



---

## AANGENOMEN TEKSTEN

---

**P8\_TA(2019)0125**

### **Gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten \*\*\*I**

**Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 14 februari 2019 over het 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 (COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD))**

**(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)**

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2017)0647),
  - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C8-0396/2017),
  - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
  - gezien het gemotiveerde advies dat in het kader van Protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid is uitgebracht door het Ierse parlement, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
  - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 19 april 2018<sup>1</sup>,
  - gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,
  - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A8-0032/2019),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
  2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel

---

<sup>1</sup> PB C 262 van 25.7.2018, blz. 47.

<sup>2</sup> PB C 387 van 25.10.2018, blz. 70.

vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;

3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

**P8\_TC1-COD(2017)0288**

**Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 14 februari 2019 met het oog op de vaststelling van Verordening (EU) .../... 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 Comité<sup>3</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>4</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure<sup>5</sup>,

---

<sup>3</sup> PB C 262 van 25.7.2018, blz. 47.

<sup>4</sup> PB C 387 van 25.10.2018, blz. 70.

<sup>5</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 14 februari 2019.

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij de toepassing van Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad<sup>6</sup> is gebleken dat *sommige* vervoerders op binnenlandse markten *ongerechtvaardigde* belemmeringen ondervinden bij de ontwikkeling van busdiensten *ten behoeve van reizigers*. 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 *en hogere infrastructuurkosten*. [Am. 1]
- (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 *maar mag geen (voor)stedelijke kernen of agglomeraties omvatten en mag geen afbreuk doen aan de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad*<sup>7</sup>. [Am. 2]

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1).

- (3) ~~In elke~~ ***Elke*** lidstaat moet een onafhankelijke en onpartijdige instantie ~~worden aangewezen~~ ***aanwijzen, die tot taak heeft bindende adviezen uit te brengen***, 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. [Am. 3]
- (4) Commercieel geregeld vervoer mag het economisch evenwicht van bestaande ***of gegunde*** openbaredienstcontracten ***overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1370/2007*** niet in het gedrang brengen. Daarom moet de toezichthoudende instantie een objectieve economische analyse kunnen uitvoeren ***en de bevoegdheid hebben*** om ~~zich ervan~~ ***eventueel de nodige maatregelen voor te vergewissen stellen om te waarborgen*** dat dit niet het geval is. ***Commercieel geregeld vervoer mag niet wedijveren met vervoersondernemingen waaraan exclusieve rechten zijn toegekend voor het verrichten van bepaalde openbare personenvervoersdiensten in ruil voor de naleving van openbaredienstverplichtingen in het kader van een openbaredienstcontract.*** [Am. 4]

- (5) ***Het verrichten van*** geregeld vervoer in de vorm van cabotage moet worden gekoppeld aan de voorwaarde dat de vervoerder een communautaire vergunning bezit ***en dat er een slimme tachograaf overeenkomstig hoofdstuk II van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad<sup>8</sup> wordt ingezet.*** Om de effectieve controle op dergelijk vervoer door de handhavingsinstanties te faciliteren, moeten de regels inzake de afgifte van communautaire vergunningen worden verduidelijkt ***en moet de IMI-module (Informatiesysteem interne markt) voor de toezending van verklaringen van terbeschikkingstelling en elektronische aanvragen worden ontwikkeld, met behulp waarvan inspecteurs die wegcontroles uitvoeren, rechtstreeks en onmiddellijk toegang hebben tot de gegevens en informatie in het European Register of Road Transport Undertakings (ERRU) en het IMI, en ervoor kan worden gezorgd dat de sociale premies voor de gedetacheerde buschauffeurs ook daadwerkelijk worden betaald.*** [Am. 5]
- (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. ***De exploitatie van een terminal moet worden goedgekeurd door een nationale instantie, die moet bepalen welke eisen noodzakelijk zijn en aan welke eisen voldaan moet worden.*** Bij de toezichthoudende instantie moet beroep kunnen worden aangetekend tegen beslissingen om de toegang te beperken of te weigeren. ***De lidstaten kunnen terminals die eigendom zijn van de terminalexploitant en door hem uitsluitend gebruikt worden voor zijn eigen personenvervoer over de weg, uitsluiten.*** [Am. 6]

---

<sup>8</sup> Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

- (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 **door de lidstaten bepaalde** minimumafstand **van in geen geval meer dan 100 km over de weg** 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.~~ [Am. 7]
- (9) Niet-ingezeten vervoerders moeten onder dezelfde voorwaarden als ingezeten vervoerders binnenlands geregeld vervoer kunnen exploiteren, **mits zij voldoen aan de bepalingen inzake het wegvervoer of andere relevante bepalingen van nationaal, internationaal en Unierecht.** [Am. 8]

- (10) De administratieve formaliteiten moeten *zoveel **waar*** 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.~~ [Am. 9]
- ~~(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.~~ [Am. 10]
- (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 openbardienstcontract 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 wetgeven<sup>9</sup>. 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. **[Am. 11]**
- (15) Verordening (EG) nr. 1073/2009 moet derhalve dienovereenkomstig worden gewijzigd,  
HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

---

<sup>9</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

## 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 *interstedelijk* personenvervoer over de weg voor rekening van derden dat door een niet-ingezeten vervoerder wordt verricht, zoals bepaald in hoofdstuk V, **en doet geen afbreuk aan de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1370/2007.**”; [Am. 12]

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;”;~~  
[Am. 83]

c) de volgende punten 9 tot en met 11 ter worden toegevoegd:

- “9. „terminal”: een faciliteit ~~met een oppervlakte van minstens 600 m<sup>2</sup>~~ **waarvoor vergunning is verleend**, met een parkeerplaats waar bussen en touringcars passagiers opnemen of afzetten; [Am. 13]
10. „terminalexploitant”: een entiteit **in een lidstaat** die verantwoordelijk is voor het verlenen **beheer** van toegang tot een terminal **en voldoet aan de eisen inzake vakbekwaamheid en financiële draagkracht**; [Am. 14]
11. „haalbaar alternatief”: een andere terminal die vanuit economisch oogpunt aanvaardbaar is voor de vervoerder en **die hem vergelijkbare infrastructuur en vervoersverbindingen biedt als de oorspronkelijk aangevraagde terminal**, die **reizigers toegang biedt tot andere vormen van openbaar vervoer en die de vervoerder** in staat stelt de betrokken vervoersdienst **op vergelijkbare wijze** te exploiteren **als bij de oorspronkelijk aangevraagde terminal**; [Am. 15]

*11 bis. "openbardienstcontract": een of meer juridisch bindende overeenkomsten tussen een bevoegde instantie en een exploitant van openbare diensten waarbij de exploitant van openbare diensten in het kader van de openbardienstverplichtingen wordt belast met het beheer en de exploitatie van openbare personenvervoersdiensten; naargelang de wetgeving van de lidstaten kan het contract ook bestaan in een door een bevoegde instantie genomen besluit in de vorm van een specifiek wettelijk of bestuursrechtelijk besluit, of waarin de voorwaarden worden vastgesteld waaronder de bevoegde instantie de diensten zelf mag verzekeren of toevertrouwen aan een interne exploitant; [Am. 16]*

*11 ter. "alternatieve route": een route met dezelfde plaats van vertrek en bestemming als de reisweg van een bestaande geregelde dienst, die in de plaats daarvan kan worden gebruikt."; [Am. 17]*

3) Het volgende artikel wordt ingevoegd voor hoofdstuk II:

“Artikel 3 bis

Toezichthoudende instantie

1. **De bevoegde instanties van elke lidstaat wijst wijzen** voor het personenvervoer over de weg een nationale **openbare** toezichthoudende instantie aan. Die instantie moet een onpartijdige instantie zijn die organisatorisch, functioneel, hiërarchisch en wat de besluitvorming betreft, juridisch gescheiden, **transparant** en onafhankelijk is van elke andere publieke of privaatrechtelijke entiteit. Zij moet onafhankelijk zijn van alle bevoegde autoriteiten die bij de gunning van openbaredienstcontracten zijn betrokken. [Am. 18]

De toezichthoudende instantie kan ~~ook~~ **een reeds bestaande instantie zijn, die verantwoordelijk zijn is** voor andere gereguleerde ~~sectoren~~ **diensten**. [Am. 19]

2. De toezichthoudende instantie voor het personenvervoer over de weg dient te beschikken over de noodzakelijke organisatorische capaciteit in termen van personele, **financiële** en andere middelen **om haar taken te vervullen**; die middelen moeten in verhouding staan tot het belang van die sector in de betrokken lidstaat. [Am. 20]

***2 bis. Onverminderd de bevoegdheden van de nationale mededingingsautoriteiten heeft de toezichthoudende instantie de bevoegdheid toezicht te houden op de concurrentiesituatie op de binnenlandse markt voor geregeld personenvervoer over de weg, met het oog op het voorkomen van discriminatie of misbruik van een machtspositie op de markt, ook door middel van onderaanneming. Haar adviezen zijn bindend. [Am. 21]***

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 openbaredienstcontract in gedrang zouden brengen;
- b) verzamelen en verstrekken van informatie over de toegang tot terminals; ~~en~~  
***teneinde ervoor te zorgen dat exploitanten van diensten onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang krijgen tot de terminalsteneinde ervoor te zorgen dat exploitanten van diensten onder eerlijke, billijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang krijgen tot de terminals; [Am. 22]***
- c) beslissingen nemen over beroepen tegen besluiten van terminalexploitanten; ~~en~~  
***en [Am. 23]***

***c bis) een openbaar toegankelijk elektronisch register opzetten met alle binnenlandse en internationale geregelde vervoersdiensten waarvoor een vergunning is verleend. [Am. 24]***

4. De toezichthoudende instantie mag voor de uitoefening van haar taken om relevante informatie vragen aan ~~de~~ **andere** bevoegde instanties, terminalexploitanten, aanvragers van een vergunning en alle andere betrokken partijen op het grondgebied van de betrokken lidstaat. [Am. 25]

De gevraagde informatie wordt verstrekt binnen een redelijke, door de toezichthoudende instantie vastgestelde termijn van ten hoogste een maand. In **naar behoren** 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. [Am. 26]

5. De lidstaten waarborgen dat de besluiten van de toezichthoudende instantie openstaan voor **onverwijld**e 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. [Am. 27]

6. De door de toezichhoudende instantie genomen besluiten worden openbaar gemaakt ***binnen twee weken nadat zij zijn vastgesteld.***”; [Am. 28]

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 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.

***1 bis. Indien terminalexploitanten toegang verlenen, voldoen touringcar- en autobusexploitanten aan de bestaande voorwaarden met betrekking tot de terminal. [Am. 29]***

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

Verzoeken om toegang ***tot terminals*** mogen alleen ***naar behoren gemotiveerd*** worden geweigerd als een terminal met een capaciteitsgebrek kampt, ***als er sprake is van herhaaldelijke achterstallige betaling of in geval van naar behoren gedocumenteerde ernstige en herhaalde inbreuken door de wegvervoeronderneming, dan wel op grond van andere nationale bepalingen, op voorwaarde dat zij consistent worden toegepast en niet discriminerend zijn voor bepaalde vervoerders die toegang tot een terminal wensen, of hun bedrijfsmodellen. Indien een verzoek wordt geweigerd, stelt de terminalexploitant ook de toezichthoudende instantie in kennis van zijn besluit. [Am. 30]***

Wanneer een terminalexploitant een verzoek om toegang weigert, ~~stelt~~ **wordt** hij **ertoe aangespoord de best** haalbare alternatieven voor **te stellen waarvan hij weet heeft**. [Am. 31]

3. Terminalexploitanten maken minstens de volgende informatie bekend in ~~twee of meer~~ **de respectieve nationale talen en in een andere officiële taal** van de Unie: [Am. 32]

a) een lijst van alle geleverde diensten en de tarieven voor die diensten;

**a bis) een lijst van alle aanwezige infrastructuur en technische voorzieningen van de terminal;** [Am. 33]

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 toezichthoudende instantie en, indien zij daarover beschikken, gepubliceerd op hun websites.

De informatie wordt bijgewerkt en zo nodig gewijzigd.”;

*3 bis. De lidstaten kunnen terminals die eigendom zijn van de terminalexploitant en door hem uitsluitend gebruikt worden voor zijn eigen personenvervoer over de weg, van de toepassing van dit artikel uitsluiten. Wanneer de toezichthoudende instanties verzoeken om uitsluiting in aanmerking nemen, houden zij rekening met de beschikbaarheid van haalbare alternatieven. [Am. 34]*

7) Het volgende artikel 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. [Am. 35]~~

3. De terminalexploitant neemt een besluit binnen twee maanden **onverwijld en uiterlijk een maand** na de datum van indiening van het verzoek om toegang tot de terminal door de vervoerder **een besluit. Indien de Beslissingen over toegang worden gemotiveerd wordt geweigerd, motiveert de terminalexploitant zijn besluit.**  
[Am. 36]
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, **onverminderd het nationale recht met betrekking tot rechterlijke toetsing**. De toezichthoudende instantie kan haar besluiten handhaven middels doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties. [Am. 37]

Het besluit is uitsluitend onderworpen aan rechterlijke toetsing.”;

8) 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.”;

9) 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.”;

10) Artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Vergunningsprocedure *en procedure voor de schorsing en intrekking van vergunningen* voor internationaal personenvervoer over afstanden van ~~minder dan~~ *maximaal* 100 km ~~in vogelvlucht over de weg~~ [Am. 38]

1. Vergunningen worden afgegeven in overleg met de bevoegde instanties van alle lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet en worden vervoerd over *door elke lidstaat bepaalde* afstanden van ~~minder dan~~ *maximaal* 100 km ~~in vogelvlucht over de weg~~. 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. [Am. 39]

2. De bevoegde instanties van de lidstaten waaraan instemming is gevraagd, stellen de vergunningverlenende instantie binnen ~~de~~ **twee** 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. **[Am. 40]**

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~~ **drie** maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend. **[Am. 41]**
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 **objectieve** gronden **in verband met het algemeen belang**. **[Am. 42]**



*4 bis. Indien een internationale geregelde vervoersdienst met autobussen en touringcars het economische evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang heeft gebracht om uitzonderlijke redenen die op het moment van de verlening van de vergunning niet konden worden voorzien en die niet onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het openbaredienstcontract vallen, kan de betrokken lidstaat, met instemming van de Commissie, zes maanden na kennisgeving daarvan aan de vervoerder, de vergunning voor de dienstverlening schorsen of intrekken. De vervoerder heeft de mogelijkheid om tegen dat besluit beroep aan te tekenen. [Am. 43]*

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~~ **uiterlijk twee** 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 bevoegde instanties** in de betrokken lidstaten. [Am. 44]

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

11) De volgende artikelen worden ingevoegd:

“Artikel 8 bis

Vergunningsprocedure *en procedure voor de schorsing en intrekking van vergunningen* voor internationaal personenvervoer over afstanden van *meer dan* 100 km ~~of meer in~~ ~~voegvlucht~~ *over de weg* [Am. 45]

1. De vergunningverlenende instantie neemt ~~een beslissing over het verzoek~~ *onverwijld en uiterlijk* twee maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend, *een beslissing over het verzoek*. [Am. 46]
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) *bis*), genoemde gronden. [Am. 47]

3. De vergunningverlenende instantie stuurt ~~ter kennisgeving~~ ***binnen twee weken na ontvangst van de aanvraag*** een afschrift van de aanvraag naar de bevoegde instanties van alle lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet, ***samen met een afschrift van alle andere dienstige documenten en haar beoordeling***, alsmede ***een verzoek om hun toestemming. De vergunningverlenende instantie stuurt de desbetreffende documenten ter kennisgeving ook naar*** 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.~~ [Am. 48]

***3 bis. Indien één van de bevoegde instanties van de lidstaten waar passagiers worden opgenomen of afgezet, op een van de in lid 2 genoemde gronden bezwaar maakt tegen de vergunning, kan de vergunning niet worden afgegeven, maar kan de zaak binnen een maand na ontvangst van haar antwoord worden doorverwezen naar de Commissie.*** [Am. 49]

**3 ter. Na raadpleging van de lidstaten waarvan de bevoegde instanties 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.**  
[Am. 50]

**3 quater. Het besluit van de Commissie blijft van toepassing tot de lidstaten overeenstemming bereiken en de vergunningverlenende instantie een besluit neemt over de aanvraag.** [Am. 51]

Artikel 8 ter

Vergunningsprocedure voor binnenlands geregeld vervoer

1. De vergunningverlenende instantie neemt een beslissing over het verzoek **uiterlijk** twee maanden na de datum waarop de vervoerder het verzoek heeft ingediend. Die termijn kan worden verlegd tot vier **drie** maanden indien een analyse is vereist overeenkomstig artikel 8 quater, lid 2, onder d). [Am. 52]
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) **bis**), genoemde gronden en, indien er passagiers worden vervoerd **vervoerd** over afstanden van ~~minder dan~~ **maximaal** 100 km ~~in vogelvlucht~~ **over de weg**, artikel 8 quater, lid 2, onder d). [Am. 53]

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.~~  
[Am. 54]

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 ***of een vergunning wordt geschorst of ingetrokken***, worden met redenen omkleed ***en berusten in voorkomend geval op de analyses van de toezichhoudende instantie. De aanvrager of de vervoerder die de betrokken dienst verricht, heeft de mogelijkheid om beroep aan te tekenen tegen de besluiten van de vergunningverlenende instantie.*** [Am. 55]

Er wordt een vergunning verleend tenzij een weigering gerechtvaardigd is ***De vergunningsaanvraag kan slechts worden geweigerd*** op basis van één of meer van de volgende gronden: [Am. 56]

- 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, ***nationale wetgeving of, in voorkomend geval, regionale wetgeving***, inzake het wegvervoer, in het bijzonder de ~~normen~~ ***technische voorschriften*** voor voertuigen en ***de emissienormen alsook de normen voor de rij- en rusttijden van de bestuurders***; [Am. 57]
- c) in het geval van een aanvraag voor verlenging van de vergunning: de voorwaarden voor de vergunning zijn niet vervuld;

*c bis) de aanvrager heeft om een vergunning verzocht voor een geregelde dienst op dezelfde route of een alternatieve route waarvoor een bevoegde instantie aan een exploitant van openbare diensten een exclusief recht heeft toegekend voor het verrichten van bepaalde openbare personenvervoersdiensten in ruil voor de naleving van openbardienstverplichtingen in het kader van een openbardienstcontract overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1370/2007. Deze grond voor weigering doet geen afbreuk aan artikel 8 quinquies, punt 1 bis, van deze verordening; [Am. 58]*

d) een toezichthoudende instantie stelt op basis van een objectieve economische analyse vast dat de geplande busdienst het economisch evenwicht van een openbardienstcontract in het gedrang zou brengen. *In die analyse worden de relevante structurele en geografische kenmerken van de markt en van het net in kwestie beoordeeld (omvang, kenmerken van de vraag, complexiteit van het net, technisch en geografisch isolement, diensten die onder het contract vallen), en wordt nagegaan of de nieuwe dienst tot verbetering van de kwaliteit dan wel kosteneffectiviteit van de dienst leidt. [Am. 59]*

Alleen het feit dat een vervoerder *die een vergunning aanvraagt* lagere prijzen aanbiedt dan andere wegvervoerders, *is voor vergunningverlenende instanties geen voldoende reden om een aanvraag af te wijzen, tenzij de toezichthoudende instantie of andere relevante nationale instanties vaststellen dat de aanvrager die de markt wil betreden, van plan is gedurende langere tijd diensten onder hun normale waarde aan te bieden, en dat hij daarmee waarschijnlijk de eerlijke concurrentie zal ondermijnen. Alleen* 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. [Am. 60]

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 *per autobus en touringcar* beperken indien de voorgestelde geregelde vervoersdienst passagiers zal vervoeren over afstanden van ~~minder dan~~ **maximaal** 100 km in vogelvlucht *over de weg* en als die dienst het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang zou brengen, *of over onverschillig welke afstand als de vervoersdienst in een (voor)stedelijk centrum of een agglomeratie wordt uitgevoerd of voorziet in de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden, of indien de aanvrager niet heeft voldaan aan de bepalingen inzake het wegvervoer of andere relevante bepalingen van nationaal, internationaal of Unierecht.* [Am. 61]

*1 bis. Wanneer een bevoegde instantie aan een onderneming exclusieve rechten heeft toegekend om een openbaredienstcontract uit te voeren overeenkomstig artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1370/2007, geldt de bescherming van de exclusieve rechten uitsluitend voor de verrichting van openbare personenvervoersdiensten op diezelfde routes of op alternatieve routes. Die verlening van exclusieve rechten vormt geen beletsel voor de vergunning van nieuwe geregelde diensten indien die diensten niet wedijveren met de dienst die in het kader van het openbaredienstcontract wordt verleend, of op andere routes wordt verricht.*

[Am. 62]

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.

***Indien een dergelijk verzoek is ontvangen, onderzoekt de toezichthoudende instantie het verzoek en beslist kan zij beslissen de economische analyse overeenkomstig artikel 8 quater, lid 2, onder d) al dan niet uit te voeren, tenzij er uitzonderlijke praktische of andere redenen zijn die de beslissing rechtvaardigen om de analyse niet uit te voeren.*** Zij stelt de betrokken partijen in kennis van haar besluit. [Am. 63]

3. Wanneer de toezichthoudende instantie een economische analyse uitvoert, stelt zij alle belanghebbende partijen ~~binnen zes weken~~ ***zo spoedig mogelijk en uiterlijk drie maanden*** 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. [Am. 64]

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, ***met name wat betreft de uitvoering van de economische analyse***; [Am. 65]

***5 bis. De lidstaten kunnen het vergunningssysteem voor binnenlands geregeld vervoer verder liberaliseren wat betreft de vergunningsprocedures en de afstanden in kilometers.***"; [Am. 66]

12) 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.”;

13) De titel van hoofdstuk IV wordt vervangen door:

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

*13 bis) Aan artikel 11 wordt het volgende lid toegevoegd:*

*"3 bis. Een lidstaat kan besluiten te verlangen dat een niet-ingezeten vervoerder in de lidstaat van ontvangst aan de voorwaarden inzake de vestigingseis van Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad\* voldoet nadat aan deze vervoerder een vergunning voor binnenlands geregeld vervoer is verleend en voordat de vervoerder de betrokken dienst begint te verrichten. Deze besluiten worden met redenen omkleed. In het besluit wordt rekening gehouden met de omvang en de duur van de activiteit van de niet-ingezeten vervoerder in de lidstaat van ontvangst. Indien de lidstaat van ontvangst vaststelt dat de niet-ingezeten vervoerder niet aan de vestigingseis voldoet, kan hij de aan deze vervoerder verleende relevante vergunningen voor binnenlands geregeld vervoer intrekken of ze schorsen totdat aan die eis is voldaan.*

---

\* *Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad (PB L 300 van 14.11.2009, blz. 51).”; [Am. 67]*

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

~~15) Artikel 13 wordt geschrapt; [Am. 68]~~

16) 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~~; [Am. 69]
- c) geregeld vervoer dat overeenkomstig deze verordening wordt verricht ***door een niet in de lidstaat van ontvangst gevestigde vervoerder, in het kader van een internationale geregelde dienst overeenkomstig deze verordening, met uitzondering van vervoerdiensten die voorzien in de behoeften van een stedelijk centrum of een agglomeratie, of in de behoeften aan vervoer tussen dat centrum of die agglomeratie en de omliggende gebieden. Cabotagevervoer wordt niet onafhankelijk van die internationale dienst uitgevoerd.***”; [Am. 70]

**16 bis) In artikel 16, lid 1, wordt de inleiding vervangen door:**

“1. ~~Onder voorbehoud van *Tenzij in* de toepassing van de communautaire voorschriften is *communautaire wetgeving anders is bepaald, gelden voor* het verrichten van het cabotagevervoer onderworpen aan *cabotagevervoer Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad\** alsmede de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen die in *voorschriften van* de lidstaat van ontvangst van kracht zijn op de *met betrekking tot het* volgende gebieden:~~

---

\* *Richtlijn 96/71/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 1996 betreffende de terbeschikkingstelling van werknemers met het oog op het verrichten van diensten (PB L 18 van 21.1.1997, blz. 1).*”; [Am. 72]

~~17) Artikel 17 wordt geschrapt; [Am. 73]~~

**17 bis) Artikel 17 wordt vervangen door:**

"Artikel 17

Controledocumenten voor cabotagevervoer

1. Bij ongeregeld cabotagevervoer is een ~~in artikel 12 bedoeld reisblad vereist dat zich aan boord van het voertuig moet bevinden en~~ **in papieren of digitale vorm vereist dat** op verzoek van iedere ~~met de controle belaste persoon~~ **bevoegde inspecteur** moet worden getoond.
2. De volgende gegevens moeten op het reisblad worden ingevuld:
  - a) de punten van vertrek en bestemming van het vervoer;
  - b) de datum van aanvang en van beëindiging van het vervoer.
3. ~~De reisbladen worden afgegeven in de vorm van door de bevoegde autoriteit of het bevoegde orgaan van de lidstaat van vestiging gewaarmerkte boekjes, zoals bedoeld in artikel 12.~~

4. In het geval van bijzondere vormen van geregeld vervoer dient het contract, gesloten tussen de vervoerder en degene die het vervoer organiseert, of een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan, als controledocument. ***Ook in dat geval moet evenwel een reisblad worden ingevuld in de vorm van een maandoverzicht.***

~~Ook in dat geval moet evenwel een reisblad worden ingevuld in de vorm van een maandoverzicht.~~

- ~~5. De gebruikte reisbladen worden teruggezonden aan de bevoegde autoriteit of het bevoegde orgaan van de lidstaat van vestiging op een door deze autoriteit of dit orgaan vast te stellen wijze ***Tijdens de controle mag de bestuurder contact opnemen met het hoofdkantoor, de vervoersmanager of een andere persoon of entiteit die de gevraagde documenten kan bezorgen.*** [Am. 74].~~

- 18) 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.”;

- 19) 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 openbaardienstcontracten 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.”;

20) 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.”;

21) Artikel 28 wordt vervangen door:

“Artikel 28

Verslaglegging

1. De *bevoegde instanties van 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. **[Am. 75]**
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~~ **het stelsel** voor het personenvervoer over de weg, **in het bijzonder voor passagiers, de werknemers in autobussen en touringcars, en het milieu**". [Am. 76]

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*