



Brussel, 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van
gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en
autobusdiensten**

(Voor de EER relevante tekst)

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

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Dit voorstel maakt deel uit van het tweede mobiliteitspakket, waarmee de EU een voortrekkersrol wil spelen in de strijd tegen de klimaatverandering, de Europese industrie sterker en competitiever wil maken en onze dagelijkse levenskwaliteit en mobiliteitskeuzes wil verbeteren. Het vrij verkeer in de hele Unie is een essentiële verwezenlijking van de Europese Unie. Dankzij die vrijheid kunnen burgers vlot reizen tussen verschillende lidstaten, hetzij om professionele redenen, hetzij als toerist. Dit voorstel zal de mobiliteit van burgers over langere afstanden ten goede komen en het gebruik van duurzame vervoerswijzen bevorderen. Dankzij dit voorstel zullen de vervoersdiensten beter beantwoorden aan de behoeften van de burgers, met name mensen met een laag inkomen. Voorts komt een en ander het milieu, de economie en de samenleving ten goede. Met dit voorstel speelt de Commissie in op de groeiende algemene vraag naar een goede ontsluiting van alle regio's en waarborgt zij de bereikbaarheid voor een bredere groep van de bevolking. Dit initiatief levert een directe bijdrage aan de prioriteiten van de Commissie voor banen, groei en de energie-unie.

Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006¹ is aangenomen als onderdeel van een wetgevingspakket met Verordening (EG) nr. 1071/2009 inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder². Beide verordeningen regelen de voorwaarden voor de toegang tot het beroep en de markt voor personenvervoer over de weg. Ze dragen allebei bij tot de goede werking van de interne markt voor het wegvervoer en tot meer efficiëntie en concurrentie op die markt.

Bij Verordening (EG) nr. 1073/2009 zijn de bepalingen vastgesteld waaraan ondernemingen moeten voldoen om toegang te krijgen tot de markt voor internationaal personenvervoer over de weg en de binnenlandse markt in andere lidstaten dan hun lidstaat van vestiging (het zogeheten cabotagevervoer). Die verordening bevat bepalingen over de documenten die moeten worden afgegeven door de lidstaat van registratie (communautaire vergunning) en door de vergunningverlenende instantie (vergunning voor geregeld vervoer). Zij voorziet in sancties voor inbreuken op die verplichtingen en regelt ook de samenwerking tussen de lidstaten.

Tussen 2015 en 2017³ is een ex-postevaluatie van de verordening uitgevoerd. De conclusie luidde dat de verordening slechts gedeeltelijk heeft bijgedragen tot haar oorspronkelijke doelstelling om vervoer per autobus en touringcar te promoten als duurzaam alternatief voor de auto. De evaluatie heeft aangetoond dat de openstelling van de binnenlandse markten voor geregeld vervoer met touringcars en autobussen een kritieke massa creëert voor exploitanten, die daarna ook internationale diensten opzetten. Dat heeft een grotere impact op het aantal internationale lijnen en het aanbod dan alleen pan-Europese wetgeving. De verdere openstelling van de binnenlandse markten zal de ontwikkeling van de internationale markt voor geregelde diensten bevorderen en ook binnenlandse passagiers ten goede komen. De belangrijkste problemen die werden geconstateerd zijn belemmeringen op de binnenlandse

¹ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88.

² PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51.

³ SWD(2017)361

markten voor de ontwikkeling van bus- en touringcardiensten en een klein marktaandeel van de duurzame vervoerswijzen in het passagiersvervoer. Dit voorstel, dat past in het programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving⁴ (Refit), moet die tekortkomingen wegwerken.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel maakt deel uit van een bredere herziening van de wetgeving voor het wegvervoer. Het heeft een directe band met de bestaande regelgeving inzake de toegang tot het beroep (Verordening (EG) nr. 1071/2009), de sociale wetgeving (Verordening (EG) nr. 561/2006⁵, Richtlijn 2002/15/EG⁶, Richtlijn 2006/22/EG⁷ en Verordening (EU) nr. 165/2014⁸), en de Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG⁹). Het doel van dit voorstel, namelijk het bevorderen van autobus- en touringcardiensten over lange afstand, kan gemakkelijker worden gerealiseerd door de regels op het gebied van de interne markt, sociale wetgeving en detachering van werknemers samen te bekijken om zowel correcte arbeidsomstandigheden voor de chauffeurs als de eerlijke mededinging tussen marktdeelnemers te waarborgen.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel strookt volledig met de prioriteit van de Commissie om een diepere en billijkere interne markt te creëren. De interne markt voor passagiersvervoer per autobus of touringcar zal worden versterkt. Het voorstel spoort ook met de doelstellingen inzake emissiearme mobiliteit en het streven naar het koolstofarme vervoer in het kader van de energie-unie, alsook met het gemeenschappelijk vervoersbeleid zoals uiteengezet in het Witboek van 2011 „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”¹⁰. Het zal nieuwe commerciële perspectieven creëren voor exploitanten in de sector, waardoor de weg wordt vrijgemaakt voor meer banen, groei en uiteindelijk meer keuze voor de passagier. Dit voorstel verlicht ook de regeldruk op vervoersondernemingen en verduidelijkt het rechtskader, twee doelstellingen van het Refit-programma van de EU.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor de verordening en voor de voorgestelde wijziging vloeit voort uit titel VI (Vervoer) van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), met name artikel 91, waarin bepaald is dat het Europees Parlement en de Raad gemeenschappelijke regels vaststellen voor internationaal vervoer vanuit of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten; alsmede de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn.

⁴ Initiatief nr. 9 in bijlage 2 bij het werkprogramma 2017 van de Commissie.

⁵ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

⁶ PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

⁷ PB L 102 van 11.4.2006, blz. 35.

⁸ PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1.

⁹ PB L 187 van 20.7.1999, blz. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 final van 28.3.2011.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Op grond van artikel 4, lid 2, onder g), VWEU deelt de EU de bevoegdheid op het gebied van vervoer met de lidstaten. Wijzigingen van bestaande regels kunnen echter alleen door de EU-wetgever zelf worden doorgevoerd.

Voorts beperkt het lappendeken van regels voor de toegang tot de nationale markten voor touringcar- en autobusdiensten de mogelijkheden voor vervoerders om pan-Europese netwerken te ontwikkelen en een geïntegreerd aanbod met andere busdiensten en vervoerswijzen op te zetten. Een echte interne markt voor passagiersvervoer over de weg tot stand brengen vergt coherente en gecoördineerde eenvormige regels voor de toegang tot de markt. Aangezien dit niet door de afzonderlijke lidstaten kan worden gewaarborgd, is er behoefte aan regels op EU-niveau.

- **Evenredigheid**

Zoals vermeld in punt 7.3 van het effectbeoordelingsverslag, is het beleidsvoorstel evenredig met de vastgestelde problemen en gaat het niet verder dan wat nodig is om die problemen op te lossen. Het voorstel voorziet slechts in een aantal gerichte wijzigingen van de verordening om het bestaande regelgevingskader voor exploitanten van passagiersvervoer over de weg in de EU te verbeteren en creëert geen bijkomende wettelijke voorschriften voor belanghebbenden die niet evenredig zijn met de vastgestelde knelpunten.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien de te wijzigen rechtshandeling een verordening is moet het wijzigingsbesluit in principe dezelfde vorm aannemen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Het werkdocument bij de ex-postevaluatie van Verordening (EG) nr. 1073/2009 is samen met dit voorstel¹¹ goedgekeurd.

De belangrijkste geconstateerde problemen zijn:

- Het bus- en touringcarvervoer over lange afstand is naar verhouding minder sterk gegroeid dan de andere vervoerswijzen en blijft over een langere periode gezien marktaandeel verliezen.
- Een aantal obstakels op de nationale markten belemmeren de ontwikkeling van bus- en touringcardiensten over lange afstand.
- Geregelde internationale bus- en touringcardiensten zonder concurrerende langeafstandsdiensten zijn minder aantrekkelijk voor de gebruikers.
- De reikwijdte en de doelstellingen van de oorspronkelijke verordening boden geen antwoord op het probleem van discriminatie bij de toegang tot de terminals.

¹¹ Zie voetnoot 3.

- De administratieve toegangskosten liggen buitensporig hoog.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De raadpleging van belanghebbende partijen die ter voorbereiding van dit voorstel is uitgevoerd, voldeed aan de minimumnormen voor raadpleging van belanghebbende partijen die zijn uiteengezet in de mededeling van de Commissie van 11 december 2002 (COM(2002) 704 def.).

Het raadplegingsproces bestond uit vijf afzonderlijke raadplegingsactiviteiten. Er werd gebruik gemaakt van open en gerichte raadplegingsmethoden en -instrumenten.

In het kader van de openbare raadpleging heeft tussen 14 december 2016 en 15 maart 2017 een openbare onlineraadpleging plaatsgevonden over zowel de ex-postevaluatie als de effectbeoordeling.

De belangrijkste doelstellingen waren:

- nagaan of er consensus bestaat over de in de ex-post evaluatie geconstateerde problemen van de sector;
- de doelstellingen van mogelijke beleidsmaatregelen valideren; en
- het advies van de belanghebbenden inwinnen over de geschiktheid en verwachte effecten van de maatregelen.

Er waren twee vragenlijsten: één voor het grote publiek en een meer gespecialiseerde voor de belangrijkste belanghebbenden. De Commissie heeft in totaal 171 bijdragen ontvangen. Op de algemene vragenlijst kwamen 18 reacties: 8 van burgers/consumenten; 7 van bedrijven; 2 van niet-gouvernementele organisaties; en 1 van een andere respondent. De gespecialiseerde vragenlijst leverde 153 reacties op: 68 van vervoersondernemingen; 28 van niet-gouvernementele organisaties; 17 van werknemers in het personenvervoer over de weg; 7 van toezichthoudende instanties; 3 van overheidsdiensten uit de EU; 3 van handhavingsinstanties; 1 van een burger/consument; 1 van een academicus; en 25 van andere respondenten.

Voor de gerichte raadpleging werden gedetailleerde vragenlijsten verstuurd naar de belangrijkste belanghebbenden die bij de aanvang van de studie werden geselecteerd. Er werden vier verschillende vragenlijsten opgesteld, afgestemd op elk type belanghebbende. De Commissie ontving: 20 reacties van ministeries/toezichthoudende instanties; 2 van pan-Europese organisaties; 3 van exploitanten; en 6 van verenigingen van exploitanten.

Er werden interviews afgenomen om meer inzicht te verwerven in de ervaringen van de belanghebbenden en hun mening te kennen over de diverse voorliggende maatregelen. De interviews werden te baat genomen om de nodige kwantitatieve gegevens voor de effectbeoordeling te verzamelen. Telkens werden vooraf specifieke vragen toegestuurd en/of werd verduidelijking gevraagd over de in antwoord op de vragenlijsten verstrekte informatie. Er hebben interviews plaatsgevonden met 6 ministeries/toezichthoudende instanties; 4 pan-Europese organisaties; 4 exploitanten; en 4 verenigingen van exploitanten.

Burgers in de EU-28 konden deelnemen aan een speciale Eurobarometer-enquête¹² over busdiensten. Tussen 18 maart 2017 en 27 maart 2017 werden 27 901 burgers geïnterviewd.

¹² Zie https://data.europa.eu/euodp/nl/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

Het doel van dit onderzoek was inzicht verwerven in de mening van Europeanen over een aantal aspecten in verband met de tevredenheid over het huidige busaanbod in hun lidstaat en de redenen om daar al dan niet gebruik van te maken. De belangrijke resultaten van de enquête zijn:

- In de hele EU maakt slechts een minderheid van de respondenten gebruik van touringcardiensten. 64 % van de respondenten gebruikt nooit een touringcar voor een binnenlandse reis.
- De vaakst genoemde reden om voor busvervoer te kiezen zijn de lage prijzen (33 %).
- De vaakst genoemde motieven die niet-gebruikers er toch zouden kunnen toe aansporen om voor de bus te kiezen zijn het niet bezitten van een auto (37 %), lagere prijzen (26 %) en een uitgebreider netwerk van routes en stations (11 %).

In de loop van de ex-postevaluatie en de effectbeoordeling hebben verschillende seminars voor belanghebbenden, vergaderingen en andere evenementen plaatsgevonden.

De belangrijkste problemen die de ex-postevaluatie reeds aan het licht had gebracht, werden bevestigd door de informatie die via de raadpleging is verzameld.

Met betrekking tot mogelijke beleidsmaatregelen, genieten maatregelen om de discriminatie bij het verlenen van toegang tot terminals aan te pakken brede steun onder alle belanghebbenden. Er kwamen gemengde reacties op het voorstel om de beperkingen op de toegang tot de binnenlandse markt voor langeafstandsvervoer op te heffen. Sommige groepen belanghebbenden zijn voorstander van verandering, terwijl anderen voorbehoud maken. Representatieve groepen van exploitanten, exploitanten en individuele personen die in de sector werken, zijn doorgaans voorstander van gemeenschappelijke kaders, terwijl sommige overheidsinstanties, toezichhoudende instanties en niet-gouvernementele organisaties benadrukken dat de toegang tot de markt moet worden gereguleerd met oog voor de situatie in de afzonderlijke lidstaten en voor de bescherming van openbaredienstcontracten.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Voor de begeleidende ondersteunende studie in het kader van de effectbeoordeling, die in augustus 2017 werd afgerond¹³, heeft de Commissie beroep gedaan op ondersteuning door een externe contractant.

- **Effectbeoordeling**

Dit voorstel is onderbouwd met een effectbeoordeling, die tweemaal door de Raad voor regelgevingstoetsing (hierna „de Raad”) is bekeken. De Raad heeft in eerste instantie op 24 juli 2017 een negatief advies uitgebracht, gevolgd door een positief advies met voorbehoud op 13 september 2017. De belangrijkste opmerkingen van de Raad werden meegenomen in de herziene versie van de effectbeoordeling. Zoals vermeld in bijlage 1 bij de effectbeoordeling, werden de punten van voorbehoud als volgt beantwoord:

- De argumentatie is versterkt om de noodzaak van een optreden op EU-niveau te verduidelijken;

¹³ Zie voetnoot 3.

