

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

P8_TA(2019)0125

Wspólne zasady dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 14 lutego 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych (COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2020/C 449/71)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0647),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0396/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez parlament Irlandii, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 19 kwietnia 2018 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8-0032/2019),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

P8_TC1-COD(2017)0288

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 14 lutego 2019 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) .../... zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

⁽¹⁾ Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 47.

⁽²⁾ Dz.U. C 387 z 25.10.2018, s. 70.

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Stosowanie rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ wykazało, że **niektórzy** przewoźnicy działający na rynkach krajowych napotykają **nieuzasadnione** przeszkody ograniczające rozwój międzymiastowych usług autokarowych **z korzyścią dla pasażerów**. Ponadto usługi przewozu drogowego osób nie nadążają za zmieniającymi się potrzebami obywateli w zakresie dostępności i jakości, a zrównoważone rodzaje transportu nadal mają niewielki udział w rynku ogółem. W rezultacie pewne grupy obywateli znajdują się w niekorzystnej sytuacji pod względem dostępności usług przewozu osób i występuje więcej wypadków drogowych, zatorów komunikacyjnych, **są wyższe poziomy emisji oraz w [Popr. 1]zrastają koszty infrastruktury** ze względu na większe wykorzystanie samochodów.
- (2) Aby zapewnić spójność ram autokarowego i autobusowego przewozu osób na trasach międzymiastowych w całej Unii, rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 powinno mieć zastosowanie do wszystkich przewozów międzymiastowych realizowanych w ramach usług regularnych. Zakres tego rozporządzenia należy zatem rozszerzyć, **ale nie stosować go do ośrodków miejskich lub podmiejskich bądź do konurbacji, i powinno ono obowiązywać z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁵⁾**. [Popr. 2]
- (3) ~~W każdym państwie członkowskim powinien zostać wyznaczony~~ **Każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć** niezależny i bezstronny organ regulacyjny **uprawniony do wydawania wiążących opinii**, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku transportu drogowego osób. Organ ten może być również odpowiedzialny za inne regulowane sektory (np. kolej, energetykę czy telekomunikację). [Popr. 3]
- (4) Zarobkowe usługi regularne przewozu nie powinny zagrażać równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o usługi publiczne **lub udzielanych zamówień na te usługi zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007**. Z tego względu organ regulacyjny powinien być w stanie dokonać obiektywnej analizy ekonomicznej **i w stosownych przypadkach posiadać uprawnienia, by proponować środki niezbędne** w celu uniknięcia takiego zagrożenia. **Zarobkowe usługi regularne przewozu nie powinny konkurować z dostawcami usług transportowych, którym przyznano wyłączne prawa do świadczenia określonych publicznych usług przewozu drogowego osób w zamian za wywiązanie się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych**. [Popr. 4]
- (5) Wykonywanie usług regularnych w formie przewozów kabotażowych powinno być uzależnione od posiadania licencji wspólnotowej **oraz stosowania inteligentnego tachografu zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽⁶⁾**. Aby ułatwić skuteczną kontrolę tych usług przez organy egzekwowania prawa, należy doprecyzować zasady dotyczące wydawania licencji wspólnotowych **oraz opracować moduł systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) do przekazywania zgłoszeń oddelegowania**

⁽¹⁾ Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 47.

⁽²⁾ Dz.U. C 387 z 25.10.2018, s. 70.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 lutego 2019 r.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

i wniosków elektronicznych, dzięki któremu kontrolerzy prowadzący kontrole drogowe będą mieli bezpośredni dostęp do danych i informacji zawartych w europejskich rejestrach przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU) i w IMI w czasie rzeczywistym oraz będą mogli ustalić, czy rzeczywiście odprowadzono składki na ubezpieczenie społeczne za delegowanych kierowców autokarów i autobusów. [Popr. 5]

- (6) Aby zapewnić uczciwą konkurencję na rynku, przewoźnicy wykonujący usługi regularne powinni otrzymać prawa dostępu do terminali w Unii na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach. **Prowadzenie terminalu wymaga zezwolenia organu krajowego, który powinien ustalić, jakie wymogi są konieczne i jakie muszą zostać spełnione.** Odwołania od decyzji o odmowie przyznania dostępu lub jego ograniczeniu powinny być wnoszone do organu regulacyjnego. **Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu niniejszego artykułu terminale, które są własnością operatora terminalu i są wykorzystywane przez niego tylko na potrzeby jego własnych usług transportu drogowego osób.** [Popr. 6]
- (7) Należy utrzymać zezwolenia na wykonywanie usług regularnych, ale jednocześnie dostosować pewne zasady dotyczące procedury wydawania tych zezwoleń.
- (8) Procedurą wydawania zezwoleń powinny zostać objęte zezwolenia na zarówno krajowe, jak i międzynarodowe usługi regularne. Należy udzielić zezwolenia, chyba że istnieją szczególne powody odmowy jego wydania leżące po stronie wnioskodawcy lub usługa zagraża równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne. Należy wprowadzić próg odległości, **który byłby określany przez państwa członkowskie i nie powinien w żadnym przypadku przekraczać 100 km trasy przejazdu,** w celu zapewnienia, aby zarobkowe usługi regularne przewozu nie zagrażały równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o usługi publiczne. ~~W przypadku tras już obsługiwanych w ramach więcej niż jednej umowy o usługi publiczne powinna istnieć możliwość podniesienia tego progu.~~ [Popr. 7]
- (9) Przewoźnicy niemający siedziby w państwie członkowskim powinni mieć możliwość świadczenia krajowych usług regularnych na takich samych warunkach, co przewoźnicy mający siedzibę w danym państwie, **o ile są w stanie zachować zgodność z przepisami transportu drogowego lub innymi właściwymi przepisami prawa krajowego, unijnego i międzynarodowego.** [Popr. 8]
- (10) Należy ~~maksymalnie~~ **w miarę możliwości** ograniczyć formalności administracyjne, nie likwidując jednak kontroli i sankcji gwarantujących właściwe stosowanie i skuteczne egzekwowanie przepisów rozporządzenia (WE) nr 1073/2009. ~~Formularz przejazdu stanowi niepotrzebne obciążenie administracyjne i powinien zatem zostać zniesiony.~~ [Popr. 9]
- ~~(11) Wycieczki lokalne stanowią dopuszczalny przewóz kabotażowy i są objęte ogólnymi zasadami kabotażu. Artykuł dotyczący wycieczek lokalnych powinien zatem zostać usunięty.~~ [Popr. 10]
- (12) Z uwagi na znaczenie skutecznego egzekwowania rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 przepisy dotyczące kontroli na drogach i w przedsiębiorstwach powinny zostać zmienione w celu uwzględnienia przewozów kabotażowych.
- (13) W zakresie, w jakim niniejsze rozporządzenie dokonuje harmonizacji zasad wykonywania autokarowych i autobusowych usług regularnych oraz dostępu do terminali na rynkach krajowych, jego cele, a mianowicie promowanie mobilności międzymiastowej i zwiększenie udziału zrównoważonych rodzajów transportu w transporcie ogółem, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie. W związku z powyższym Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (14) W celu uwzględnienia zmian rynkowych i postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu zmiany załączników I i II do rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 oraz uzupełnienia tego rozporządzenia o przepisy dotyczące wzoru zaświadczeń dla działalności transportowej prowadzonej na własny rachunek, wzoru wniosków o zezwolenia i wzoru samych zezwoleń, procedury i kryteriów, których należy przestrzegać w celu ustalenia, czy proponowana usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne, a także obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja przeprowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁷⁾. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te powinny otrzymywać wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji powinni mieć możliwość systematycznego udziału w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. [Popr. 11]

⁽⁷⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

(15) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1073/2009,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1073/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do krajowego **międzymiastowego** zarobkowego przewozu drogowego osób, wykonywanego przez przewoźnika niemającego siedziby w danym państwie członkowskim, zgodnie z rozdziałem V **i nie narusza ono przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.**”; [Popr. 12]

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. »usługi regularne« oznaczają usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym przejazd odbywa się bez przystanków pośrednich albo pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki”;

b) ~~pkt 7 otrzymuje brzmienie:~~

~~„7. »przewóz kabotażowy« oznacza krajowe usługi zarobkowego przewozu drogowego osób wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim.”; [Popr. 83]~~

c) dodaje się pkt 9–11b w brzmieniu:

„9. »terminal« oznacza ~~dowolny~~ **zatwierdzony** obiekt ~~o powierzchni co najmniej 600 m²~~, który zapewnia miejsca postoju wykorzystywane przez autokary i autobusy do zabierania lub dowożenia pasażerów; [Popr. 13]

10. »operator terminalu« oznacza dowolny podmiot **w państwie członkowskim** odpowiedzialny za ~~przyznawanie dostępu do terminalu~~ **zarządzanie terminalem, który spełnia wymogi w zakresie kompetencji zawodowych i zdolności finansowej**; [Popr. 14]

11. »realne rozwiązanie alternatywne« oznacza inny terminal, który może zostać zaakceptowany przez przewoźnika z ekonomicznego punktu widzenia ~~i który~~ **oraz zapewnia porównywalną infrastrukturę i dostępność do terminalu, którego dotyczył pierwotny wniosek, umożliwia pasażerom dostęp do innych form transportu publicznego** pozwala ~~mu~~ **przewoźnikowi** świadczyć daną usługę przewozu osób **w podobny sposób, jak za pośrednictwem terminalu, którego dotyczył pierwotny wniosek.**; [Popr. 15]

11a) »umowa o usługi publiczne« oznacza przynajmniej jeden akt wiążący prawnie potwierdzający porozumienie zawarte pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne w sprawie powierzenia temu podmiotowi prowadzenia usług pasażerskiego transportu publicznego podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz zarządzania nimi; w zależności od prawa państwa członkowskiego umowę może również stanowić decyzja przyjęta przez właściwy organ mająca formę pojedynczego aktu ustawodawczego lub wykonawczego lub zawierająca warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie operatorowi wewnętrznemu; [Popr. 16]

11b) »trasa alternatywna« oznacza trasę między tym samym punktem początkowym a punktem docelowym, co w przypadku istniejącego i działającego połączenia transportowego, z której można w zastępstwie skorzystać.”; [Popr. 17]

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

- 3) przed rozdziałem II dodaje się art. ~~3a~~ w brzmieniu:

„Artykuł 3a

Organ regulacyjny

1. ~~Każde państwo członkowskie wyznacza jeden~~ **Właściwe organy w każdym państwie członkowskim wyznaczają** krajowy **publiczny** organ regulacyjny dla sektora transportu drogowego osób. Organ ten działa bezstronnie oraz jest odrębny prawnie, **przejrzysty** i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od wszelkich innych organów publicznych lub prywatnych. Organ ten jest niezależny od wszelkich właściwych organów, które uczestniczą w zawieraniu umów o usługi publiczne. [Popr. 18]

~~Organ regulacyjny~~ **Organem regulacyjnym** może być **istniejący już organ, który jest** odpowiedzialny za inne sektory **usługi** podlegające regulacji. [Popr. 19]

2. Organ regulacyjny dla sektora transportu drogowego osób musi posiadać niezbędne możliwości organizacyjne pod względem zasobów ludzkich, **finansowych** i innych zasobów **w celu wypełniania swych obowiązków**, które **to możliwości** muszą być proporcjonalne do znaczenia tego sektora w danym państwie członkowskim. [Popr. 20]

2a. Z zastrzeżeniem uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji, organ regulacyjny posiada uprawnienia do nadzorowania sytuacji w zakresie konkurencji na krajowym rynku regularnych usług przewozu drogowego osób z myślą o zapobieganiu dyskryminacji lub nadużywaniu dominującej pozycji na rynku, również na zasadzie podwykonawstwa. Jego opinie mają charakter wiążący.[Popr. 21]

3. Organ regulacyjny wykonuje następujące zadania:

- a) przeprowadza analizy ekonomiczne w celu ustalenia, czy proponowana nowa usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne;
- b) gromadzi i przekazuje informacje na temat dostępu do terminali **w celu zapewnienia, że dostęp podmiotów świadczących usługi do terminali jest zapewniany na sprawliwych, równych, niedyskryminacyjnych oraz przejrzystych warunkach;** [Popr. 22]
- c) podejmuje decyzje w sprawie odwołań od decyzji operatorów terminali **oraz** [Popr. 23]

ca) tworzy nowy ogólnodostępny rejestr elektroniczny, w którym figurują wszystkie dopuszczalne regularne usługi krajowe i międzynarodowe. [Popr. 24]

4. Organ regulacyjny może, wykonując swoje zadania, żądać odpowiednich informacji od **innych** właściwych organów, operatorów terminali, podmiotów wnioskujących o wydanie zezwolenia oraz wszelkich osób trzecich działających na terytorium danego państwa członkowskiego. [Popr. 25]

Żądane informacje muszą zostać dostarczone w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny ~~i nieprzekraczającym~~, **który to termin nie przekracza** jednego miesiąca. W **odpowiednio** uzasadnionych przypadkach organ regulacyjny może przedłużyć termin przedłożenia informacji o maksymalnie dwa tygodnie. Organ regulacyjny musi być w stanie wyegzekwować realizację wniosków o udzielenie informacji za pomocą sankcji, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. [Popr. 26]

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ regulacyjny podlegały **niezwłocznej** kontroli sądowej. Kontrola ta może mieć skutek zawieszający jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu regulacyjnego mogłoby przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, które wynikają z prawa konstytucyjnego danego państwa członkowskiego. [Popr. 27]

6. Decyzje podjęte przez organy regulacyjne są podawane do wiadomości publicznej **w terminie dwóch tygodni od ich przyjęcia.**; [Popr. 28]

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prowadzenie międzynarodowych autobusowych i autokarowych przewozów osób oraz przewozów kabotażowych wymaga posiadania licencji wspólnotowej wydanej przez właściwe organy państwa członkowskiego siedziby.”;

b) ust. 2 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych zmieniających załączniki I i II w celu dostosowania ich do postępu technicznego.”;

5) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 3 skreśla się akapit piąty;

b) ust. 5 akapit trzeci otrzymuje brzmienie:

„Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór zaświadczeń.”;

6) dodaje się art. w brzmieniu:

„Artykuł 5a

Dostęp do terminali

1. Operatorzy terminali przyznają przewoźnikom prawo dostępu do terminali na potrzeby wykonywania usług regularnych, w tym do wszelkich urządzeń lub usług zapewnianych w danym terminalu, na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach.

1a. W przypadku udzielenia przez operatorów dostępu to terminali przewoźnicy autobusowi i autokarowi mają obowiązek przestrzegania obowiązujących warunków korzystania z danego terminalu. [Popr. 29]

2. Operatorzy terminali dokładają starań, aby uwzględnić wszystkie wnioski o przyznanie dostępu w celu zapewnienia optymalnego wykorzystania terminali.

Wnioski o przyznanie dostępu **do terminali** można rozpatrzyć odmownie wyłącznie ~~ze względu na brak z uzasadnionego powodu~~ **z powodu** braku dostępnych miejsc, ~~powtarzającego się nieuiszczania opłat, udokumentowanych poważnych i powtarzających się naruszeń ze strony przewoźnika drogowego lub w oparciu o inne przepisy krajowe, pod warunkiem że są one konsekwentnie stosowane i nie dyskryminują poszczególnych przewoźników ubiegających się o dostęp do terminalu lub stosowanych przez tych przewoźników modeli biznesowych.~~ **W przypadku decyzji odmownej operator terminalu informuje o niej również organ regulacyjny. [Popr. 30]**

W przypadku gdy operator terminalu rozpatruje odmownie wniosek o przyznanie dostępu, ~~musi wskazać realne rozwiązania alternatywne~~ **zachęca się go do wskazania najlepszych realnych rozwiązań alternatywnych, które zna.** [Popr. 31]

3. Operatorzy terminali muszą publikować przynajmniej następujące informacje ~~w jednym lub kilku~~ **odnośnych** językach ~~urzędowych krajowych oraz w jednym dodatkowym języku urzędowym~~ Unii: [Popr. 32]

a) wykaz wszystkich świadczonych usług i ceny tych usług;

aa) wyszczególnienie całej dostępnej infrastruktury i wymogów technicznych terminalu; [Popr. 33]

b) zasady planowania alokacji dostępnych miejsc;

c) aktualny harmonogram alokacji dostępnych miejsc.

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

Informacje te są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej, na wniosek, przez operatora terminalu oraz organ regulacyjny, a w przypadku posiadania przez nich stron internetowych – na takich stronach.

Informacje te muszą być, w razie potrzeby, aktualizowane i zmieniane.”;

3a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu obowiązywania niniejszego artykułu terminale, które są własnością operatora terminalu i są wykorzystywane przez niego wyłącznie na potrzeby własnych usług przewozu drogowego osób. Rozpatrując wniosek o wyłączenie, organy regulacyjne biorą pod uwagę dostępność realnych rozwiązań alternatywnych.”; [Popr. 34]

7) dodaje się art. 5b w brzmieniu:

„Artykuł 5b

Procedura przyznawania dostępu do terminali

1. Przewoźnik ubiegający się o dostęp do terminalu przedkłada wniosek operatorowi terminalu.
- ~~2. Jeżeli dostęp nie może zostać przyznany zgodnie z wnioskiem, operator terminalu rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi przewoźnikami w celu uwzględnienia wniosku. [Popr. 35]~~
3. Operator terminalu wydaje decyzję w sprawie wniosku o przyznanie dostępu **bezzwłocznie i nie później niż w terminie dwóch miesięcy jednego miesiąca** od daty złożenia wniosku przez przewoźnika. ~~Decyzje w sprawie dostępu zawierają uzasadnienie~~ **W przypadku decyzji odmownej operator terminalu podaje uzasadnienie.** [Popr. 36]
4. Wnioskodawcy mogą odwołać się od decyzji operatorów terminali. Odwołania wnoszą się do organu regulacyjnego.
5. Jeżeli organ regulacyjny rozpatruje odwołanie od decyzji wydanej przez operatora terminalu, przyjmuje uzasadnioną decyzję w ustalonym terminie, a w każdym przypadku w ciągu trzech tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.

Decyzja organu regulacyjnego w sprawie odwołania jest wiążąca, **z zastrzeżeniem przepisów prawa krajowego dotyczących kontroli sądowej**. Organ regulacyjny musi być w stanie wyegzekwować jej realizację za pomocą sankcji, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. [Popr. 37]

Decyzja podlega wyłącznie kontroli sądowej.”;

8) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapit pierwszy zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Zezwolenia są wydawane na rzecz określonego przewoźnika, w formie papierowej lub elektronicznej, i nie mogą być przenoszone.”;

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. »Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór zezwoleń.«”;

9) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Wnioski o zezwolenie na wykonywanie usług regularnych przedkłada się organowi wydającemu w formie papierowej lub elektronicznej.

2. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór wniosków.”;

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

10) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

~~Procedura~~ **Procedury** wydawania, **zawieszania i wycofywania** zezwoleń na międzynarodowy przewóz osób na odległość ~~poniżej~~ **do** 100 km ~~w linii prostej~~ **trasy przejazdu**. [Popr. 38]

1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z właściwymi organami wszystkich państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni, a odległość przewozu ~~wynosi mniej niż zdefiniowana przez każde państwo członkowskie wynosi do~~ 100 km ~~w linii prostej~~ **trasy przejazdu**. W terminie dwóch tygodni od daty otrzymania wniosku organ wydający przesyła go, wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów, do takich właściwych organów, wnosząc o wydanie przez nie zgody. W tym samym czasie organ wydający przekazuje wspomniane dokumenty właściwym organom pozostałych państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa przewozu, w celach informacyjnych. [Popr. 39]

2. Właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o wydanie zgody, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w terminie ~~czterech~~ **dwóch** miesięcy. Bieg tego terminu rozpoczyna się z datą otrzymania wniosku o wydanie zgody ustaloną na podstawie potwierdzenia odbioru. Jeżeli właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o zgodę, nie dojdą do porozumienia, podają tego przyczyny. [Popr. 40]

Jeżeli właściwe organy państw członkowskich, do których zwrócono się o zgodę, nie udzielą odpowiedzi w terminie określonym w akapicie pierwszym, uznaje się, że wyraziły zgodę.

3. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie ~~czterech~~ **trzech** miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika. [Popr. 41]

4. Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona **przynajmniej** jednym ~~lub kilkoma z powodów wymienionych~~ **obiektywnym powodem związanym z interesem publicznym wymienionym** w art. 8c ust. 2 lit. a)–d). [Popr. 42]

4a. W przypadku gdy regularna usługa transportu autokarowego i autobusowego przyczyniła się do naruszenia równowagi ekonomicznej umowy o usługi publiczne z uwagi na wyjątkowe okoliczności, których nie można było przewidzieć w czasie wydawania zezwolenia i które nie należą do odpowiedzialności podmiotu, z którym podpisano umowę o usługi publiczne, zainteresowane państwo członkowskie może, za zgodą Komisji, zawiesić lub wycofać zezwolenie na świadczenie tej usługi, powiadomiwszy przewoźnika o tym fakcie z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem. Przewoźnik ma możliwość odwołania się od takiej decyzji. [Popr. 43]

5. Jeżeli jeden z właściwych organów nie zgadza się na udzielenie zezwolenia, sprawa może zostać przekazana Komisji w terminie dwóch miesięcy od daty otrzymania jego odpowiedzi.

6. Po konsultacji z państwami członkowskimi właściwych organów, które nie wyraziły zgody, Komisja **podejmuje decyzję** w terminie ~~czterech~~ **nie później niż dwóch** miesięcy od otrzymania informacji od organu wydającego – ~~podejmuje decyzję~~. Decyzja staje się skuteczna po 30 dniach od powiadomienia **właściwych organów w zainteresowanych państwach** państwach członkowskich. [Popr. 44]

7. Decyzja Komisji ma zastosowanie do czasu, kiedy państwa członkowskie osiągną porozumienie, a organ wydający przyjmie decyzję w sprawie wniosku.”

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

11) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 8a

~~Procedura~~ **Procedury** wydawania, **zawieszania i wycofywania** zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób na odległość ~~co najmniej~~ **ponad** 100 km ~~w linii prostej trasy przejazdu~~ [Popr. 45]

1. Organ wydający ~~wyda~~ **podejmuje** decyzję w sprawie wniosku **niezwłocznie i nie później niż** w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika. [Popr. 46]

2. Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z powodów wymienionych w art. 8c ust. 2 lit. a)–~~eca~~). [Popr. 47]

3. Organ wydający przekazuje właściwym organom wszystkich państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni, ~~a~~ kopię wniosku wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną **w terminie dwóch tygodni od otrzymania wniosku, a także prośbę o wydanie zgody. Organ wydający przekazuje również odnośne dokumenty, a także** właściwym organom państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa przewozu, ~~choć nie są tam zabierani ani dowożeni i z których terytorium pasażerowie nie są zabierani lub na których terytorium nie są dowożeni~~, w celach informacyjnych. [Popr. 48]

3a. Nie można udzielić zezwolenia, jeżeli jeden z właściwych organów państwa członkowskiego, z którego terytorium pasażerowie są zabierani bądź na terytorium którego są dowożeni, nie zgadza się na udzielenie zezwolenia z któregośkolwiek z powodów wymienionych w ust. 2, przy czym sprawę można skierować do Komisji w terminie miesiąca od daty otrzymania jej odpowiedzi. [Popr. 49]

3b. Po konsultacji z państwami członkowskimi właściwych organów, które nie wyraziły zgody, Komisja podejmuje decyzję w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji od organu wydającego. Decyzja staje się skuteczna w terminie 30 dni od powiadomienia o niej zainteresowanych państw członkowskich. [Popr. 50]

3c. Decyzja Komisji ma zastosowanie do czasu, kiedy państwa członkowskie osiągną porozumienie, a organ wydający podejmie decyzję w sprawie wniosku.. [Popr. 51]

Artykuł 8b

Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie krajowych usług regularnych

1. Organ wydający ~~wyda~~ **podejmuje** decyzję w sprawie wniosku w terminie **nie później niż** dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika. Termin ten może zostać przedłużony do ~~czterech~~ **trzech** miesięcy w przypadku, gdy wymagana jest analiza zgodnie z art. 8c ust. 2 lit. d). [Popr. 52]

2. Zezwolenia na wykonywanie krajowych usług regularnych udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z powodów wymienionych w art. 8c ust. 2 lit. a)–c) oraz – w przypadku gdy odległość przewozu pasażerów wynosi ~~mniej~~ **nie więcej** niż 100 km ~~w linii prostej trasy przejazdu~~ – w art. 8c ust. 2 lit. d). [Popr. 53]

~~3. Odległość, o której mowa w ust. 2, może zostać zwiększona do 120 kilometrów, jeżeli wprowadzana usługa regularna będzie obsługiwać miejsce rozpoczęcia podróży oraz miejsce docelowe, obsługiwane już w ramach więcej niż jednej umowy o usługi publiczne.~~ [Popr. 54]

Artykuł 8c

Decyzje organów wydających

1. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w art. 8, 8a lub 8b organ wydający udziela zezwolenia, udziela zezwolenia z ograniczeniami lub rozpatruje odmownie wnioski. Organ wydający informuje o swojej decyzji wszystkie właściwe organy, o których mowa w art. 8 ust. 1.

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

2. Decyzje o odmownym rozpatrzeniu wniosku ~~lub~~, udzieleniu zezwolenia z ograniczeniami, **zawieszeniu lub wycofaniu zezwolenia** zawierają uzasadnienie, **a także w stosownych przypadkach uwzględniają analizy przeprowadzone przez organ regulacyjny. Wnioskodawca lub przewoźnik wykonujący dany przewóz mają możliwość odwołania się od decyzji organu wydającego.** [Popr. 55]

Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma **Wniosek o zezwolenie może zostać odrzucony wyłącznie z przynajmniej jednego** z następujących powodów: [Popr. 56]

- a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi będącej przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów będących bezpośrednio w jego dyspozycji;
- b) wnioskodawca nie zastosował się do krajowych lub międzynarodowych przepisów w zakresie transportu drogowego, a w szczególności warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na wykonywanie usług międzynarodowego przewozu drogowego osób, lub dopuścił się poważnego naruszenia unijnych, **krajowych lub w stosownych przypadkach regionalnych** przepisów w zakresie transportu drogowego, w szczególności przepisów mających zastosowanie **do wymogów technicznych odnoszących się do pojazdów oraz norm emisji, a także**, czasu prowadzenia pojazdu oraz okresów odpoczynku kierowców; [Popr. 57]
- c) w przypadku wniosku o przedłużenie ważności zezwolenia nie zostały spełnione warunki zezwolenia;
- ca) **zainteresowany przewoźnik wystąpił z wnioskiem o zezwolenie na świadczenie regularnych usług na tej samej trasie lub trasie alternatywnej, w odniesieniu do których właściwy organ przyznał przewoźnikowi świadczącemu usługę publiczną wyłączone prawo do wykonywania niektórych usług publicznych w zakresie transportu osób w zamian za zwolnienie z obowiązku świadczenia usług publicznych w ramach umowy o usługi publiczne zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; przyczyna odrzucenia nie narusza ustępu 1a art. 8d niniejszego rozporządzenia;**[Popr. 58]
- d) organ regulacyjny stwierdzi na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, że usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne; **analiza ta zawiera ocenę odnośnych cech strukturalnych i geograficznych danego rynku i danej sieci (wielkość, charakterystyka popytu, złożoność sieci, odizolowanie pod względem technicznym i geograficznym oraz usługi objęte umową), a także ocenę, czy nowa usługa prowadzi do poprawy jakości usług lub większej opłacalności.** [Popr. 59]

Organ wydający nie może rozpatrzyć odmownie wniosku wyłącznie ze względu na fakt, że przewoźnik **ubiegający się o zezwolenie** oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, ~~albo~~ **chyba że organ regulacyjny lub inne właściwe władze krajowe stwierdzą, że wnioskodawca starający się wejść na rynek zamierza oferować przez dłuższy okres usługi poniżej ich normalnej wartości oraz że działanie takie może naruszyć zasady uczciwej konkurencji. Organ wydający nie rozpatruje odmownie wniosku wyłącznie ze względu na fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych.** [Popr. 60]

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby decyzje podejmowane przez organ wydający podlegały kontroli sądowej. Kontrola ta może mieć skutek zawieszający jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne wykonanie decyzji organu wydającego mogłoby przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie. Niniejszy przepis nie narusza uprawnień sądu rozpatrującego odwołanie, które wynikają z prawa konstytucyjnego danego państwa członkowskiego.

Artykuł 8d

Ograniczenie prawa dostępu

1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu do międzynarodowego i krajowego rynku usług regularnych **przewozów autobusowych i autokarowych**, jeżeli proponowana usługa regularna służy przewozowi osób na odległość ~~poniżej~~ **do 100 kilometrów w linii prostej trasy przejazdu** oraz jeżeli usługa ta zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne, **lub na jakąkolwiek odległość, jeżeli usługa ta jest świadczona w ośrodku miejskim lub podmiejskim bądź w konurbacji, bądź spełnia potrzeby transportowe między tym ośrodkiem a otaczającymi go obszarami, lub jeżeli wnioskodawca nie zastosował się do przepisów transportu drogowego lub innych stosownych przepisów prawa krajowego, unijnego lub międzynarodowego.** [Popr. 61]

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

1a. W przypadku gdy właściwy organ przyznał prawa wyłączne przedsiębiorstwu wykonującemu usługę publiczną zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady, ochrona praw wyłącznych dotyczy tylko świadczenia usług publicznych w zakresie transportu osób na tych samych lub alternatywnych trasach. Przyznanie praw wyłącznych nie wyklucza zezwolenia na świadczenie nowych usług regularnych, jeżeli usługi te nie konkurują z usługami świadczonymi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych lub są świadczone na innych trasach. [Popr. 62]

2. Właściwe organy, które zawarły umowy o usługi publiczne, lub podmioty świadczące usługi publiczne realizujące umowę o usługi publiczne mogą wystąpić do organu regulacyjnego o przeprowadzenie analizy tego, czy równowaga ekonomiczna umowy o usługi publiczne byłaby zagrożona.

W przypadku otrzymania takiego wniosku organ regulacyjny rozpatruje wniosek i podejmuje go i może podjąć decyzję, czy należy przeprowadzić analizę ekonomiczną o przeprowadzeniu analizy ekonomicznej zgodnie z art. 8c ust. 2 lit. d), o ile nie istnieją wyjątkowe powody natury praktycznej lub inne powody, by takiej analizy nie przeprowadzać. Informuje on o swojej decyzji zainteresowane strony. [Popr. 63]

3. W przypadku gdy organ regulacyjny przeprowadza analizę ekonomiczną, informuje wszystkie zainteresowane strony o wynikach tej analizy i swoich konkluzjach w **możliwie najkrótszym** terminie **sześciu tygodni, jednak nie później niż po upływie trzech miesięcy** od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ regulacyjny może uznać, że należy udzielić zezwolenia, udzielić zezwolenia pod pewnymi warunkami bądź odmówić jego udzielenia. [Popr. 64]

Konkluzje organu regulacyjnego są wiążące dla organów wydających.

4. Właściwe organy i podmioty świadczące usługi publiczne przekazują organowi regulacyjnemu informacje niezbędne do celów ust. 2 i 3.

5. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych ustanawiających procedurę i kryteria, których należy przestrzegać na potrzeby stosowania niniejszego artykułu, **w szczególności przy przeprowadzaniu analizy ekonomicznej.** [Popr. 65]

5a. Państwa członkowskie mogą w jeszcze większym stopniu zliberalizować system zezwoleń na krajowe usługi regularne w odniesieniu do procedur wydawania zezwoleń lub progów kilometrowych.”; [Popr. 66]

12) art. 9 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Art. 8, 8a, 8b i 8c stosuje się odpowiednio do wniosków o przedłużenie ważności zezwoleń lub o zmianę warunków, na jakich świadczone muszą być usługi wymagające zezwolenia.”;

13) tytuł rozdziału IV otrzymuje brzmienie:

„SZCZEGÓLNE USŁUGI REGULARNE NIEPODLEGAJĄCE ZEZWOLENIOM”

13a) w art. 11 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Państwo członkowskie może zażądać od przewoźnika nieposiadającego siedziby w danym państwie, aby spełniał określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 warunki (*) dotyczące wymogu posiadania siedziby w przyjmującym państwie członkowskim po wydaniu mu zezwolenia na świadczenie krajowej usługi regularnej i przed rozpoczęciem wykonywania przez tego przewoźnika odośnej usługi. Decyzje takie zawierają uzasadnienie. W decyzji uwzględnia się zakres i czas trwania działalności przewoźnika nieposiadającego siedziby w przyjmującym państwie członkowskim. Jeżeli przyjmujące państwo członkowskie stwierdzi, że przewoźnik nieposiadający siedziby nie spełnia wymogu posiadania siedziby, może cofnąć stosowne zezwolenia na świadczenie krajowych usług regularnych wydane temu przewoźnikowi lub zawiesić je do czasu spełnienia przezeń tego wymogu.”;

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).” [Popr. 67]

14) w art. 12 skreśla się ust. 1–5;

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

~~15)~~ ~~skreśla się art. 13;~~ [Popr. 68]

16) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Dopuszczalne przewozy kabotażowe

Zezwala się na wykonywanie przewozów kabotażowych w odniesieniu do następujących usług:

- a) szczególnych usług regularnych wykonywanych tymczasowo, pod warunkiem że są one objęte umową między organizatorem a przewoźnikiem;
- b) usług okazjonalnych ~~wykonywanych tymczasowo;~~ [Popr. 69]
- c) usług regularnych wykonywanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem **przez przewoźnika niemającego siedziby w przyjmującym państwie członkowskim w ramach międzynarodowej usługi regularnej zgodnej z niniejszym rozporządzeniem, z wyjątkiem usług transportowych spełniających potrzeby ośrodka miejskiego lub konurbacji, bądź potrzeby transportowe między nimi a obszarami je otaczającymi; wykonywanie przewozów kabotażowych nie może odbywać się niezależnie od takich usług międzynarodowych.**; [Popr. 70]

16a) art. 16 ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

1. „O ile inne przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom **dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*) oraz przepisom** ustawowym, wykonawczym i administracyjnym obowiązującym w przyjmującym państwie członkowskim w odniesieniu do następujących dziedzin:

(*) **Dyrektywa 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotycząca delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, s. 1).**”; [Popr. 72]

~~17)~~ ~~skreśla się art. 17;~~ [Popr. 73]

17a) art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

Dokumenty kontrolne w przewozach kabotażowych

- 1. Przewozy kabotażowe w formie usług okazjonalnych wykonywane są na podstawie formularza przejazdu w **formie papierowej lub cyfrowej, który okazuje się** na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.
- 2. W formularzu przejazdu podaje się następujące informacje:
 - a) miejsca wyjazdu i przyjazdu w ramach usługi;
 - b) datę wyjazdu i datę zakończenia usługi.
- ~~3. Formularze przejazdu są przekazywane w książkach, o których mowa w art. 12, poświadczonych przez właściwy organ lub podmiot w państwie członkowskim siedziby.~~
- 4. W przypadku szczególnych usług regularnych dokument kontrolny stanowi umowa zawarta między przewoźnikiem a organizatorem transportu lub jej poświadczona za zgodność z oryginałem kopia. Jednakże formularz przejazdu jest wypełniany w formie miesięcznego zestawienia.

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

~~Jednakże formularz przejazdu jest wypełniany w formie miesięcznego zestawienia.~~

5. Podczas kontroli kierowca może skontaktować się z siedzibą główną, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem, który może dostarczyć mu wymagane dokumenty.”; [Popr. 74]

18) art. 19 ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe lub międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób umożliwiają przeprowadzenie wszelkich kontroli mających na celu zapewnienie prawidłowego wykonywania przewozów, szczególnie w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.”;

19) art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

Wzajemna pomoc

1. Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w zapewnianiu stosowania niniejszego rozporządzenia i jego monitorowania. Dokonują one wymiany informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009.

2. Organy regulacyjne współpracują przy przeprowadzaniu analiz ekonomicznych kwestii, czy proponowane usługi regularne zagrażałyby umowie o usługi publiczne w zakresie przewozów międzynarodowych w ramach transportu publicznego. Organ wydający konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich, przez które przebiega trasa danej międzynarodowej usługi regularnej oraz, w stosownych przypadkach, żąda wszelkich niezbędnych informacji przed podjęciem decyzji.”;

20) art. 26 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 26

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 2, art. 8d ust. 5 i art. 28 ust. 3, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 2, art. 8d ust. 5 i art. 28 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Czwartek, 14 lutego 2019 r.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 2, art. 8d ust. 5 i art. 28 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

21) art. 28 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 28

Sprawozdawczość

1. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 stycznia, a po raz pierwszy do dnia 31 stycznia [...stycznia pierwszego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], państwa członkowskie **właściwe organy państw członkowskich** informują Komisję o liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych wydanych w poprzednim roku oraz o łącznej liczbie zezwoleń na wykonywanie usług regularnych ważnych w dniu 31 grudnia tamtego roku. Informacja ta podawana jest oddzielnie dla każdego państwa członkowskiego miejsca docelowego przeznaczenia usługi regularnej. Państwa członkowskie przekazują również Komisji dane dotyczące przewozów kabotażowych w formie szczególnych usług regularnych i usług okazjonalnych, wykonanych w poprzednim roku przez przewoźników mających siedzibę w tych państwach. [Popr. 75]

2. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 stycznia, a po raz pierwszy do dnia 31 stycznia [...stycznia pierwszego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], właściwe organy przyjmującego państwa członkowskiego przekazują Komisji dane statystyczne dotyczące liczby zezwoleń wydanych na wykonywanie przewozów kabotażowych w formie usług regularnych, o których mowa w art. 15 lit. c), w ciągu poprzedniego roku.

3. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 26, aktów delegowanych określających wzór tabeli, z którego należy korzystać przy przekazywaniu danych statystycznych, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz dane, jakie należy przekazać;

4. Każdego roku, najpóźniej do dnia 31 stycznia, a po raz pierwszy do dnia 31 stycznia [...stycznia pierwszego roku następującego po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], państwa członkowskie informują Komisję o liczbie przewoźników posiadających w dniu 31 grudnia poprzedniego roku licencję wspólnotową oraz o liczbie poświadczonych kopii odpowiadającej liczbie pojazdów dopuszczonych do ruchu na tamten dzień.

5. Do dnia ~~[należy wstawić datę przypadającą po upływie 5 lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia]~~ Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ~~na temat stosowania z wykonania~~ niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie zawiera informacje na temat stopnia, w jakim niniejsze rozporządzenie przyczynia się do lepszego funkcjonowania ~~rynku systemu~~ transportu drogowego osób, **w szczególności w odniesieniu do pasażerów, załóg autobusów i autokarów oraz środowiska.** [Popr. 76]

Artykuł 2

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [XX]

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w ...,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący