹⁶ OV C , , . lpp.¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1073/2009 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautiskajam autobusu pārvadājumu tirgum un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 561/2006 (OV L 300, 14.11.2009., 88. lpp.).

- (5) Regulāri kabotāžas pārvadājumi būtu veicami tikai tad, ja ir saņemta Kopienas atļauja. Lai atvieglotu izpildiestādēm šo pārvadājumu efektīvu kontroli, būtu jāprecizē noteikumi par Kopienas atļauju izsniegšanu.
- (6) Lai tirgū nodrošinātu godīgu konkurenci, Savienībā regulāro pārvadājumu veicējiem būtu nodrošināmas tiesības piekļūt autoostām, pamatojoties uz godīgiem, taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem noteikumiem. Pārsūdzības par lēmumiem, ar kuriem tiek liegta vai ierobežota piekļuve, būtu jāiesniedz regulatīvajai iestādei.
- (7) Saglabājot spēkā atļaujas izsniegšanas kārtību regulāriem pārvadājumiem, būtu jāpielāgo atsevišķi noteikumi par atļaujas izsniegšanas procedūru.
- (8) Atļaujas izsniegšanas procedūra būtu jāpiemēro, izsniedzot atļaujas gan iekšzemes, gan starptautiskiem regulāriem pārvadājumiem. Atļauja būtu jāpiešķir, ja vien nepastāv īpaši iemesli, lai atteiktu pieteikuma iesniedzējam, vai attiecīgais pakalpojums neapdraud publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru. Lai nodrošinātu, ka regulāri komercpārvadājumi neapdraud spēkā esošo publisko pakalpojumu līgumu ekonomisko līdzsvaru, būtu jāievieš attāluma robežvērtība. Attiecībā uz maršrutiem, ko jau apkalpo, noslēdzot vairāk nekā vienu publisko pakalpojumu līgumu, vajadzētu būt iespējai palielināt minēto robežvērtību.
- (9) Ārvalstu pārvadātājiem vajadzētu būt spējīgiem veikt regulārus vietējos pārvadājumus saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem kā vietējie pārvadātāji.
- (10) Administratīvās formalitātes pēc iespējas būtu jāvienkāršo, neatceļot kontroles līdzekļus un sankcijas, kas nodrošina Regulas (EK) Nr. 1073/2009 pareizu piemērošanu un efektīvu ieviešanu. Brauciena formulārs rada nevajadzīgu administratīvo slogu un tādēļ būtu jāatceļ.
- (11) Vietējas ekskursijas ir atļautie kabotāžas pārvadājumi, un uz tām attiecas kabotāžas vispārīgie noteikumi. Tāpēc pants par vietējām ekskursijām būtu jāsvītro.
- (12) Ņemot vērā to, cik svarīga ir Regulas (EK) Nr. 1073/2009 efektīva ieviešana, būtu jāgroza noteikumi par pārbaudēm uz ceļiem un uzņēmumos, lai iekļautu kabotāžas pārvadājumus.
- (13) Ciktāl šī regula saskaņo vietējo tirgu noteikumus par regulāriem autobusu pārvadājumiem un piekļuvi autoostām, tās mērķus — proti, veicināt starppilsētu mobilitāti un palielināt pasažieru ilgtspējīgu pārvadājumu veidu īpatsvaru — nevar pietiekami sekmīgi īstenot dalībvalstu līmenī. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Eiropas Savienības līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar proporcionalitātes principu, kas izklāstīts minētajā pantā, šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (14) Lai ņemtu vērā tirgus norises un tehnikas attīstību, saskaņā ar 290. pantu Līgumā par Eiropas Savienību darbību būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus, ar ko grozīt Regulas (EK) Nr. 1073/2009 I un II pielikumu un papildināt minēto regulu ar noteikumiem par pašpārvadājumu sertifikātu formātu, atļaujas pieteikumu un pašu atļauju formātu, procedūrām un kritērijiem, kas jāievēro, lai noteiktu, vai piedāvātais pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru, kā arī dalībvalstu ziņošanas pienākumiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriedes, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriedes tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu¹⁸. Konkrētāk, lai

¹⁸ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlamentam un Padomei visi dokumenti būtu jāsaņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem un Eiropas Parlamenta un Padomes ekspertiem būtu sistemātiski jāpiedalās Komisijas ekspertu grupas sanāksmēs, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(15) Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Regula (EK) Nr. 1073/2009,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 1073/2009 groza šādi:

- 1) regulas 1. panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Šo regulu piemēro pasažieru iekšzemes komercpārvadājumiem, ko veic ārvalstu pārvadātājs, kā paredzēts V nodaļā.”;
- 2) regulas 2. pantu groza šādi:
 - a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2) “regulāri pārvadājumi” ir tādi pārvadājumi, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus noteiktos laika intervālos pa noteiktiem maršrutiem, vai nu neveicot starppieturas, vai pasažieriem iekāpjot un izkāpjot iepriekš noteiktās pieturvietās.”;
 - b) panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

“7) “kabotāžas pārvadājumi” ir pasažieru iekšzemes autopārvadājumi, kas komercdarbības nolūkā tiek veikti uzņēmējā dalībvalstī.”;
 - c) pievieno šādu 9., 10. un 11. punktu:

“9) “autoosta” ir jebkurš objekts ar minimālo laukumu 600 m², kurā tiek nodrošināts stāvlaukums, ko izmanto autobusi pasažieru uzņemšanai vai izsēdināšanai;

10) “autoostas apsaimniekotājs” ir jebkura persona, kas ir atbildīga par to, lai piešķirtu piekļuvi autoostai;

11) “reāla alternatīva” ir cita autoosta, kas pārvadātājam ir ekonomiski pieņemama un ļauj tam veikt pasažieru attiecīgo pārvadājumu.”;
- 3) pirms II nodaļas iekļauj šādu 3.a pantu:

“3.a pants

Regulatīvā iestāde

1. Katra dalībvalsts izraugās vienu valsts regulatīvo iestādi, kas ir atbildīga par pasažieru autopārvadājumu nozari. Minētā iestāde ir objektīva institūcija, kas organizatoriskā, funkcionālā, hierarhijas un lēmumu pieņemšanas ziņā ir juridiski nošķirta un neatkarīga no jebkuras citas valsts vai privātas iestādes. Tā ir neatkarīga no jebkuras kompetentās iestādes, kas iesaistīta publisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesību piešķiršanā.

Regulatīvā iestāde var būt atbildīga par citām regulējamām nozarēm.

2. Cilvēkresursu un materiālās bāzes ziņā pasažieru autopārvadājumu nozares regulatīvajai iestādei ir vajadzīgās organizatoriskās spējas, kuras ir samērīgas ar minētās nozares nozīmi attiecīgajā dalībvalstī.

3. Regulatīvā iestāde veic šādus uzdevumus:

- (a) veic ekonomisko analīzi par to, vai ierosinātais jaunais pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru;
- (b) apkopo un sniedz informāciju par piekļuvi autoostām; kā arī
- (c) lemj par autoostas apsaimniekotāju lēmumu pārsūdzībām.

4. Regulatīvā iestāde, pildot savus uzdevumus, var pieprasīt attiecīgu informāciju no kompetentajām iestādēm, autoostu apsaimniekotājiem, pieteikumu iesniedzējiem un jebkuras trešās personas, kas darbojas attiecīgās dalībvalsts teritorijā.

Pieprasīto informāciju iesniedz saprātīgā termiņā, ko noteikusi regulatīvā iestāde un kas nepārsniedz vienu mēnesi. Pamatotos gadījumos regulatīvā iestāde var pagarināt termiņu informācijas iesniegšanai ilgākais par divām nedēļām. Regulatīvā iestāde spēj nodrošināt informācijas prasības izpildi, izmantojot iedarbīgas, samērīgas un atturošas sankcijas.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka regulatīvās iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Minēto pārskatīšanu var apturēt tikai tad, ja regulatīvās iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar apelāciju izskatīšanas tiesas pilnvaras, kas tai piešķirtas ar attiecīgās dalībvalsts konstitucionālajiem tiesību aktiem.

6. Regulatīvās iestādes pieņemtos lēmumus publisko.”;

4) regulas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Starptautiskos pasažieru pārvadājumus un kabotāžas pārvadājumus ar autobusu veic saskaņā ar Kopienas atļauju, ko izsniedz tās dalībvalsts kompetentās iestādes, kurā pārvadātājs veic uzņēmējdarbību.”;

b) panta 2. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Saskaņā ar 26. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko grozīt I un II pielikumu, lai tos pielāgotu tehnikas attīstībai.”;

5) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 3. punkta piekto daļu svīturo;

b) panta 5. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Saskaņā ar 26. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko nosaka sertifikātu formātu.”;

6) iekļauj šādu 5.a pantu:

“5.a pants

Piekļuve autoostām

1. Regulāru pārvadājumu veikšanai autoostu apsaimniekotāji piešķir pārvadātājiem tiesības piekļūt autoostai, tostarp visiem objektiem vai pakalpojumiem, kas attiecīgajā autoostā tiek nodrošināti, pamatojoties uz godīgiem, taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem noteikumiem.

2. Lai nodrošinātu autoostu optimālu izmantošanu, autoostu apsaimniekotāji cenšas izpildīt visus piekļuves pieprasījumus.

Piekluves pieprasījumu var noraidīt, pamatojoties tikai uz nepietiekamu ietilpību.

Ja autoostas apsaimniekotājs noraida piekluves pieprasījumu, tas norāda visas reālās alternatīvas.

3. Autoostu apsaimniekotāji divās vai vairākās Savienības oficiālajās valodās publicē vismaz šādu informāciju:

- a) sarakstu ar visiem sniedzamajiem pakalpojumiem un šo pakalpojumu cenām;
- b) noteikumus par ietilpības sadales plānojumu;
- c) pašreizējo kustības grafiku un ietilpības sadali.

Pēc pieprasījuma autoostas apsaimniekotājs un regulatīvā iestāde bez maksas dara minēto informāciju pieejamu elektroniskā formātā un savā tīmekļvietnē (ja tāda ir).

Šo informāciju pēc vajadzības atjaunina un groza.”;

7) iekļauj šādu 5.b pantu:

“5.b pants

Procedūra, atbilstīgi kurai piešķir piekļuvi autoostai

1. Pārvadātājs, kas vēlas darboties autoostā, iesniedz pieteikumu autoostas apsaimniekotājam.

2. Ja pieteikumā pieprasīto piekļuvi nevar piešķirt, autoostas apsaimniekotājs sāk pārrunas ar visiem ieinteresētajiem pārvadātājiem ar nolūku izpildīt attiecīgo pieprasījumu.

3. Autoostas apsaimniekotājs pieņem lēmumu par jebkuru pieteikumu attiecībā uz piekļuvi autoostai divos mēnešos, skaitot no dienas, kad pārvadātājs iesniedzis šo pieteikumu. Piekluves lēmumos norāda to pamatojumu.

4. Pieteikuma iesniedzēji var pārsūdzēt autoostu apsaimniekotāju lēmumus. Pārsūdzības iesniedz regulatīvajai iestādei.

5. Ja regulatīvā iestāde izskata autoostas apsaimniekotāja lēmuma pārsūdzību, tā pieņem pamatotu lēmumu noteiktā termiņā, bet ne vēlāk kā trīs nedēļas pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas.

Regulatīvās iestādes lēmums par pārsūdzību ir saistošs. Regulatīvā iestāde spēj nodrošināt tā izpildi, izmantojot iedarbīgas, samērīgas un atturošas sankcijas.

Šis lēmums ir pakļauts tikai pārskatīšanai tiesā.”;

7) regulas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta pirmās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Atļaujas, kas sagatavota uz papīra vai elektroniskā formātā, izsniedz uz pārvadātāja vārda, un tās nevar nodot trešām personām.”;

b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Saskaņā ar 26. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko nosaka atļauju formātu.”;

- 8) regulas 7. pantu groza šādi:
- a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:
- “1. Regulārā pārvadājuma atļaujas pieteikumus, kas sagatavoti uz papīra vai elektroniskā formātā, iesniedz atļaujas izsniedzējai iestādei.
2. Saskaņā ar 26. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko nosaka pieteikumu formātu.”;
- 9) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus

1. Atļaujas izsniedz ar visu to dalībvalstu kompetento iestāžu piekrišanu, kuru teritorijā notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana, kā arī pārvadājumi tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus. Divu nedēļu laikā pēc pieteikuma saņemšanas atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta pieteikuma kopiju kopā ar visu citu attiecīgo dokumentu kopijām uz šīm kompetentajām iestādēm ar lūgumu dot savu piekrišanu. Vienlaikus informēšanas nolūkā atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta šos dokumentus to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuru teritorijas tiek šķērsotas.

2. To dalībvalstu kompetentās iestādes, kuru piekrišana ir lūgta, trīs mēnešu laikā paziņo atļaujas izsniedzējai iestādei savu lēmumu. Šo termiņu aprēķina, skaitot no dienas, kurā saņemts lūgums izteikt piekrišanu un kura norādīta saņemšanas apstiprinājuma kvītī. Ja dalībvalstu kompetentās iestādes, kuru piekrišana ir lūgta, to nedod, tās norāda iemeslus.

Ja dalībvalstu kompetentās iestādes, kuru piekrišana ir lūgta, neatbild šā punkta pirmajā daļā noteiktajā termiņā, uzskata, ka tās ir devušas savu piekrišanu.

3. Atļaujas izsniedzēja iestāde pieņem lēmumu par pieteikumu četros mēnešos, skaitot no dienas, kad pārvadātājs iesniedzis šo pieteikumu.

4. Atļauju piešķir, ja vien atteikumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem Regulas 8.c panta 2. punkta a)–d) apakšpunktā norādītajiem iemesliem.

5. Ja viena no kompetentajām iestādēm nepiekrīt atļaujas izsniegšanai, tad divu mēnešu laikā pēc tās atbildes saņemšanas šo lietu var nodot izskatīšanai Komisijai.

6. Pēc apspriešanās ar dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuras nepiekrīta atļaujas izsniegšanai, Komisija četrus mēnešu laikā pēc paziņojuma saņemšanas no atļaujas izsniedzējas iestādes pieņem lēmumu. Šis lēmums stājas spēkā pēc 30 dienām kopš tā paziņošanas attiecīgajām dalībvalstīm.

7. Komisijas lēmumu piemēro, kamēr dalībvalstis panāk vienošanos un atļaujas izsniedzēja iestāde pieņem lēmumu par pieteikumu.”;

- 10) regulā iekļauj šādu 8.a–8.d pantu:

“8.a pants

Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz starptautiskiem pasažieru pārvadājumiem tādā attālumā, kas taisnā līnijā pārsniedz 100 kilometrus vai vairāk

1. Atļaujas izsniedzēja iestāde pieņem lēmumu par pieteikumu divos mēnešos, skaitot no dienas, kad pārvadātājs iesniedzis šo pieteikumu.
2. Atļauju piešķir, ja vien atteikumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem Regulas 8.c panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā norādītajiem iemesliem.
3. Informēšanas nolūkā atļaujas izsniedzēja iestāde nosūta visu to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuru teritorijā notiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana, kā arī to dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuru teritorijas tiek šķērsotas bez pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas, pieteikuma kopiju, tai pievienojot visu citu attiecīgo dokumentu kopijas un savu novērtējumu.

8.b pants

Atļaujas izsniegšanas procedūra attiecībā uz regulāriem iekšzemes pārvadājumiem

1. Atļaujas izsniedzēja iestāde pieņem lēmumu par pieteikumu divos mēnešos, skaitot no dienas, kad pārvadātājs iesniedzis šo pieteikumu. Šo termiņu var pagarināt līdz četriem mēnešiem, ja ir jāveic analīze saskaņā ar 8.c panta 2. punkta d) apakšpunktu.
2. Atļaujas regulāriem iekšzemes pārvadājumiem piešķir, ja vien atteikumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem Regulas 8.c panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā norādītajiem iemesliem un ja pasažierus pārvadā tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus, kā noteikts 8.c panta 2. punkta d) apakšpunktā.
3. Attālumu, kas minēts 2. punktā, drīkst palielināt līdz 120 kilometriem, ja regulārais pārvadājums tiks ieviests, lai apkalpotu izbraukšanas vietu un galapunktu, ko jau apkalpo, noslēdzot vairāk nekā vienu publisko pakalpojumu līgumu.

8.c pants

Atļaujas izsniedzēju iestāžu lēmumi

1. Ievērojot 8., 8.a vai 8.b punktā izklāstīto procedūru, atļaujas izsniedzēja iestāde izsniedz atļauju, izsniedz atļauju ar ierobežojumiem vai noraida pieteikumu. Atļaujas izsniedzēja iestāde informē par savu lēmumu visas 8. panta 1. punktā minētās kompetentās iestādes.
2. Lēmumos, ar ko noraida pieteikumus vai izsniedz atļauju ar ierobežojumiem, izklāsta iemeslus, kas ir to pamatā.

Atļauju piešķir, ja vien noraidījumu nevar pamatot ar vienu vai vairākiem šādiem iemesliem:

- a) iesniedzējs nav spējīgs sniegt pakalpojumu, kas ir pieteikuma priekšmets, izmantojot tam tieši pieejamo aprīkojumu;
- b) iesniedzējs ir pārkāpis savas valsts vai starptautiskos tiesību aktus par autotransportu, jo īpaši noteikumus un prasības attiecībā uz atļaujām veikt starptautiskus pasažieru autopārvadājumus, vai ir izdarījis Savienības autopārvadājumu tiesību aktu nopietnu pārkāpumu, jo īpaši attiecībā uz noteikumiem, ko piemēro transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu vadītāju darba un atpūtas režīmam;
- c) attiecībā uz atļaujas pagarināšanas pieteikumu nav ievēroti atļaujas nosacījumi;

d) regulatīvā iestāde, pamatojoties uz objektīvu ekonomisko analīzi, konstatē, ka attiecīgais pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.

Atļaujas izsniedzējas iestādes nedrīkst noraidīt pieteikumu, pamatojoties tikai uz to, ka pārvadātājs piedāvā zemākas cenas nekā tās, ko piedāvā citi autopārvadātāji, vai to, ka attiecīgajā satiksmes līnijā jau darbojas citi autopārvadātāji.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka atļaujas izsniedzējas iestādes pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā. Minēto pārskatīšanu var apturēt tikai tad, ja atļaujas izsniedzējas iestādes lēmuma tūlītēja stāšanās spēkā var apelācijas iesniedzējam radīt neatgriezenisku vai nepārprotami pārmērīgu kaitējumu. Šis noteikums neskar apelāciju izskatīšanas tiesas pilnvaras, kas tai piešķirtas ar attiecīgās dalībvalsts konstitucionālajiem tiesību aktiem.

8.d pants

Piekluves tiesību ierobežojumi

1. Dalībvalstis var ierobežot tiesības piekļūt regulāro pārvadājumu starptautiskajiem un vietējiem tirgiem, ja piedāvātais regulārais pārvadājums nodrošina pasažieru pārvadāšanu tādā attālumā, kas taisnā līnijā nepārsniedz 100 kilometrus, un ja šis pakalpojums varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līguma ekonomisko līdzsvaru.

2. Kompetentās iestādes, kas piešķirušas publisko pakalpojumu līguma slēgšanas tiesības, vai publiskie pakalpojumu sniedzēji, kas pilda publisko pakalpojumu līgumu, var pieprasīt regulatīvajai iestādei veikt analīzi par to, vai varētu būt apdraudēts publisko pakalpojumu līguma ekonomiskais līdzsvars.

Regulatīvā iestāde pārbauda šo pieprasījumu un lemj, vai veikt ekonomisko analīzi. Tā informē ieinteresētās personas par savu lēmumu.

3. Ja regulatīvā iestāde veic ekonomisko analīzi, tā informē visas ieinteresētās personas par minētās analīzes rezultātiem un saviem secinājumiem sešu nedēļu laikā pēc visas attiecīgās informācijas saņemšanas. Regulatīvā iestāde var secināt, ka atļauja ir jāizsniedz, jāizsniedz atbilstīgi nosacījumiem vai ka to nedrīkst izsniegt.

Regulatīvās iestādes secinājumi ir saistoši atļaujas izsniedzējām iestādēm.

4. Kompetentās iestādes un publiskie pakalpojumu sniedzēji iesniedz regulatīvajai iestādei atbilstīgi 2. un 3. punktam vajadzīgo informāciju.

5. Saskaņā ar 26. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko nosaka procedūru un kritērijus, kas jāievēro, piemērojot šo pantu.”;

11) regulas 9. panta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Šīs regulas 8., 8.a, 8.b un 8.c pantu *mutatis mutandis* piemēro tiem pieteikumiem par atļauju pagarināšanu vai noteikumu maiņu, atbilstīgi kuriem jāveic pakalpojumi, par ko saņemta atļauja.”;

12) regulas IV nodaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

“SPECIĀLIE REGULĀRIE PĀRVADĀJUMI, KURIEM NAV VAJADZĪGA ATĻAUJA”

13) regulas 12. panta 1.–5. punktu svīturo;

- 14) regulas 13. pantu svīturo;
- 15) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu:

“15. pants

Atļautie kabotāžas pārvadājumi

Kabotāžas pārvadājumi ir atļauti šādiem pakalpojumiem:

- a) pagaidu kārtā veikti speciāli regulāri pārvadājumi, ja tie ietverti līgumā, kas noslēgts starp organizētāju un pārvadātāju;
- b) pagaidu kārtā veikti neregulāri pārvadājumi;
- c) saskaņā ar šo regulu veikti regulāri pārvadājumi.”;

- 16) regulas 17. pantu svīturo;
- 17) regulas 19. panta 2. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“2. Pārvadātāji, kas veic kabotāžas vai starptautiskus pasažieru pārvadājumus ar autobusiem, dod iespēju veikt visas pārbaudes, kuru nolūks ir nodrošināt, ka transporta pakalpojumi tiek veikti pareizi, īpaši attiecībā uz autobusu vadītāju darba un atpūtas periodiem.”;

- 18) regulas 20. pantu aizstāj ar šādu:

“20. pants

Savstarpēja palīdzība

1. Dalībvalstis palīdz viena otrai nodrošināt šīs regulas piemērošanu un uzraudzību. Tās apmainās ar informāciju, izmantojot valstu kontaktpunktus, kas izveidoti saskaņā ar Regulas Regulation (EK) Nr. 1071/2009 18. pantu.

2. Regulatīvās iestādes sadarbojas, veicot ekonomisko analīzi par to, vai piedāvātie regulārie pārvadājumi varētu apdraudēt publisko pakalpojumu līgumu par starptautiskajiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem. Atļaujas izsniedzēja iestāde apspriežas ar visu to dalībvalstu regulatīvajām iestādēm, caur kuru teritoriju veic attiecīgo regulāro starptautisko pārvadājumu, un vajadzības gadījumā pirms lēmuma pieņemšanas pieprasa no tām visu vajadzīgo informāciju.”;

- 19) regulas 26. pantu aizstāj ar šādu:

“26. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Uz neierobežotu laiku pēc [šīs regulas stāšanās spēkā diena] Komisiju pilnvaro pieņemt 4. panta 2. punktā, 5. panta 5. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 2. punktā, 8.d. panta 5. punktā un 28. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt 4. panta 2. punktā, 5. panta 5. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 2. punktā, 8.d. panta 5. punktā un 28. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā

nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 4. panta 2. punktu, 5. panta 5. punktu, 6. panta 4. punktu, 7. panta 2. punktu, 8.d. panta 5. punktu un 28. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

20) regulas 28. pantu aizstāj ar šādu:

“28. pants

Ziņošana

1. Katru gadu vēlākais līdz 31. janvārim un pirmo reizi līdz 31. janvārim [...*pirmajā janvārī pēc šīs regulas stāšanās spēkā*] dalībvalstis paziņo Komisijai iepriekšējā gadā izsniegto regulāro pārvadājumu atļauju skaitu un to regulāro pārvadājumu atļauju kopskaitu, kas ir spēkā minētā gada 31. decembrī. Minēto informāciju iesniedz atsevišķi par katru regulārā pārvadājuma galamērķa dalībvalsti. Dalībvalstis Komisijai paziņo arī datus par speciāliem regulāriem un neregulāriem kabotāžas pārvadājumiem, ko iepriekšējā gadā veikuši vietējie pārvadātāji.

2. Katru gadu vēlākais līdz 31. janvārim un pirmo reizi līdz 31. janvārim [...*pirmajā janvārī pēc šīs regulas stāšanās spēkā*] uzņēmējas dalībvalsts kompetentās iestādes sniedz Komisijai statistikas datus par to atļauju skaitu, kas iepriekšējā gadā izsniegtas regulāru kabotāžas pārvadājumu veikšanai, kā minēts 15. panta c) punktā.

3. Saskaņā ar 26. pantu Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar ko nosaka iesniedzamo datu un tās tabulas formātu, kas jālieto, paziņojot 1. un 2. punktā minētos statistikas datus.

4. Katru gadu vēlākais līdz 31. janvārim un pirmo reizi līdz 31. janvārim [...*pirmajā janvārī pēc šīs regulas stāšanās spēkā*] dalībvalstis informē Komisiju par to pārvadātāju skaitu, kuriem iepriekšējā gada 31. decembrī ir Kopienas atļauja, kā arī par to apliecināto kopiju skaitu, kas atbilst šajā datumā apgrozībā esošo transportlīdzekļu skaitam.

5. Līdz [ievietojiet datumu, kas aprēķināts kā piecu gadi pēc šīs regulas piemērošanas dienas] Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas piemērošanu. Ziņojumā iekļauj informāciju par to, cik lielā mērā šī regula ir sekmējusi pasažieru autopārvadājumu tirgus labāku darbību.”

2. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no [XX].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*