- De probleemstelling is herschikt en gewijzigd om rekening te houden met het geringe marktaandeel van duurzame vervoerswijzen;
- De algemene doelstellingen zijn herzien. Er zijn twee complementaire algemene doelstellingen die elkaar niet uitsluiten;
- Er werd ingezoomd op de te verwachten respons op de invoering van commerciële diensten en de verwachte effecten op openbaredienstcontracten en er is een overzicht toegevoegd van de types contracten die doorgaans worden gebruikt om plattelandsgebieden te ontsluiten;
- De verschillen tussen de lidstaten met betrekking tot het spoorvervoer en het vervoer over de weg zijn in kaart gebracht; en
- Er wordt extra informatie over terminals gegeven en verduidelijkt dat de focus van de effectbeoordeling op de gelijke toegang tot de terminals ligt.

In de effectbeoordeling zijn twee maatregelenpakketten bekeken.

- De eerste reeks biedt een antwoord op de „buitensporige administratieve toegangskosten” en de „beperkte toegang tot nationale markten voor vervoer over lange afstand”.
- Het tweede pakket maatregelen moet een oplossing bieden voor het probleem van de „beperkte toegang tot belangrijke infrastructuur”.

De problemen in verband met de toegang tot de markt en de problemen in verband met de toegang tot terminals staan los van elkaar en de geografische impact is ook telkens verschillend. In 14 lidstaten is er sprake van ernstige beperkingen van de markttoegang terwijl discriminatie bij de toegang tot terminals in de hele EU-28 een probleem vormt. In beide reeksen zijn de maatregelenpakketten samengesteld op basis van het reguleringsniveau en de verwachte effecten.

In het eerste beleidspakket zou de markt voor geregeld vervoer worden geopend maar kan een vergunning worden geweigerd als het economisch evenwicht van een bestaand openbaredienstcontract in gevaar komt.

Het tweede beleidspakket biedt de lidstaten de mogelijkheid om de vergunning te weigeren indien het economisch evenwicht van een bestaand openbaredienstcontract in gevaar komt door een voorgestelde passagiersdienst over een afstand van minder dan 100 km in vogelvlucht.

Het derde beleidspakket voorziet in de schrapping van de vergunningsprocedure voor geregelde passagiersdiensten over afstanden van meer dan 100 km in vogelvlucht.

De vierde beleidsoptie spoort terminalexploitanten en -beheerders ertoe aan tegen billijke en redelijke voorwaarden en zonder discriminatie toegang te verlenen aan exploitanten van geregeld vervoer.

De vijfde beleidsoptie voorziet in regels die terminalexploitanten en -beheerders verplichten tegen billijke en redelijke voorwaarden en zonder discriminatie toegang te verlenen aan exploitanten van geregeld vervoer.

Uit de beoordeling is gebleken dat de combinatie van het tweede en vijfde maatregelenpakket de voorkeur verdient. In het algemeen wordt dit beschouwd als de meest doeltreffende combinatie. Tijdens de volledige beoordelingsperiode (2015-2035) zal ze het bedrijfsleven en de overheid naar verwachting een besparing van ongeveer 1 560 miljoen EUR opleveren. Deze combinatie zou ook een positieve invloed hebben op het vervoer als zodanig. Het busvervoer zou tegen 2030 met meer dan 11 % groeien ten opzichte van het basisscenario en het marktaandeel zou met bijna één procentpunt toenemen. De mobiliteit van sociaal zwakkeren zou erop vooruitgaan dankzij 62 miljard reizigerskilometers in 2030. Dat zou voor de hele EU-28 en in de hele beoordelingsperiode 85 000 nieuwe banen opleveren en de kosten van ongevallen met 2,8 miljard EUR doen dalen. De netto gecumuleerde daling van de CO₂-uitstootkosten met 183 miljoen EUR en van de kosten voor luchtverontreiniging met 590 miljoen EUR voor de EU-28 zou tevens een goede zaak zijn voor het milieu. Men verwacht dat deze optie een beperkte verschuiving van het spoor naar de weg zal teweegbrengen en het marktaandeel van het spoor tegen 2030 met 0,4 procentpunten zou doen dalen ten opzichte van het referentiescenario (van 8,4 % tot 8 %). Dat zou gepaard gaan met een inkomstenderving van openbaredienstcontracten voor spoorvervoer met 1,4 % en een stijging van de openbaredienstcontracten voor busvervoer met minder dan 1 %. De duurzaamheid van overheidsopdrachten voor de ontsluiting van afgelegen stedelijke gebieden zou daardoor niet in het gedrang komen.

Het voorstel ligt in de lijn van de voorkeursoptie in de effectbeoordeling.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit voorstel komt tegemoet aan de Refit-doelstelling van grotere effectiviteit en een beperking van de regelgevingslast voor bedrijven. Dit gebeurt voornamelijk door het versnellen van de vergunningsprocedure dankzij de schrapping van een aantal gronden om vergunningen voor nieuwe buslijnen te weigeren. De vergunningsprocedure is eenvoudiger en transparanter, waardoor het aantal obstakels voor nieuwe spelers wordt verminderd. Dit komt de exploitanten ten goede omdat de vermindering van het aantal gronden voor een weigering hen meer zekerheid biedt bij het beoordelen van de levensvatbaarheid van een nieuwe lijn. Dankzij een betere toegang tot terminals krijgen ondernemingen sneller toegang tot die terminals en kunnen zij sneller nieuwe lijnen opstarten en sneller incrementele inkomsten verwerven. Ten slotte moet de vervoerder minder administratief werk verrichten dankzij de opheffing van het reisblad.

- **Grondrechten**

Het voorstel eerbiedigt de grondrechten en neemt de beginselen in acht die in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie¹⁴ zijn erkend.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Unie.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal toezien op de tenuitvoerlegging en effectiviteit van de verordening. Zij zal uiterlijk vijf jaar na de datum waarop deze verordening van toepassing wordt een verslag

¹⁴ Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (PB C 326 van 26.10.2012, blz. 391).

indienen over de tenuitvoerlegging en de gevolgen ervan. Men verwacht dat deze verordening, met de liberalisering van de nationale markten voor geregeld bus- en touringcarvervoer, zal bijdragen tot een betere werking van de markt voor passagiersvervoer. De relevante informatie moet worden verzameld via de nationale bevoegde instanties en middels een enquête onder exploitanten van personenvervoer over de weg.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De voornaamste punten van het voorstel zijn:

Hoofdstuk I — ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 – Toepassingsgebied

Op dit moment is de verordening op grond van artikel 1, lid 4, ook van toepassing op binnenlands personenvervoer over de weg voor rekening van derden dat tijdelijk door een niet-ingezeten vervoerder wordt verricht. Er wordt voorgesteld om deze bepaling te wijzigen zodat de verordening van toepassing wordt op alle geregeld vervoer voor rekening van derden door een niet-ingezeten vervoerder.

Artikel 2 – Definities

Er wordt voorgesteld punt 2 te wijzigen om te verduidelijken dat expresdiensten ook als geregeld vervoer moeten worden beschouwd.

Er wordt voorgesteld punt 7 te wijzigen om de definitie te actualiseren in het licht van de liberalisering van de markt voor geregeld binnenlands vervoer.

Er wordt voorgesteld nieuwe definities toe te voegen van de begrippen terminal en terminalexploitant. Die definities zijn noodzakelijk om de toegang tot terminals te kunnen reguleren.

Er wordt voorgesteld een nieuwe definitie van het begrip “haalbaar alternatief” toe te voegen om aan te geven welke andere terminals een terminalexploitant moet voorstellen wanneer hij de toegang tot zijn eigen terminal weigert.

Artikel 3 bis — Toezichhoudende instantie

Er wordt voorgesteld een nieuw artikel toe te voegen op grond waarvan de lidstaten een toezichhoudende instantie moeten aanwijzen die onafhankelijk is van alle andere overheidsinstanties. Die eis moet belangenconflicten vermijden wanneer een toezichhoudende instantie een economische analyse verricht om te bepalen of het economisch evenwicht van een openberedienstcontract in het gedrang komt, of wanneer zij als beroepsinstantie optreedt in verband met de toegang tot terminals. De aangewezen instantie kan een nieuwe of een bestaande instantie zijn. De procedures voor de aanstelling van haar personeel moeten bijdragen tot haar onafhankelijkheid. De instantie moet de nodige informatie kunnen opvragen en haar beslissingen middels passende sancties kunnen afdwingen. Ten slotte moet de omvang van de toezichhoudende instantie in een lidstaat in verhouding staan tot de omvang van het passagiersvervoer over de weg in die lidstaat.

Hoofdstuk II – COMMUNAUTAIRE VERGUNNING EN MARKTTOEGANG

Artikel 5 — Toegang tot de markt

De Commissie stelt voor de vijfde alinea van artikel 5, lid 3, te schrappen aangezien men van oordeel is dat de verplichting om de namen van de vervoerders en van de overstapplaatsen aan de bevoegde instanties mee te delen niet meer relevant is en onnodige administratieve lasten meebrengt.

Artikel 5 bis — Toegang tot terminals

Er wordt voorgesteld een nieuw artikel toe te voegen waarin bepaald is dat vervoerders voor de exploitatie van geregeld vervoer onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang moeten krijgen tot terminals. De voorwaarden voor de toegang tot terminals moeten worden bekendgemaakt.

Artikel 5 ter — Procedure voor het verlenen van toegang tot terminals

Er wordt voorgesteld een nieuw artikel toe te voegen inzake de procedure om toegang tot terminals te krijgen. Verzoeken om toegang mogen alleen worden geweigerd als de terminal met een gebrek aan capaciteit kampt. Besluiten over verzoeken om toegang moeten binnen twee maanden worden genomen en naar behoren worden gemotiveerd. Vervoerders moeten beroep kunnen aantekenen bij de toezichthoudende instantie. Besluiten van de toezichthoudende instantie moeten een bindend karakter hebben.

Hoofdstuk III – AAN EEN VERGUNNING ONDERWORPEN GEREGLD VERVOER

Artikel 8 — Vergunningsprocedure voor het internationale vervoer van personen over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht

Artikel 8 wordt gewijzigd om te voorzien in een vergunningsprocedure voor internationaal geregeld vervoer van personen over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht. Als passagiers worden opgenomen en afgezet en over afstanden van minder dan 100 km worden vervoerd, moeten vergunningverlenende instanties afspraken met andere lidstaten maken. De vergunning wordt verleend tenzij een weigering gerechtvaardigd is op grond van de duidelijk omschreven redenen. Indien de bevoegde autoriteiten geen overeenstemming over de vergunning kunnen bereiken, kan de zaak worden doorverwezen naar de Commissie. De Commissie dient een besluit te nemen dat van toepassing blijft totdat de vergunningverlenende instantie haar besluit vaststelt.

Artikel 8 bis — Vergunningsprocedure voor het internationale vervoer van personen over afstanden van 100 km of meer in vogelvlucht.

Artikel 8 bis wordt toegevoegd om te voorzien in een vergunningsprocedure voor geregeld internationaal personenvervoer over afstanden vanaf 100 km in vogelvlucht. De weigering van een nieuwe dienst kan niet worden gerechtvaardigd op basis van de impact op het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract.

Artikel 8 ter — Vergunningsprocedure voor geregeld binnenlands vervoer

Er wordt voorgesteld een artikel 8 ter toe te voegen om te voorzien in een vergunningsprocedure voor geregeld binnenlands vervoer. Een vergunning voor een nieuwe

dienst die passagiers vervoert over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht kan worden geweigerd als die dienst het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang brengt. Gezien de verschillende manieren waarop de lidstaten het openbaar vervoer op hun grondgebied organiseren en de verschillende geografische situatie, mag die minimumafstand worden verhoogd tot maximaal 120 kilometer wanneer de voorgestelde nieuwe dienst een plaats van vertrek en bestemming bedient die reeds het voorwerp uitmaakt van meer dan één openbaredienstcontract.

Artikel 8 quater — Beslissingen van de toezichthoudende instanties

Er wordt voorgesteld een artikel 8 quater toe te voegen in verband met de beslissingen van de toezichthoudende instanties. Op grond van dit artikel kunnen toezichthoudende instanties een vergunning afgeven, een beperkte vergunning afgeven of een vergunning weigeren. Besluiten om een beperkte vergunning te verlenen of een vergunning te weigeren moeten worden gemotiveerd. De mogelijke gronden om een vergunning te weigeren worden gespecificeerd.

Artikel 8 quinquies – Beperkingen op het recht op toegang

Er wordt voorgesteld een artikel 8 quinquies toe te voegen om te voorzien in een procedure voor de bescherming van openbaredienstcontracten. De lidstaten kunnen een aanvraag voor een vergunning weigeren als die het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang brengt. Slechts bepaalde belanghebbenden kunnen de toezichthoudende instantie verzoeken een economische analyse te maken. De toezichthoudende instantie kan besluiten dat een vergunning kan worden verleend, kan worden verleend onder voorwaarden of moet worden geweigerd. De conclusies van de toezichthoudende instantie moeten bindend zijn.

Hoofdstuk IV — BIJZONDERE VORMEN VAN GEREGELD VERVOER WAARVOOR GEEN VERGUNNING VEREIST IS

Artikel 12 — Controledocumenten

Er wordt voorgesteld artikel 12, leden 1 tot en met 5, in te trekken om het reisblad als controledocument voor ongeregeld vervoer te schrappen. Dit moet een einde moeten maken aan onnodige administratieve lasten.

Artikel 13 — Plaatselijke excursies

Er wordt voorgesteld artikel 13 te schrappen omdat plaatselijke excursies op grond van artikel 15 worden geliberaliseerd, waardoor dit artikel overbodig wordt.

Hoofdstuk V - CABOTAGE

Artikel 15 — Toegestaan cabotagevervoer

Er wordt voorgesteld dit artikel te wijzigen om te verduidelijken dat enerzijds de eis dat geregeld vervoer deel moet uitmaken van geregeld internationaal vervoer en anderzijds het verbod op cabotagevervoer door geregeld vervoer dat los van ander geregeld vervoer wordt verricht, worden geschrapt. Plaatselijke excursies zijn een toegestane vorm van cabotage en vallen onder punt b).

Artikel 17 – Controledocumenten voor cabotagevervoer

Er wordt voorgesteld artikel 17 te schrappen zodat reisbladen niet langer verplicht zijn voor cabotage in de vorm van ongeregeld vervoer. De controledocumenten voor bijzondere vormen van geregeld vervoer zijn gespecificeerd in artikel 12, lid 6.

Hoofdstuk VI — CONTROLE EN SANCTIES

Artikel 19 – Controle op de weg en in de ondernemingen

Er wordt voorgesteld in artikel 19, lid 2, te specificeren dat vervoerders die cabotagevervoer verrichten in de vorm van geregeld vervoer verplicht zijn controles toe te staan aangezien dergelijk vervoer onafhankelijk van internationaal passagiersvervoer zal mogen worden verricht.

Hoofdstuk VII — TENUITVOERLEGGING

Artikel 28 – Verslaglegging

Er worden een aantal verslagleggingsverplichtingen voorgesteld om ervoor te zorgen dat de Commissie van alle lidstaten consistente en betrouwbare informatie krijgt zodat zij op de tenuitvoerlegging van de verordening kan toezien en de uitvoering en doelmatigheid daarvan kan evalueren. In het ontwerp voor een nieuw lid 5 is bepaald dat de Commissie binnen vijf jaar na de datum van toepassing van de verordening verslag uitbrengt aan het Europees Parlement en de Raad over de mate waarin de verordening heeft bijgedragen tot een betere werking van de markt voor personenvervoer over de weg.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1073/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁵,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁶,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij de toepassing van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ is gebleken dat vervoerders op binnenlandse markten belemmeringen ondervinden bij de ontwikkeling van busdiensten. Bovendien heeft het personenvervoer over de weg zich niet aangepast aan de veranderende behoeften inzake de beschikbaarheid en kwaliteit van het busaanbod en blijft het marktaandeel van duurzame vervoerswijzen klein. Hierdoor zijn de beschikbare personenvervoersdiensten ontoereikend voor sommige groepen burgers en leidt de toename van het autogebruik tot meer verkeersongevallen, emissies en congestie.
- (2) Om in de Unie een coherent kader te creëren voor geregeld bus- en touringcarvervoer over lange afstand moet Verordening (EG) nr. 1073/2009 van toepassing zijn op alle geregeld langeafstandsvervoer. Het toepassingsgebied van die verordening moet daarom worden uitgebreid.
- (3) In elke lidstaat moet een onafhankelijke en onpartijdige instantie worden aangewezen om de goede werking van de markt voor passagiersvervoer over de weg te waarborgen. Die instantie mag ook verantwoordelijk zijn voor andere gereguleerde sectoren, zoals het spoor, energie of telecommunicatie.

¹⁵ PB C van , blz. .

¹⁶ PB C van , blz. .

¹⁷ Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 88).

- (4) Commercieel geregeld vervoer mag het economisch evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten niet in het gedrang brengen. Daarom moet de toezichthoudende instantie een objectieve economische analyse kunnen uitvoeren om zich ervan te vergewissen dat dit niet het geval is.
- (5) Geregeld vervoer in de vorm van cabotage moet worden gekoppeld aan de voorwaarde dat de vervoerder een communautaire vergunning bezit. Om de effectieve controle op dergelijk vervoer door de handhavingsinstanties te faciliteren, moeten de regels inzake de afgifte van communautaire vergunningen worden verduidelijkt.
- (6) Om te zorgen voor eerlijke concurrentie op de markt, moeten exploitanten van geregeld vervoer onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang krijgen tot terminals in de Unie. Bij de toezichthoudende instantie moet beroep kunnen worden aangetekend tegen beslissingen om de toegang te beperken of te weigeren.
- (7) Hoewel de vergunning voor geregeld vervoer gehandhaafd blijft, moeten bepaalde regels inzake de vergunningsprocedure worden aangepast.
- (8) Zowel binnenlands als internationaal geregeld vervoer moet aan een vergunningsplicht worden onderworpen. Een vergunning moet worden verleend behalve wanneer er specifieke gronden zijn om de afgifte van een vergunning aan een bepaalde aanvrager te weigeren of de busdienst het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen. Er moet een minimumafstand worden ingevoerd om ervoor te zorgen dat commercieel geregeld vervoer het economisch evenwicht van bestaande openbaredienstcontracten niet in het gedrang brengt. Voor busroutes waarvoor reeds meer dan één openbaredienstcontract is gesloten, moet de mogelijkheid worden geboden een grotere minimumafstand te hanteren.
- (9) Niet-ingezeten vervoerders moeten onder dezelfde voorwaarden als ingezeten vervoerders binnenlands geregeld vervoer kunnen exploiteren.
- (10) De administratieve formaliteiten moeten zoveel mogelijk worden beperkt, zonder evenwel af te zien van de controles en sancties die een correcte toepassing en doeltreffende handhaving van Verordening (EG) nr. 1073/2009 waarborgen. Het reisblad vormt een overbodige administratieve last en moet daarom worden afgeschaft.
- (11) Plaatselijke excursies zijn een toegestane vorm van cabotage en vallen onder de algemene regels voor cabotage. Het artikel over plaatselijke excursies moet derhalve worden geschrapt.
- (12) Gezien het belang van de effectieve handhaving van Verordening (EG) nr. 1073/2009, moeten de regels inzake controles langs de weg en in ondernemingen worden gewijzigd zodat ze ook voor cabotagevervoer gelden.
- (13) Aangezien deze verordening voorziet in de harmonisering van de regels inzake de nationale markten voor geregelde bus- en touringcardiensten en de toegang tot terminals, kunnen de doelstellingen daarvan, namelijk het bevorderen van de mobiliteit over langere afstand en een groter marktaandeel van duurzame vervoerswijzen, niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt. De Unie kan derhalve maatregelen treffen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel als bepaald in dat artikel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om de nagestreefde doelstellingen te verwezenlijken.

- (14) Om rekening te houden met de marktontwikkelingen en de technische vooruitgang, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd om de bijlagen I en II bij Verordening (EG) nr. 1073/2009 te wijzigen en die verordening aan te vullen met regels inzake het formaat van certificaten voor vervoer voor eigen rekening, het formaat van vergunningsaanvragen en vergunningen, de procedure en criteria die moeten worden toegepast om te bepalen of een voorgestelde busdienst het economisch evenwicht van een openbaardienstcontract in het gedrang brengt en de rapportageverplichtingen van de lidstaten. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven¹⁸. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen moeten het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip ontvangen als de deskundigen van de lidstaten, en moeten de deskundigen van het Europees Parlement en de Raad systematisch toegang hebben tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (15) Verordening (EG) nr. 1073/2009 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 1073/2009 wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1, lid 4, wordt vervangen door:

“4. Deze verordening is van toepassing op binnenlands personenvervoer over de weg voor rekening van derden dat door een niet-ingezeten vervoerder wordt verricht, zoals bepaald in hoofdstuk V.”;
- 2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) punt 2 wordt vervangen door:

“2. „geregeld vervoer”: vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, hetzij zonder tussenstops, hetzij met vooraf vastgestelde stopplaatsen waar reizigers worden opgenomen of afgezet;”;
 - b) Punt 7 wordt vervangen door:

“7. „cabotage”: binnenlands vervoer van personen over de weg voor rekening van derden dat door een vervoerder wordt verricht in een lidstaat van ontvangst;”;
 - c) de volgende punten 9 tot en met 11 worden toegevoegd:

“9. „terminal”: een faciliteit met een oppervlakte van minstens 600 m² met een parkeerplaats waar bussen en touringcars passagiers opnemen of afzetten;

10. „terminalexploitant”: een entiteit die verantwoordelijk is voor het verlenen van toegang tot een terminal;

¹⁸ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

11. „haalbaar alternatief”: een andere terminal die vanuit economisch oogpunt aanvaardbaar is voor de vervoerder en die hem in staat stelt de betrokken vervoersdienst te exploiteren.”;

3) Het volgende artikel 3 bis wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:

“Artikel 3 bis

Toezichthoudende instantie

1. Elke lidstaat wijst voor het personenvervoer over de weg een nationale toezichthoudende instantie aan. Die instantie moet een onpartijdige instantie zijn die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden en onafhankelijk is van elke andere publieke of privaatrechtelijke entiteit. Zij moet onafhankelijk zijn van alle bevoegde autoriteiten die bij de gunning van openbaardienstcontracten zijn betrokken.

De toezichthoudende instantie kan ook verantwoordelijk zijn voor andere gereguleerde sectoren.

2. De toezichthoudende instantie voor het personenvervoer over de weg dient te beschikken over de noodzakelijke organisatorische capaciteit in termen van personele en andere middelen; die middelen moeten in verhouding staan tot het belang van die sector in de betrokken lidstaat.

3. De toezichthoudende instantie vervult de volgende taken:

- (a) economische analyses maken van voorgestelde nieuwe busdiensten om na te gaan of die het economisch evenwicht van een openbaardienstcontract in gedrang zouden brengen;
- (b) verzamelen en verstrekken van informatie over de toegang tot terminals; en
- (c) beslissingen nemen over beroepen tegen besluiten van terminalexploitanten.

4. De toezichthoudende instantie mag voor de uitoefening van haar taken om relevante informatie vragen aan de bevoegde instanties, terminalexploitanten, aanvragers van een vergunning en alle andere betrokken partijen op het grondgebied van de betrokken lidstaat.

De gevraagde informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door de toezichthoudende instantie vastgestelde termijn van ten hoogste een maand. In gerechtvaardigde gevallen kan de toezichthoudende instantie de termijn waarbinnen de informatie moet worden verstrekt met maximaal twee weken verlengen. De toezichthoudende instantie kan verzoeken om informatie handhaven middels doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties.

5. De lidstaten waarborgen dat de besluiten van de toezichthoudende instantie openstaan voor rechterlijke toetsing. Die toetsing mag slechts een schorsende werking hebben indien het besluit van de toezichthoudende instantie onmiddellijk tot gevolg heeft dat de insteller van het beroep onherstelbare of duidelijk buitensporige schade wordt toegebracht. Deze bepaling doet geen afbreuk aan de constitutionele bevoegdheden van de rechterlijke instantie van de betrokken lidstaat waarbij het beroep aanhangig is.

6. De door de toezichhoudende instantie genomen besluiten worden openbaar gemaakt.”;
- 4) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:
- a) lid 1 wordt als volgt vervangen:
- “1. Internationaal en cabotagevervoer van personen met touringcars en autobussen wordt verricht op grond van het bezit van een communautaire vergunning die wordt afgegeven door de bevoegde instanties van de lidstaat van vestiging.”;
- b) lid 2, derde alinea, wordt vervangen door:
- "De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de bijlagen I en II te wijzigen teneinde deze aan te passen aan de technische vooruitgang.”;
- 5) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:
- a) in lid 3 wordt de vijfde alinea geschrapt;
- b) lid 5, derde alinea, komt als volgt te luiden:
- “De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het formaat van de certificaten.”;
- 6) Het volgende artikel 5 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 5 bis

Toegang tot terminals

1. Terminalexploitanten verlenen vervoerders voor de exploitatie van geregeld vervoer toegang tot terminals, met inbegrip van alle in die terminals verleende faciliteiten of diensten, onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden.

2. Terminalexploitanten trachten alle verzoeken om toegang in te willigen om ervoor te zorgen dat terminals optimaal worden benut.

Verzoeken om toegang mogen alleen worden geweigerd als een terminal met een capaciteitsgebrek kampt.

Wanneer een terminalexploitant een verzoek om toegang weigert, stelt hij haalbare alternatieven voor.

3. Terminalexploitanten maken minstens de volgende informatie bekend in twee of meer officiële talen van de Unie:

- a) een lijst van alle geleverde diensten en de tarieven voor die diensten;
- b) de regels voor de programmering van de capaciteitstoewijzing;
- c) de huidige dienstregeling en capaciteitstoewijzing.

Die informatie wordt op verzoek kosteloos in elektronische vorm beschikbaar gesteld door de terminalexploitant en de toezichhoudende instantie en, indien zij daarover beschikken, gepubliceerd op hun websites.

De informatie wordt bijgewerkt en zo nodig gewijzigd.”;

- 7) Het volgende artikel 5 ter wordt ingevoegd:

“Artikel 5 ter

Procedure voor het verlenen van toegang tot terminals

1. Een vervoerder die toegang tot een terminal wenst, dient een verzoek in bij de terminalexploitant.
2. Indien de toegang niet overeenkomstig het verzoek kan worden toegestaan, pleegt de terminalexploitant overleg met alle betrokken vervoerders teneinde het verzoek te kunnen inwilligen.
3. De terminalexploitant neemt een besluit binnen twee maanden na de datum van indiening van het verzoek om toegang tot de terminal door de vervoerder. Beslissingen over toegang worden gemotiveerd.
4. Aanvragers kunnen beroep aantekenen tegen beslissingen van terminalexploitanten. Beroepen worden ingediend bij de toezichthoudende instantie.
5. Wanneer de toezichthoudende instantie kennis neemt van een beroep tegen een beslissing van een terminalexploitant, neemt zij een met redenen omkleed besluit binnen een vastgestelde termijn en in ieder geval binnen drie weken na ontvangst van alle relevante informatie.

Besluiten van de toezichthoudende instantie in het kader van een beroepsprocedure zijn bindend. De toezichthoudende instantie kan haar besluiten handhaven middels doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties.

Het besluit is uitsluitend onderworpen aan rechterlijke toetsing.”;

- 7) Artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1, eerste alinea, eerste zin, wordt vervangen door:

“Vergunningen worden op papier of in elektronische vorm gesteld op naam van de vervoerder. Zij kunnen door hem niet aan derden worden overgedragen.”;

- b) lid 4 wordt vervangen door:

“4. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het formaat van de vergunningen.”;

- 8) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de leden 1 en 2 worden vervangen door:

“1. Vergunningaanvragen voor geregeld vervoer worden op papier of in elektronische vorm ingediend bij de vergunningverlenende instantie.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot het formaat van de aanvragen.”;

9) Artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht

1. Vergunningen worden afgegeven in overleg met de bevoegde instanties van alle lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet en worden vervoerd over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht. De vergunningverlenende instantie stuurt binnen twee weken na ontvangst van het verzoek een kopie van de aanvraag, vergezeld van de kopieën van alle relevante documenten, naar de betrokken bevoegde instanties met een verzoek om hun toestemming. Tegelijk stuurt de vergunningverlenende instantie die documenten ter kennisgeving naar alle bevoegde instanties van de lidstaten waarvan het grondgebied zal worden doorkruist.

2. De bevoegde instanties van de lidstaten waaraan instemming is gevraagd, stellen de vergunningverlenende instantie binnen drie maanden in kennis van hun besluit. Deze termijn gaat in op de datum waarop het verzoek om instemming is ontvangen; die datum wordt vermeld in de ontvangstbevestiging. Indien de bevoegde instanties van de lidstaten waaraan instemming is gevraagd het verzoek afwijzen, vermelden zij de redenen daarvoor.

Indien de bevoegde instanties van de lidstaten waaraan instemming is gevraagd niet binnen de in de eerste alinea vastgestelde termijn antwoorden, worden zij geacht hun instemming te hebben gegeven.

3. De vergunningverlenende instantie neemt een beslissing over het verzoek vier maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend.

4. De vergunning wordt verleend tenzij een weigering gerechtvaardigd is op basis van één of meer van de in artikel 8 quater, lid 2, onder a) tot en met d), genoemde gronden.

5. Indien één van de bevoegde autoriteiten bezwaar maakt tegen de vergunning, kan de zaak binnen twee maanden na ontvangst van haar antwoord worden doorverwezen naar de Commissie.

6. Na raadpleging van de lidstaten waarvan de bevoegde autoriteiten bezwaar hebben gemaakt, neemt de Commissie binnen vier maanden na ontvangst van de kennisgeving van de vergunningverlenende instantie een besluit. Dat besluit wordt van kracht 30 dagen na de kennisgeving ervan aan de betrokken lidstaten.

7. Het besluit van de Commissie blijft van toepassing tot de lidstaten overeenstemming bereiken en de vergunningverlenende autoriteit een besluit neemt over de aanvraag.”;

10) De volgende artikelen 8 bis tot en met 8 quinquies worden ingevoegd:

“Artikel 8 bis

Vergunningsprocedure voor internationaal personenvervoer over afstanden van 100 km of meer in vogelvlucht

1. De vergunningverlenende instantie neemt een beslissing over het verzoek twee maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend.
2. Een vergunning wordt verleend behalve wanneer een weigering gerechtvaardigd is op basis van één of meer van de in artikel 8 quater, lid 2, onder a) tot en met c), genoemde gronden.
3. De vergunningverlenende instantie stuurt ter kennisgeving een afschrift van de aanvraag naar de bevoegde instanties van alle lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet, alsmede de bevoegde instanties van de lidstaten waarvan het grondgebied wordt doorkruist zonder reizigers op te nemen of af te zetten, samen met een afschrift van alle andere dienstige documenten en haar beoordeling.

Artikel 8 ter

Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer

1. De vergunningverlenende instantie neemt een beslissing over het verzoek twee maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend. Die termijn kan worden verlegd tot vier maanden indien een analyse is vereist overeenkomstig artikel 8 quater, lid 2, onder d).
2. Vergunningen voor binnenlands geregeld vervoer worden verleend behalve wanneer een weigering gerechtvaardigd kan worden op basis van één of meer van de in artikel 8 quater, lid 2, onder a) tot en met c), genoemde gronden en, indien er passagiers worden vervoerd over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht, artikel 8 quater, lid 2, onder d).
3. De in lid 2 bedoelde afstand mag worden verhoogd tot 120 kilometer wanneer de nieuwe geregelde vervoersdienst een plaats van vertrek en een bestemming zal bedienen die reeds het voorwerp uitmaken van meer dan één openbaredienstcontract.

Artikel 8 quater

Besluiten van de vergunningverlenende instanties

1. Op grond van de procedure van de artikelen 8, 8 bis of 8 ter, verleent de vergunningverlenende instantie een vergunning, een vergunning met een aantal beperkingen of wijst zij de aanvraag af. De vergunningverlenende instantie stelt de in artikel 8, lid 1, bedoelde bevoegde instanties in kennis van haar besluit.
2. Besluiten waarbij een vergunning wordt geweigerd of een vergunning met beperkingen wordt verleend, worden met redenen omkleed.
Er wordt een vergunning verleend tenzij een weigering gerechtvaardigd is op basis van één of meer van de volgende gronden:
 - a) de aanvrager is niet in staat het vervoer waarvoor hij een aanvraag heeft ingediend te verrichten met het materieel dat direct te zijner beschikking staat;

- b) de aanvrager heeft niet voldaan aan de nationale of internationale wetgeving inzake het wegvervoer, en met name niet aan de voorwaarden en vereisten betreffende de vergunningen voor internationaal personenvervoer over de weg, of heeft ernstige inbreuken gepleegd op de EU-wetgeving inzake het wegvervoer, in het bijzonder de normen voor voertuigen en de rij- en rusttijden van de bestuurders;
- c) in het geval van een aanvraag voor verlenging van de vergunning: de voorwaarden voor de vergunning zijn niet vervuld;
- d) een toezichthoudende instantie stelt op basis van een objectieve economische analyse vast dat de geplande busdienst het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen.

Alleen het feit dat een vervoerder lagere prijzen aanbiedt dan andere wegvervoerders of het feit dat de betrokken verbinding reeds door andere vervoerders wordt geëxploiteerd, is voor vergunningverlenende instanties geen voldoende reden om een aanvraag af te wijzen.

3. De lidstaten waarborgen dat de besluiten van de vergunningverlenende instantie kunnen worden getoetst door de rechter. Die toetsing mag slechts een schorsende werking hebben indien het besluit van de vergunningverlenende instantie onmiddellijk tot gevolg heeft dat de insteller van het beroep onherstelbare of duidelijk buitensporige schade wordt toegebracht. Deze bepaling doet geen afbreuk aan de constitutionele bevoegdheden van de rechterlijke instantie van de betrokken lidstaat waarbij het beroep aanhangig is.

Artikel 8 quinquies

Beperking op het recht op toegang

1. De lidstaten kunnen het recht op toegang tot de markt voor internationaal en binnenlands geregeld vervoer beperken indien de voorgestelde geregelde vervoersdienst passagiers zal vervoeren over afstanden van minder dan 100 km in vogelvlucht en als die dienst het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen.

2. De bevoegde autoriteiten die een openbaredienstcontract hebben gegund of de exploitanten van openbare diensten die het openbaredienstcontract uitvoeren, kunnen de toezichthoudende instantie verzoeken een analyse te verrichten om na te gaan of het economisch evenwicht van het openbaredienstcontract al dan niet in het gedrang zou komen.

De toezichthoudende instantie onderzoekt het verzoek en beslist de economische analyse al dan niet uit te voeren. Zij stelt de betrokken partijen in kennis van haar besluit.

3. Wanneer de toezichthoudende instantie een economische analyse uitvoert, stelt zij alle belanghebbende partijen binnen zes weken na de ontvangst van alle relevante informatie in kennis van de resultaten van die analyse en van haar conclusie. De toezichthoudende instantie kan besluiten dat een vergunning moet worden verleend, moet worden verleend onder voorwaarden of moet worden geweigerd.

De conclusies van de toezichthoudende instantie zijn bindend voor de vergunningverlenende instanties.

4. De bevoegde autoriteiten en de exploitanten van openbare diensten verstrekken de toezichthoudende instantie de informatie die zij nodig heeft voor de toepassing van de leden 2 en 3.

5. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de procedure en criteria die voor de toepassing van dit artikel moeten worden gevolgd.”;

11) In artikel 9 wordt de eerste alinea vervangen door:

“De artikelen 8, 8 bis, 8 ter en 8 quater zijn van overeenkomstige toepassing op de aanvragen om verlenging van een vergunning of tot wijziging van de voorwaarden van het aan een vergunning onderworpen vervoer.”;

12) De titel van hoofdstuk IV wordt vervangen door:

"BIJZONDERE VORMEN VAN GEREGLD VERVOER WAARVOOR GEEN VERGUNNING VEREIST IS";

13) In artikel 12 worden de leden 1 tot en met 5 geschrapt;

14) Artikel 13 wordt geschrapt;

15) Artikel 15 wordt vervangen door:

“Artikel 15

Toegestaan cabotagevervoer

Cabotagevervoer is toegestaan voor de volgende vormen van vervoer:

a) bijzondere vormen van geregeld vervoer op tijdelijke basis, mits dat vervoer het voorwerp uitmaakt van een contract tussen de organisator en de vervoersondernemer;

b) ongeregeld vervoer dat tijdelijk wordt verricht;

c) geregeld vervoer dat overeenkomstig deze verordening wordt verricht.”;

16) Artikel 17 wordt geschrapt;

17) De eerste zin van artikel 19, lid 2, komt als volgt te luiden:

“2. Vervoerders die cabotage of internationaal personenvervoer verrichten met touringcars en autobussen staan toe dat het correct verrichten van het vervoer wordt gecontroleerd, met name wat de rij- en rusttijden betreft.”;

18) Artikel 20 wordt vervangen door:

“Artikel 20

Wederzijdse bijstand

1. De lidstaten verlenen elkaar bijstand met het oog op de toepassing van en het toezicht op deze verordening. Zij wisselen gegevens uit via de overeenkomstig artikel 18 van Verordening (EG) nr. 1071/2009 opgerichte nationale contactpunten.

2. De toezichthoudende instanties werken samen bij het uitvoeren van economische analyses van de impact van voorgestelde geregelde vervoersdiensten op het economisch evenwicht van openbaredienstcontracten voor grensoverschrijdend openbaar vervoer. De vergunningverlenende instantie raadpleegt de toezichthoudende

instanties van alle andere lidstaten die op de route van de geregelde internationale vervoersdienst liggen en verzoeken hen desgevallend alle nodige informatie te verstrekken alvorens een besluit te nemen.”;

19) Artikel 26 wordt vervangen door:

“*Artikel 26*

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in artikel 4, lid 2, artikel 5, lid 5, artikel 6, lid 4, artikel 7, lid 2, artikel 8 quinquies, lid 5, en artikel 28, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4, lid 2, artikel 5, lid 5, artikel 6, lid 4, artikel 7, lid 2, artikel 8 quinquies, lid 5, en artikel 28, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 2, artikel 5, lid 5, artikel 6, lid 4, artikel 7, lid 2, artikel 8 quinquies, lid 5, en artikel 28, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”;

20) Artikel 28 wordt vervangen door:

“*Artikel 28*

Verslaglegging

1. De lidstaten delen de Commissie elk jaar uiterlijk op 31 januari, en voor het eerst uiterlijk op 31 januari [...*de eerste maand januari van het jaar volgende op de inwerkingtreding van deze verordening*], mee hoeveel vergunningen voor geregeld vervoer zij het vorige jaar hebben afgegeven en

hoeveel vergunningen voor geregeld vervoer er op 31 december van dat jaar in totaal geldig waren. Die informatie wordt afzonderlijk verstrekt voor elk land van bestemming van het geregeld vervoer. Elke lidstaat stelt de Commissie ook in kennis van de gegevens inzake cabotagevervoer, in de vorm van bijzonder geregeld vervoer en ongeregeld vervoer, dat tijdens het vorige jaar door in die lidstaat gevestigde vervoerders is verricht.

2. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat van ontvangst stellen de Commissie elk jaar uiterlijk op 31 januari, en voor het eerst uiterlijk op 31 januari [...de eerste maand januari na de datum van inwerkingtreding van deze verordening], in kennis van statistische gegevens over het tijdens het vorige jaar afgegeven aantal vergunningen voor cabotagevervoer in de vorm van geregeld vervoer als bedoeld in artikel 15, onder c).

3. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om het formaat te bepalen van de tabel die moet worden gebruikt voor het verstrekken van de gegevens en statistieken als bedoeld in de leden 1 en 2.

4. De lidstaten stellen de Commissie elk jaar uiterlijk op 31 januari, en voor het eerst uiterlijk op 31 januari [...de eerste maand januari van het jaar volgende op de inwerkingtreding van deze verordening], in kennis van het aantal vervoerders die op 31 december van het vorige jaar een communautaire vergunning bezaten en van het aantal gewaarmerkte afschriften, hetgeen overeenstemt met het aantal voertuigen dat op die datum in bedrijf was.

5. Uiterlijk op [datum 5 jaar na de datum van toepassing van deze verordening] dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing van deze verordening. In dat verslag wordt informatie verstrekt over de mate waarin deze verordening heeft bijgedragen tot een betere werking van de markt voor het personenvervoer over de weg”.

Artikel 2

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing vanaf [XX]

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter