

Βρυξέλλες, 8.11.2017
COM(2017) 647 final

2017/0288 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος της δεύτερης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα η οποία αποσκοπεί να κατευθύνει τις προσπάθειες καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής, να καταστήσει την ευρωπαϊκή βιομηχανία ισχυρότερη και πιο ανταγωνιστική, και να βελτιώσει την ποιότητα διαβίωσης και τις επιλογές των πολιτών όσον αφορά την καθημερινή τους μετακίνηση. Η ελεύθερη κυκλοφορία σε όλο το έδαφος της ΕΕ αποτελεί ουσιαστικό επίτευγμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έχει παράσχει στους πολίτες της τη δυνατότητα να ταξιδεύουν απρόσκοπτα μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, είτε για λόγους εργασίας είτε για λόγους διακοπών. Η παρούσα πρόταση θα βελτιώσει την κινητικότητα των πολιτών σε μεγάλες αποστάσεις και θα αυξήσει τη χρήση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς. Θα έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη υπηρεσιών που θα ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες των πολιτών, ιδίως των εισοδηματικά ασθενέστερων, και διαθέτει το πρόσθετο πλεονέκτημα ότι θα παρέχει περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη. Η πρόταση συμβάλλει στην κάλυψη της αυξανόμενης παγκόσμιας ζήτησης για συνδεσιμότητα από όλες τις γεωγραφικές περιοχές και διασφαλίζει την προσβασιμότητα σε ευρύτερο φάσμα του πληθυσμού. Κατ' αυτόν τον τρόπο συμβάλλει άμεσα στις προτεραιότητες της Επιτροπής για την απασχόληση και την ανάπτυξη και την Ενεργειακή Ένωση.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006¹ εκδόθηκε ως μέρος δέσμης νομοθετικών μέτρων μαζί με τον κανονισμό 1071/2009 για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα². Οι εν λόγω δύο κανονισμοί ρυθμίζουν τους όρους άσκησης του επαγγέλματος και πρόσβασης στην αγορά του τομέα οδικών μεταφορών επιβατών. Αμφότεροι οι κανονισμοί συμβάλλουν στην ορθή λειτουργία, την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα της ενιαίας αγοράς του τομέα οδικών μεταφορών.

Στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 καθορίζονται οι διατάξεις προς τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι επιχειρήσεις που σκοπεύουν να δραστηριοποιηθούν στη διεθνή αγορά οδικών μεταφορών επιβατών και σε εθνικές αγορές, πέραν της αγοράς του κράτους μέλους εγκατάστασής τους (γνωστές και ως ενδομεταφορές). Ο κανονισμός περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα έγγραφα που πρέπει να εκδίδονται προς τις εν λόγω επιχειρήσεις από το κράτος μέλος ταξινόμησης (κοινοτική άδεια) και από την εκδίδουσα αρχή (άδεια τακτικής γραμμής). Επίσης, καθορίζει διατάξεις σχετικά με τις κυρώσεις για παραβάσεις των εν λόγω υποχρεώσεων, καθώς και διατάξεις σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.

Από το 2015 έως το 2017 διενεργήθηκε εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού³, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός επιτυγχάνει μερικώς μόνο τον αρχικό στόχο του να προωθηθούν οι μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία ως βιώσιμη εναλλακτική λύση στη μεταφορά με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης διαπιστώθηκε ότι το άνοιγμα των εθνικών αγορών για τακτικές γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία δημιουργεί μια κρίσιμη μάζα μεταφορέων οι οποίοι, στη συνέχεια, ξεκινούν να παρέχουν διεθνείς μεταφορές, με αποτέλεσμα να επηρεάζουν περισσότερο τον αριθμό των διεθνών διαδρομών

¹ EE L 300 της 14.11.2009, σ. 88.

² EE L 300 της 14.11.2009, σ. 51.

³ SWD (2017) 361.

και τις συχνότητες των δρομολογίων σε σύγκριση με την επίδραση που ασκεί η πανευρωπαϊκή νομοθεσία και μόνο. Το περαιτέρω άνοιγμα των εθνικών αγορών θα ενισχύσει την ανάπτυξη της διεθνούς αγοράς τακτικών γραμμών, ανεξαρτήτως τυχόν οφελών για τους επιβάτες που ταξιδεύουν εντός της χώρας τους. Τα κύρια προβλήματα που διαπιστώθηκαν ήταν εμπόδια στις εθνικές αγορές που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη υπεραστικών μεταφορών με πούλμαν και λεωφορείο και χαμηλό ποσοστό των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς επιβατών. Η παρούσα πρόταση, που αποτελεί πρωτοβουλία βάσει του προγράμματος ελέγχου της καταλληλότητας και της αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας (REFIT)⁴, έχει ως σκοπό την εξάλειψη των εν λόγω ανεπαρκειών.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση εντάσσεται στο πλαίσιο ευρύτερης επιτελούμενης επανεξέτασης της νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές. Συνδέεται στενά με άλλες ισχύουσες νομοθετικές πράξεις που αφορούν τις οδικές μεταφορές, ιδίως με τη νομοθεσία σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009], τις κοινωνικές διατάξεις [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006]⁵, την οδηγία 2002/15/ΕΚ⁶, την οδηγία 2006/22/ΕΚ⁷ και τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014⁸, και το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας (ευρωβινιέτα) (οδηγία 1999/62/ΕΚ⁹). Ως εκ τούτου, η διευκόλυνση της παροχής υπεραστικών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία, όπως προτείνεται στην παρούσα πρόταση, θα καταστεί ευκολότερη μέσω της εξέτασης των διατάξεων για την εσωτερική αγορά, των κοινωνικών διατάξεων και των διατάξεων για την απόσπαση εργαζομένων με σκοπό να διασφαλιστούν τόσο δίκαιοι όροι εργασίας για τους οδηγούς όσο και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση είναι απολύτως σύμφωνη με την προτεραιότητα της Επιτροπής για τη δημιουργία βαθύτερης και δικαιότερης εσωτερικής αγοράς. Η εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών επιβατών με γραμμές πούλμαν και λεωφορείων θα ενισχυθεί. Επίσης, συνάδει με τους στόχους της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών και τον στόχο της Ενεργειακής Ένωσης περί απαλλαγής των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, καθώς και με την κοινή πολιτική μεταφορών, όπως περιγράφεται στη Λευκή Βίβλο του 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών - Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»¹⁰. Η πρόταση θα δημιουργήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τους μεταφορείς του τομέα, αυξάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις ευκαιρίες απασχόλησης και ανάπτυξης, καθώς και τις επιλογές των επιβατών. Με την παρούσα πρόταση μειώνεται επίσης ο κανονιστικός φόρτος για τους μεταφορείς οδικών μεταφορών επιβατών και διευκρινίζεται το νομικό πλαίσιο - που αμφότερα αποτελούν στόχους του προγράμματος REFIT της ΕΕ.

⁴ Πρωτοβουλία αριθ. 9, παράρτημα 2, πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2017

⁵ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

⁶ ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35.

⁷ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

⁸ ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ.1.

⁹ ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42.

¹⁰ COM(2011) 144 τελικό της 28.3 2011.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η νομική βάση για τον κανονισμό και την προτεινόμενη τροποποίηση συνίσταται στα οριζόμενα στον τίτλο VI (μεταφορές) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και, ιδίως, στο άρθρο 91 στο οποίο αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θεσπίζουν κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών, καθώς και τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εγχώριες μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ, η ΕΕ έχει μαζί με τα κράτη μέλη επιμερισμένη αρμοδιότητα στον τομέα των μεταφορών. Ωστόσο, τροποποιήσεις στους υφιστάμενους κανόνες μπορεί να επιφέρει ο νομοθέτης της ΕΕ και μόνον.

Πέραν τούτου, το συνονθύλευμα κανόνων σχετικά με την πρόσβαση στις εγχώριες αγορές μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία περιορίζει την ικανότητα των μεταφορέων να αναπτύσσουν γραμμές με πούλμαν στα πανευρωπαϊκά δίκτυα και δεν τους επιτρέπει να παρέχουν τη δυνατότητα ενοποίησης με άλλες γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία και τρόπους μεταφοράς. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν από μόνα τους να θεσπίσουν ή να διασφαλίσουν τη συνοχή και τον συντονισμό των ενιαίων κανόνων πρόσβασης στην αγορά που απαιτούνται για τη διαμόρφωση μιας πραγματικής εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητη η θέσπιση κανόνων σε επίπεδο ΕΕ.

• Αναλογικότητα

Όπως αναφέρεται στην ενότητα 7.3 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων, η πρόταση πολιτικής είναι ανάλογη των προβλημάτων που έχουν διαπιστωθεί και δεν προχωρά πέρα από αυτό που απαιτείται για την επίλυσή τους. Η πρόταση περιλαμβάνει μερικές μόνο στοχευμένες τροποποιήσεις του κανονισμού οι οποίες συμβάλλουν στη βελτίωση του ισχύοντος κανονιστικού πλαισίου που διέπει τον τομέα οδικών μεταφορών επιβατών στην ΕΕ και δεν δημιουργεί πρόσθετες κανονιστικές απαιτήσεις για τα ενδιαφερόμενα μέρη οι οποίες δεν θα ήταν ανάλογες προς τα διαπιστωθέντα προβλήματα.

• Επιλογή του νομικού μέσου

Επειδή η νομοθετική πράξη που τροποποιείται είναι κανονισμός, η πράξη τροποποίησής της πρέπει, κατ' αρχήν, να έχει την ίδια μορφή.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

• Εκ των υστέρων αξιολογήσεις/έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας

Το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών στο οποίο βασίστηκε η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 εγκρίθηκε μαζί με την παρούσα πρόταση¹¹.

Τα κύρια προβλήματα που διαπιστώθηκαν είναι:

¹¹ Βλ. υποσημείωση 3.

- Ο τομέας υπεραστικών μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία δεν αναπτύχθηκε με ρυθμούς συγκρίσιμους με αυτούς άλλων τρόπων μεταφοράς και το ποσοστό χρήσης του ως μέσου μεταφοράς εξακολουθεί να μειώνεται επί μεγάλο χρονικό διάστημα.
- Υπάρχουν εμπόδια στις εθνικές αγορές που παρεμποδίζουν την ανάπτυξη των υπεραστικών μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία.
- Οι διεθνείς τακτικές γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία, άνευ της ύπαρξης ανταγωνιστικών υπεραστικών γραμμών, αποτελούν λιγότερο ελκυστική επιλογή μεταφοράς για τους χρήστες.
- Το πεδίο εφαρμογής των στόχων του αρχικού κανονισμού δεν κάλυπτε το πρόβλημα των διακρίσεων όσον αφορά την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς.
- Το συνολικό διοικητικό κόστος εισόδου στην αγορά είναι υπερβολικό.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν με τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την προπαρασκευή της παρούσας πρότασης πληρούσαν τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη διαβούλευση των ενδιαφερόμενων μερών που καθορίζονταν στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 [COM(2002) 704 τελικό].

Η διαδικασία διαβούλευσης περιλάμβανε πέντε χωριστές δραστηριότητες διαβούλευσης. Χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της ανοικτής και στοχευμένης διαβούλευσης και διάφορα εργαλεία διαβούλευσης.

Όπως και στην περίπτωση της ανοικτής διαβούλευσης, από τις 14 Δεκεμβρίου 2016 έως τις 15 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκε επιγραμμική δημόσια διαβούλευση (με αντικείμενο την εκ των υστέρων αξιολόγηση και την εκτίμηση επιπτώσεων) διάρκειας 13 εβδομάδων.

Οι κύριοι στόχοι ήταν οι εξής:

- η συμβολή στην εξέταση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κλάδος, όπως αυτά αποτυπώθηκαν στην εκ των υστέρων αξιολόγηση,
- να επικυρωθούν οι στόχοι των πιθανών παρεμβάσεων πολιτικής· και
- να κατατεθεί η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την καταλληλότητα και τις προσδοκώμενες επιπτώσεις των παρεμβάσεων.

Η διαβούλευση συνίστατο σε δύο ερωτηματολόγια, ένα για το ευρύ κοινό και ένα πιο εξειδικευμένο για τα κύρια ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή έλαβε συνολικά 171 απαντήσεις. Οι 18 απαντήσεις στο γενικό ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από: 8 απαντήσεις πολιτών/καταναλωτών· 7 απαντήσεις επιχειρήσεων 2 απαντήσεις μη κυβερνητικών οργανώσεων· και 1 απάντηση από άλλους ερωτώμενους. Οι 153 απαντήσεις στο εξειδικευμένο ερωτηματολόγιο αποτελούνταν από: 68 απαντήσεις επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην αλυσίδα των μεταφορών· 28 απαντήσεις μη κυβερνητικών αρχών· 17 απαντήσεις εργαζομένων στις οδικές μεταφορές επιβατών· 7 απαντήσεις ρυθμιστικών αρχών· 3 απαντήσεις κυβερνητικών αρχών της ΕΕ· 3 απαντήσεις αρχών επιβολής του νόμου· 1 απάντηση πολίτη/καταναλωτή· 1 απάντηση ακαδημαϊκού· και 25 απαντήσεις από άλλους ερωτώμενους.

Η στοχευμένη διαβούλευση περιλάμβανε την αποστολή αναλυτικού ερωτηματολογίου στα κύρια ενδιαφερόμενα μέρη που προσδιορίστηκαν κατά το στάδιο της διαμόρφωσης της μελέτης. Καταρτίστηκαν τέσσερα διαφορετικά ερωτηματολόγια, καθένα προσαρμοσμένο στο είδος του ενδιαφερόμενου μέρους: 20 απαντήσεις από υπουργεία/ρυθμιστικές αρχές· 2 απαντήσεις πανευρωπαϊκών οργανισμών· 3 απαντήσεις μεταφορέων· και 6 απαντήσεις ενώσεων μεταφορέων.

Πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με σκοπό τη διαμόρφωση αναλυτικής εικόνας των εμπειριών των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς και των απόψεών τους σχετικά με τα διάφορα υπό εξέταση μέτρα. Οι συνεντεύξεις αποτέλεσαν επίσης ευκαιρία να ζητηθούν τα ποσοτικά στοιχεία που απαιτούνται για την εκτίμηση επιπτώσεων. Σε όλες τις περιπτώσεις, υποβλήθηκαν εκ των προτέρων ερωτήσεις ή/και επιδιώχθηκε η παροχή διευκρινήσεων σχετικά με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν μέσω των ερωτηματολογίων. Πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με 6 υπουργεία/ρυθμιστικές αρχές· 4 πανευρωπαϊκούς οργανισμούς· 4 μεταφορείς· και 4 ενώσεις μεταφορέων.

Το Ευρωβαρόμετρο διεξήγαγε ειδική έρευνα κοινής γνώμης μεταξύ των Ευρωπαίων της ΕΕ των 28¹² σχετικά με τις γραμμές με πούλμαν. Από τις 18 Μαρτίου 2017 έως τις 27 Μαρτίου 2017 πραγματοποιήθηκαν 27 901 συνεντεύξεις. Ο στόχος της εν λόγω έρευνας ήταν η καταγραφή των απόψεων των Ευρωπαίων σε σειρά θεμάτων που σχετίζονται με την ικανοποίηση από τις υφιστάμενες γραμμές με πούλμαν στα κράτη μέλη τους και τους λόγους χρήσης/μη χρήσης των εν λόγω γραμμών. Τα βασικά συμπεράσματα της έρευνας είναι τα εξής:

- Σε όλη την ΕΕ, μόνο μια μειονότητα των ερωτώμενων χρησιμοποιεί γραμμές με πούλμαν, με περισσότερους από έξι στους δέκα (64 %) να δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν ποτέ τις γραμμές με πούλμαν για ταξίδια εντός των χωρών τους.
- Ο συχνότερα αναφερόμενος λόγος χρήσης των γραμμών με πούλμαν είναι οι χαμηλές τιμές (33 %).
- Οι συχνότερα αναφερόμενοι τρόποι με τους οποίους οι πολίτες που δεν χρησιμοποιούν τις γραμμές με πούλμαν είναι πιθανότερο να αρχίσουν να τις χρησιμοποιούν είναι η μη κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου (37 %), οι χαμηλότερες τιμές (26 %) και η επέκταση του δικτύου των διαδρομών και των σταθμών (11 %).

Στη διάρκεια της εκ των υστέρων αξιολόγησης και της εκτίμησης επιπτώσεων διοργανώθηκαν αρκετά σεμινάρια για τα ενδιαφερόμενα μέρη, συνεδριάσεις και άλλες εκδηλώσεις.

Οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τη διαβούλευση επιβεβαίωσαν την ύπαρξη των κύριων προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση.

Ως προς τα πιθανά μέτρα πολιτικής, τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστήριξαν σθεναρά στο σύνολό τους την αντιμετώπιση των διακρίσεων όσον αφορά την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς. Οι αντιδράσεις έναντι των πιθανών μέτρων πολιτικής για την άρση των περιορισμών της πρόσβασης στις εθνικές αγορές υπεραστικών μεταφορών ήταν ανάμεικτες, με ορισμένες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών να υποστηρίζουν τις αλλαγές και άλλες να εκφράζουν τη διστακτικότητά τους. Οι ομάδες εκπροσώπων μεταφορέων, οι μεταφορείς και τα άτομα που εργάζονται στον κλάδο τάσσονται σε γενικές γραμμές

¹² Βλ. https://data.europa.eu/euodp/it/data/dataset/S2144_87_1_457_ENG

περισσότερο υπέρ των κοινών πλαισίων, ενώ ορισμένοι κυβερνητικοί φορείς, ρυθμιστικές αρχές και μη κυβερνητικές οργανώσεις τονίζουν την ανάγκη εφαρμογής ρυθμίσεων της πρόσβασης στην αγορά που λαμβάνουν υπόψη τις περιστάσεις των μεμονωμένων κρατών μελών και παρέχουν ένα προστατευτικό πλαίσιο για τις συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσιας**

Ένας εξωτερικός ανάδοχος συνέβαλε στη διεξαγωγή της συνοδευτικής μελέτης στήριξης για την εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2017¹³.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση στηρίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων η οποία εξετάστηκε από την επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου («η επιτροπή») σε δύο περιπτώσεις. Αρχικά, στις 24 Ιουλίου 2017, έλαβε αρνητική γνώμη, ενώ στις 13 Σεπτεμβρίου 2017 έλαβε θετική γνώμη με επιφυλάξεις. Οι κύριες παρατηρήσεις της επιτροπής ελήφθησαν υπόψη στο σύνολό τους στην αναθεωρημένη έκδοση της εκτίμησης επιπτώσεων. Όπως αναφέρεται στο παράρτημα 1 της έκθεσης της εκτίμησης επιπτώσεων, οι επιφυλάξεις αντιμετωπίστηκαν ως εξής:

- Ενισχύεται η επιχειρηματολογία προκειμένου να διευκρινιστεί η ανάγκη ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ,
- Αναδιατυπώνεται και αναθεωρείται ο καθορισμός του προβλήματος προκειμένου να ληφθεί υπόψη το χαμηλό ποσοστό των τρόπων βιώσιμων μεταφορών,
- Επανεξετάζονται οι γενικοί στόχοι. Υπάρχουν δύο γενικοί στόχοι οι οποίοι είναι συμπληρωματικοί και όχι αμοιβαία αποκλειόμενοι,
- Περιγράφονται οι πιθανές αντιδράσεις στην εισαγωγή εμπορικών γραμμών και οι προσδοκώμενες επιπτώσεις στις συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών και παρουσιάζονται τα μοντέλα συμβάσεων που χρησιμοποιούνται συνήθως για τη σύνδεση περιοχών της υπαίθρου,
- Περιλαμβάνονται οι διαφορές στους τομείς των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, και
- Παρουσιάζονται πρόσθετες πληροφορίες και διευκρινίζεται ότι η εκτίμηση επιπτώσεων επικεντρώνεται στην ισότιμη πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς.

Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων εξετάστηκαν δύο σύνολα δεσμών μέτρων πολιτικής.

- Το πρώτο σύνολο αντιμετώπιζε τα προβλήματα του «υπερβολικού κόστους εισόδου στην αγορά» και της «περιορισμένης πρόσβασης στις εθνικές αγορές υπεραστικών μεταφορών».
- Το δεύτερο σύνολο αντιμετώπιζε το πρόβλημα της «περιορισμένης πρόσβασης σε βασικές υποδομές».

Τα προβλήματα που σχετίζονται με την πρόσβαση στην αγορά και τα προβλήματα που σχετίζονται με την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς δεν είναι αλληλένδετα και το γεωγραφικό εύρος των επιπτώσεων είναι διαφορετικό σε κάθε περίπτωση. Συγκεκριμένα,

¹³ Βλ. υποσημείωση 3.

σημαντικοί περιορισμοί όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά ισχύουν μόνο σε 14 κράτη μέλη, ενώ το πρόβλημα των διακρίσεων όσον αφορά την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς απαντάται σε όλη την ΕΕ των 28. Και στα δύο σύνολα, οι δέσμες μέτρων πολιτικής προσδιορίστηκαν, ώστε να αποτυπώνουν τον αυξανόμενο βαθμό κανονιστικής παρέμβασης και των προσδοκώμενων επιπτώσεων.

Η πρώτη δέσμη μέτρων πολιτικής θα ανοίξει την πρόσβαση στην αγορά τακτικών γραμμών με τη δυνατότητα απόρριψης της χορήγησης άδειας σε περίπτωση που τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία υφιστάμενης σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Η δεύτερη δέσμη μέτρων πολιτικής παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αρνηθούν τη χορήγηση άδειας σε περίπτωση που η οικονομική ισορροπία υφιστάμενης σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών τίθεται σε κίνδυνο από προτεινόμενη νέα γραμμή μεταφοράς επιβατών σε αποστάσεις έως 100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή.

Στη τρίτη δέσμη μέτρων πολιτικής δεν περιλαμβάνεται η διαδικασία χορήγησης άδειας για τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών σε αποστάσεις 100 χιλιομέτρων και άνω σε ευθεία γραμμή.

Η τέταρτη δέσμη μέτρων πολιτικής ενθαρρύνει τους μεταφορείς και τους διαχειριστές των τερματικών σταθμών να παρέχουν πρόσβαση στους μεταφορείς τακτικών γραμμών με δίκαιους και λογικούς όρους και χωρίς να εφαρμόζουν διακρίσεις μεταξύ των μεταφορέων.

Η πέμπτη δέσμη μέτρων πολιτικής περιλάμβανε κανόνες ισότιμης πρόσβασης βάσει των οποίων οι φορείς και οι διαχειριστές των τερματικών σταθμών απαιτείται να παρέχουν πρόσβαση στους μεταφορείς τακτικών γραμμών με δίκαιους και λογικούς όρους και χωρίς να δημιουργούν διακρίσεις μεταξύ των μεταφορέων.

Η εκτίμηση κατέδειξε ότι ο καλύτερος τρόπος να επιτευχθεί πρόοδος θα είναι ένας συνδυασμός της δεύτερης και της πέμπτης δέσμης μέτρων πολιτικής. Γενικά, αυτός θεωρείται ότι είναι ο καλύτερος συνδυασμός και εκτιμάται ότι θα έχει ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση διοικητικού κόστους για τις επιχειρήσεις και τις διοικήσεις της τάξης των 1 560 εκατ. EUR για την ΕΕ των 28 κατά τη διάρκεια της περιόδου της εκτίμησης (2015-2035). Ο εν λόγω συνδυασμός θα έχει επίσης θετικές επιπτώσεις στις μεταφορές αυτές καθαυτές διότι θα έχει ως αποτέλεσμα αύξηση των μεταφορών με πούλμαν περισσότερο από 11 % το 2030 ως προς τη γραμμή βάσης και αύξηση του ποσοστού χρήσης τους ως μέσου μεταφοράς κατά σχεδόν μία ποσοστιαία μονάδα. Θα βελτιώσει τη συνδεσιμότητα των λιγότερο ευνοημένων κοινωνικών ομάδων κατά 62 δισ. επιβατοχιλιόμετρα το 2030, δημιουργώντας, ταυτόχρονα, 85 000 νέες θέσεις εργασίας, και θα συμβάλει στη μείωση του κόστους ατυχημάτων κατά 2,8 δισ. EUR για την ΕΕ των 28 κατά την περίοδο της εκτίμησης. Παρομοίως, θα έχει θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, με καθαρές σωρευτικές εξοικονομήσεις όσον αφορά το κόστος των εκπομπών CO₂ ύψους 183 εκατ. EUR και καθαρές σωρευτικές εξοικονομήσεις όσον αφορά το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ύψους 590 εκατ. EUR για την ΕΕ των 28. Η εν λόγω επιλογή αναμένεται ότι θα έχει ως αποτέλεσμα περιορισμένη στροφή από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές και θα προκαλέσει μείωση του μεριδίου των σιδηροδρομικών μεταφορών κατά 0,4 % το 2030 ως προς τη γραμμή βάσης (από 8,4 % σε 8 %) με απώλεια εσόδων 1,4 % για τις συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών και αύξηση των επιχορηγήσεων κάτω του 1 % για τις συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών με πούλμαν. Το γεγονός αυτό δεν θα θέσει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εξυπηρετούν απομακρυσμένες αστικές περιοχές.

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την προτιμώμενη επιλογή της εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Η πρόταση συνάδει με τον στόχο του REFIT για αύξηση της αποτελεσματικότητας και μείωση του κανονιστικού φόρτου για τις επιχειρήσεις. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως μέσω της επίτευξης της διαδικασίας χορήγησης άδειας χάρη στη μείωση του αριθμού των λόγων απόρριψης της χορήγησης άδειας για νέα γραμμή με πούλμαν. Η διαδικασία χορήγησης άδειας είναι απλούστερη και πιο διαφανής, γεγονός που χαμηλώνει αποτελεσματικά τον πήχη για τους νεοεισερχόμενους στην αγορά. Οι μεταφορείς ωφελούνται επειδή η μείωση των λόγων άρνησης τους επιτρέπει να προβαίνουν σε εκτίμηση της βιωσιμότητας μιας νέας γραμμής με μεγαλύτερη βεβαιότητα. Η βελτιωμένη πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς θα μειώσει την καθυστέρηση που αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις που αποκτούν πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς και θα τους επιτρέψει να θέσουν σε λειτουργία νέες γραμμές με πούλμαν νωρίτερα, διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο πρόσθετα έσοδα πιο γρήγορα. Τέλος, η απαλλαγή από το φύλλο πορείας θα έχει ως αποτέλεσμα μείωση του διοικητικού φόρτου εργασίας που πρέπει να διεκπεραιώνουν οι μεταφορείς.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως στον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹⁴.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί και θα αξιολογήσει την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του κανονισμού. Η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή και τα αποτελέσματα του παρόντος κανονισμού το αργότερο πέντε έτη μετά την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του. Με την ελευθέρωση των εθνικών αγορών τακτικών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία, ο παρών κανονισμός αναμένεται να συμβάλει στη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών. Οι σχετικές πληροφορίες θα συγκεντρωθούν από τις εθνικές αρμόδιες αρχές, καθώς και μέσω της διενέργειας έρευνας μεταξύ των μεταφορέων οδικών μεταφορών επιβατών.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Τα βασικά στοιχεία της πρότασης είναι τα ακόλουθα:

Κεφάλαιο I – ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 – Πεδίο εφαρμογής

Επί του παρόντος, το άρθρο 1 παράγραφος 4 περιλαμβάνει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού τις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται σε προσωρινή βάση από μη εγκατεστημένο μεταφορέα. Προτείνεται η τροποποίηση της εν

¹⁴ Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 391.

λόγω διάταξης ώστε να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού όλες οι τακτικές γραμμές για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται από μη εγκατεστημένο μεταφορέα.

Άρθρο 2 – Ορισμοί

Προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 2 προκειμένου να διευκρινιστεί ότι οι ταχείες γραμμές πρέπει να θεωρούνται τακτικές γραμμές.

Προτείνεται η τροποποίηση της παραγράφου 7 ώστε να επικαιροποιηθεί ο ορισμός με βάση την ελευθέρωση των εθνικών τακτικών γραμμών.

Προτείνεται η προσθήκη νέων ορισμών των όρων «τερματικός σταθμός» και «φορέας τερματικού σταθμού». Οι εν λόγω ορισμοί αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για τη ρύθμιση της πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς.

Προτείνεται η προσθήκη νέου ορισμού του όρου «βιώσιμη εναλλακτική λύση», προκειμένου να διευκρινιστεί ποιον/ποιους άλλο/-ους τερματικό/-ούς σταθμό/-ους θα πρέπει ο φορέας του τερματικού σταθμού να υποδεικνύει στον μεταφορέα, σε περίπτωση που αρνηθεί την πρόσβαση στον δικό του τερματικό σταθμό.

Άρθρο 3α – Ρυθμιστικός φορέας

Προτείνεται η προσθήκη νέου άρθρου βάσει του οποίου θα απαιτείται από τα κράτη μέλη να ορίζουν ρυθμιστικό φορέα ο οποίος θα πρέπει να είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε άλλη δημόσια αρχή. Ο στόχος της εν λόγω απαίτησης είναι να αποφεύγονται τυχόν συγκρούσεις συμφερόντων σε περίπτωση που ένας ρυθμιστικός φορέας διενεργεί οικονομική ανάλυση προκειμένου να προσδιορίσει εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών, ή σε περίπτωση που ενεργεί ως όργανο προσφυγής για θέματα πρόσβασης σε τερματικούς σταθμούς. Ο ορισθείς φορέας μπορεί να είναι νέος ή ήδη υφιστάμενος φορέας. Οι διαδικασίες που προβλέπονται για τον διορισμό του προσωπικού θα πρέπει να συμβάλουν στη διατήρηση του ανεξάρτητου χαρακτήρα του. Ο φορέας θα πρέπει να μπορεί να αποκτά τις ζητηθείσες πληροφορίες και να επιβάλει τις αποφάσεις του μέσω κατάλληλων κυρώσεων. Τέλος, το μέγεθος του ρυθμιστικού φορέα σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να είναι ανάλογο του επιπέδου των δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών επιβατών στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Κεφάλαιο II – ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΑΔΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Άρθρο 5 – Πρόσβαση στην αγορά

Προτείνεται η διαγραφή του εδαφίου πέντε του άρθρου 5 παράγραφος 3, διότι θεωρείται ότι η απαίτηση κοινοποίησης των ονομάτων των μεταφορέων και των σημείων ανταπόκρισης κατά τη διαδρομή στις αρμόδιες αρχές είναι πλέον περιττή και δημιουργεί αδικαιολόγητο διοικητικό φόρτο.

Άρθρο 5α – Πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς

Προτείνεται η προσθήκη νέου άρθρου βάσει του οποίου θα απαιτείται η χορήγηση δικαιωμάτων πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις για τους σκοπούς της εκτέλεσης τακτικών μεταφορών. Οι όροι πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς θα πρέπει να δημοσιοποιούνται.

Άρθρο 5β – Διαδικασία χορήγησης πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς

Προτείνεται η προσθήκη νέου άρθρου στο οποίο θα προβλέπεται η διαδικασία πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς. Οι αιτήσεις πρόσβασης θα πρέπει να απορρίπτονται μόνο σε περίπτωση περιορισμένης χωρητικότητας του τερματικού σταθμού. Οι αποφάσεις σχετικά με τις αιτήσεις πρόσβασης πρέπει να λαμβάνονται εντός δύο μηνών και να είναι δεόντως αιτιολογημένες. Οι φορείς έχουν τη δυνατότητα προσφυγής στον ρυθμιστικό φορέα κατά των αποφάσεων. Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να είναι δεσμευτική.

Κεφάλαιο III – ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙΤΑΙ ΑΔΕΙΑ

Άρθρο 8 – Διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση έως 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή

Το άρθρο 8 τροποποιείται προκειμένου να προβλεφθεί η διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών σε απόσταση έως 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή. Οι εκδίδουσες αρχές υποχρεούνται να επιδιώκουν τη σύμφωνη γνώμη των άλλων κρατών μελών σε περίπτωση που επιβάτες επιβιβάζονται, αποβιβάζονται και μεταφέρονται σε αποστάσεις έως 100 χιλιομέτρων. Οι άδειες χορηγούνται, εκτός εάν υπάρχουν σαφώς αναφερόμενοι λόγοι για την απόρριψη των σχετικών αιτήσεων. Σε περίπτωση που οι αρμόδιες αρχές δεν μπορούν να καταλήξουν σε συμφωνία σχετικά με τη χορήγηση άδειας, το θέμα μπορεί να παραπεμφθεί στην Επιτροπή. Η Επιτροπή υποχρεούται να λάβει απόφαση η οποία θα συνεχίσει να ισχύει μέχρις ότου η εκδίδουσα αρχή εκδώσει την απόφασή της.

Άρθρο 8α – Διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση 100 χιλιομέτρων και άνω σε ευθεία γραμμή

Το άρθρο 8α προστίθεται προκειμένου να προβλεφθεί η διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών σε αποστάσεις 100 χιλιομέτρων και άνω σε ευθεία γραμμή. Η απόρριψη νέας γραμμής δεν μπορεί να αιτιολογείται με βάση το ότι θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Άρθρο 8β – Διαδικασία χορήγησης άδειας για εθνικές τακτικές γραμμές

Προτείνεται να προστεθεί το άρθρο 8β προκειμένου να προβλεφθεί η διαδικασία χορήγησης άδειας για εγχώριες τακτικές γραμμές. Η αίτηση χορήγησης άδειας για νέα γραμμή μεταφοράς επιβατών σε απόσταση έως 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή μπορεί να απορριφθεί σε περίπτωση που θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Δεδομένων των διαφορών στον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη οργανώνουν τους διαφορετικούς τρόπους δημόσιων μεταφορών στο έδαφός τους και τις διαφορετικές γεωγραφικές παραμέτρους των κρατών μελών, το όριο απόστασης μπορεί να αυξηθεί σε έως 120 χιλιόμετρα σε περίπτωση που η νέα γραμμή προτείνεται να εξυπηρετεί σημεία αναχώρησης και προορισμού τα οποία εξυπηρετούνται ήδη από σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Άρθρο 8γ – Αποφάσεις των εκδίδουσών αρχών

Προτείνεται να προστεθεί το άρθρο 8γ προκειμένου να προσδιοριστούν οι αποφάσεις των εκδίδόντων φορέων. Προβλέπει τη δυνατότητα των εκδίδουσών αρχών να χορηγούν άδειες, να χορηγούν άδειες με περιορισμούς ή να απορρίπτουν τη χορήγηση αδειών. Απαιτεί την αιτιολόγηση των αποφάσεων απόρριψης της χορήγησης αδειών ή χορήγησης αδειών με περιορισμούς. Προσδιορίζει τους λόγους απόρριψης μιας αίτησης.

Άρθρο 8δ – Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης

Προτείνεται να προστεθεί το άρθρο 8δ προκειμένου να προβλεφθεί η διαδικασία προστασίας των συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη δύνανται να απορρίπτουν αιτήσεις για άδειες σε περίπτωση που αυτές θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Μόνο καθορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ζητήσουν από τον ρυθμιστικό φορέα να διενεργήσει την οικονομική ανάλυση. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η άδεια μπορεί να χορηγηθεί, να χορηγηθεί υπό όρους ή να απορριφθεί. Τα συμπεράσματα του ρυθμιστικού φορέα θα πρέπει να είναι δεσμευτικά.

Κεφάλαιο IV – ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Άρθρο 12 – Έγγραφα ελέγχου

Προτείνεται η απαλοιφή του άρθρου 12 παράγραφοι 1 έως 5 προκειμένου να καταργηθεί το φύλλο πορείας ως έγγραφο ελέγχου για έκτακτες γραμμές. Κατ' αυτόν τον τρόπο αναμένεται να εξαλειφθεί ένα μέρος αδικαιολόγητου διοικητικού φόρτου.

Άρθρο 13 – Τοπικές εκδρομές

Προτείνεται η απαλοιφή του άρθρου 13, δεδομένου ότι η ελευθέρωση των τοπικών εκδρομών βάσει του άρθρου 15 καθιστά το άρθρο 13 περιττό.

Κεφάλαιο V - ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Άρθρο 15 – Χορήγηση άδειας για ενδομεταφορές («καμποτάζ»)

Προτείνεται η τροποποίηση του εν λόγω άρθρου προκειμένου να προβλεφθεί η διαγραφή της απαίτησης εκτέλεσης τακτικών μεταφορών ως μέρος τακτικής διεθνούς γραμμής και της απαγόρευσης εκτέλεσης ενδομεταφορών υπό μορφή τακτικών γραμμών ανεξάρτητα από την ύπαρξη τακτικής γραμμής. Οι τοπικές εκδρομές είναι μεταφορές για τις οποίες χορηγείται άδεια ενδομεταφορών και οι οποίες καλύπτονται από το εδάφιο β).

Άρθρο 17 – Έγγραφα ελέγχου για ενδομεταφορές

Προτείνεται η απαλοιφή του άρθρου 17 προκειμένου να μην απαιτούνται πλέον φύλλα πορείας για ενδομεταφορές υπό μορφή έκτακτων γραμμών. Τα έγγραφα ελέγχου για ειδικές τακτικές γραμμές προσδιορίζονται στο άρθρο 12 παράγραφος 6.

Κεφάλαιο VI – ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Άρθρο 19 – Έλεγχοι καθοδόν και στις επιχειρήσεις

Προτείνεται να αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 ότι οι μεταφορείς που εκτελούν ενδομεταφορές υπό μορφή τακτικών γραμμών υποχρεούνται να επιτρέπουν τη διενέργεια ελέγχων, διότι οι εν λόγω γραμμές θα επιτρέπεται να λειτουργούν ανεξάρτητα από την εκτέλεση διεθνών μεταφορών επιβατών.

Κεφάλαιο VII – ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Άρθρο 28 – Υποβολή εκθέσεων

Προτείνεται να καθορισθούν υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων, ώστε η Επιτροπή να διαθέτει αναλυτικές και αξιόπιστες πληροφορίες από το σύνολο των κρατών μελών προκειμένου να μπορεί να παρακολουθήσει και να αξιολογήσει την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της νομοθετικής πράξης. Στο σχέδιο νέας παραγράφου 5 προβλέπεται ότι η Επιτροπή υποβάλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εντός 5 ετών μετά την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού σχετικά με τον βαθμό στον οποίο ο κανονισμός έχει συμβάλει στη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ κατέδειξε ότι οι μεταφορείς στις εθνικές αγορές αντιμετωπίζουν εμπόδια στην ανάπτυξη υπεραστικών μεταφορών με πούλμαν. Επιπλέον, οι γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών δεν συμβαδίζουν με τις εξελισσόμενες ανάγκες των πολιτών από την άποψη της διαθεσιμότητας και της ποιότητας, και η χρήση των τρόπων βιώσιμων μεταφορών εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει χαμηλό ποσοστό. Κατά συνέπεια, ορισμένες ομάδες πολιτών είναι σε μειονεκτική θέση από την άποψη της διαθεσιμότητας γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, ενώ αυξάνονται τα τροχαία ατυχήματα, οι εκπομπές και η κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω της αύξησης της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων.
- (2) Για να εξασφαλισθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο για τις υπεραστικές μεταφορές επιβατών με τακτικές γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία σε ολόκληρη την Ένωση, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις υπεραστικές μεταφορές που εκτελούνται με τακτικές γραμμές. Ως εκ τούτου, το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να επεκταθεί.
- (3) Σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να οριστεί ένας ανεξάρτητος και αμερόληπτος ρυθμιστικός φορέας για να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της αγοράς οδικών

¹⁵ ΕΕ C της, σ. .

¹⁶ ΕΕ C της, σ. .

¹⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας μπορεί επίσης να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, η ενέργεια ή οι τηλεπικοινωνίες.

- (4) Οι εμπορικές τακτικές γραμμές μεταφορών δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Για αυτόν τον λόγο, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να διενεργεί αντικειμενική οικονομική ανάλυση προκειμένου να διασφαλίζει τη διατήρηση της οικονομικής ισορροπίας.
- (5) Η λειτουργία τακτικών γραμμών υπό μορφή ενδομεταφορών θα πρέπει να εξαρτάται από την κατοχή κοινοτικής άδειας. Θα πρέπει να αποσαφηνιστούν οι κανόνες έκδοσης των κοινοτικών αδειών για να διευκολυνθεί η διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων των εν λόγω γραμμών από τις αρχές επιβολής του νόμου.
- (6) Προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά, θα πρέπει να παρασχεθούν στους μεταφορείς τακτικών γραμμών δικαιώματα πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς της Ένωσης με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις. Οι προσφυγές κατά αποφάσεων απόρριψης ή περιορισμού της πρόσβασης θα πρέπει να κατατίθενται στον ρυθμιστικό φορέα.
- (7) Παρότι η διαδικασία χορήγησης άδειας για τακτικές γραμμές διατηρείται, ορισμένοι κανόνες που αφορούν τη διαδικασία χορήγησης άδειας θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν.
- (8) Η χορήγηση άδειας σε ό,τι αφορά τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς τακτικές γραμμές θα πρέπει να υπόκειται σε διαδικασία χορήγησης άδειας. Η άδεια θα πρέπει να χορηγείται, εκτός εάν υφίστανται συγκεκριμένοι λόγοι απόρριψης της αίτησης που σχετίζονται με τον αιτούντα, ή σε περίπτωση που η γραμμή θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Θα πρέπει να καθιερωθεί όριο απόστασης προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι εμπορικές μεταφορές τακτικών γραμμών δεν θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Σε περίπτωση διαδρομών που εξυπηρετούνται ήδη βάσει περισσότερων από μία συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα αύξησης του εν λόγω ορίου.
- (9) Οι μη εγκατεστημένοι μεταφορείς θα πρέπει να μπορούν να εκτελούν εθνικές τακτικές γραμμές μεταφορών υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που ισχύουν για τους εγκατεστημένους μεταφορείς.
- (10) Οι διοικητικές διατυπώσεις ενδείκνυται να απλουστευθούν όσο το δυνατόν περισσότερο, χωρίς όμως να καταργηθούν οι έλεγχοι και οι κυρώσεις που εξασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή και την αποτελεσματική επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009. Το φύλλο πορείας αποτελεί περιττό διοικητικό φόρτο και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταργηθεί.
- (11) Οι τοπικές εκδρομές είναι μεταφορές για τις οποίες χορηγείται άδεια ενδομεταφορών και οι οποίες καλύπτονται από τις γενικές διατάξεις σχετικά με τις ενδομεταφορές. Ως εκ τούτου, το άρθρο σχετικά με τις τοπικές εκδρομές θα πρέπει να καταργηθεί.
- (12) Δεδομένης της σημασίας της αποτελεσματικής εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, οι διατάξεις σχετικά με τους ελέγχους καθοδόν και στις επιχειρήσεις θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να περιληφθούν και οι ενδομεταφορές.
- (13) Καθώς ο παρών κανονισμός εναρμονίζει τους κανόνες που ισχύουν στις εθνικές αγορές για τις τακτικές γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία και την πρόσβαση στους

τερματικούς σταθμούς, οι στόχοι του, δηλαδή η προώθηση της υπεραστικής κινητικότητας και η αύξηση του ποσοστού χρήσης των τρόπων βιώσιμης μεταφοράς επιβατών δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, η Ένωση μπορεί να λαμβάνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.

- (14) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στις αγορές και η τεχνολογική πρόοδος, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό να τροποποιεί τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 και να συμπληρώνει τον εν λόγω κανονισμό με διατάξεις σχετικά με το υπόδειγμα των βεβαιώσεων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, το υπόδειγμα των αιτήσεων για άδειες και των ίδιων των αδειών, τη διαδικασία και τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να προσδιορίζεται εάν μια προτεινόμενη γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών, και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι διαβουλεύσεις αυτές να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹⁸. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (15) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,
ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 τροποποιείται ως εξής:

- (1) στο άρθρο 1 η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται από μη εγκατεστημένο μεταφορέα, όπως προβλέπονται στο κεφάλαιο V.»·
- (2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. «τακτικές γραμμές»: οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες, σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, είτε άνευ ενδιάμεσων σημείων στάσεων είτε κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα σε προκαθορισμένα σημεία στάσης.»·
- β) η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

¹⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

«7. «ενδομεταφορές»: εθνική γραμμή οδικών μεταφορών επιβατών για λογαριασμό τρίτου σε κράτος μέλος υποδοχής.»

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 9 έως 11:

«9. «τερματικός σταθμός»: κάθε εγκατάσταση ελάχιστου εμβαδού 600 τ.μ., η οποία παρέχει χώρο στάθμευσης χρησιμοποιούμενο από πούλμαν και λεωφορεία για την αποβίβαση ή την επιβίβαση επιβατών·

10. «φορέας τερματικού σταθμού»: οντότητα αρμόδια για τη χορήγηση άδειας σε τερματικό σταθμό·

11. «βιώσιμη εναλλακτική λύση»: άλλος τερματικός σταθμός οικονομικά προσιτός για τον μεταφορέα που του επιτρέπει να εκτελεί τις οικείες μεταφορές επιβατών.»

(3) πριν από το κεφάλαιο II παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 3α:

«Άρθρο 3α

Ρυθμιστικός φορέας

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει έναν εθνικό ρυθμιστικό φορέα για τον τομέα οδικών μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας είναι αμερόληπτη αρχή η οποία είναι, από οργανωτική, λειτουργική, ιεραρχική άποψη και από άποψη λήψης αποφάσεων, νομικά διακριτή και ανεξάρτητη από οποιαδήποτε άλλη δημόσια ή ιδιωτική οντότητα. Είναι ανεξάρτητος από οποιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή που εμπλέκεται στην ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς.

2. Ο ρυθμιστικός φορέας για τον τομέα οδικών μεταφορών επιβατών διαθέτει την απαραίτητη οργανωτική ικανότητα από την άποψη των ανθρώπινων και άλλων πόρων, η οποία είναι ανάλογη προς τη σημασία του εν λόγω τομέα στο οικείο κράτος μέλος.

3. Ο ρυθμιστικός φορέας εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα:

- α) διενεργεί οικονομικές αναλύσεις σχετικά με το εάν η προτεινόμενη νέα γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών,
- β) συλλέγει και καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς, και
- γ) αποφασίζει επί των προσφυγών που ασκούνται κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών.

4. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί, στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων του, να ζητά σχετικές πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές, τους φορείς τερματικών σταθμών, τους αιτούντες άδεια και τυχόν συμμετέχοντες τρίτους που βρίσκονται στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους.

Οι ζητηθείσες πληροφορίες παρέχονται εντός εύλογου χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον ρυθμιστικό φορέα και το οποίο δεν υπερβαίνει τον ένα μήνα. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να παρατείνει την προθεσμία υποβολής των πληροφοριών κατά δύο εβδομάδες κατ' ανώτατο όριο. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει τη δυνατότητα

επιβολής της ικανοποίησης των αιτημάτων πληροφοριών με κυρώσεις οι οποίες είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνει ο ρυθμιστικός φορέας υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο. Ο έλεγχος είναι δυνατόν να έχει ανασταλτικό χαρακτήρα επί της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή προδήλως υπερβολική ζημία στον ενάγοντα. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εξουσιών που απονέμονται στο δικαστήριο που εκδικάζει την προσφυγή βάσει του συνταγματικού δικαίου του οικείου κράτους μέλους.

6. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα δημοσιοποιούνται.»

(4) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι διεθνείς μεταφορές επιβατών και οι ενδομεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία εκτελούνται υπό την προϋπόθεση κατοχής κοινοτικής άδειας εκδοθείσας από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης.»

β) στην παράγραφο 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II σύμφωνα με το άρθρο 26, ώστε να προσαρμόζονται στην τεχνολογική πρόοδο.»

(5) το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 3, το πέμπτο εδάφιο απαλείφεται·

β) στην παράγραφο 5, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 στο οποίο καθορίζεται το υπόδειγμα των βεβαιώσεων.»

(6) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 5α:

«Άρθρο 5α

Πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς

1. Οι φορείς τερματικών σταθμών παρέχουν στους μεταφορείς το δικαίωμα πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς με σκοπό την εκτέλεση τακτικών γραμμών μεταφορών, καθώς και σε τυχόν εγκαταστάσεις ή υπηρεσίες που παρέχονται στον εν λόγω τερματικό σταθμό με δίκαιους, ισότιμους, διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις.

2. Οι φορείς τερματικών σταθμών καταβάλλουν προσπάθειες να ικανοποιούν όλα τα αιτήματα πρόσβασης προκειμένου να διασφαλίζεται η βέλτιστη χρήση των τερματικών σταθμών.

Τα αιτήματα πρόσβασης μπορούν να απορρίπτονται μόνο λόγω έλλειψης χωρητικότητας.

Σε περίπτωση που φορέας τερματικού σταθμού απορρίψει αίτημα πρόσβασης, υποδεικνύει τυχόν εναλλακτικές λύσεις.

3. Οι φορείς τερματικών σταθμών δημοσιοποιούν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες σε δύο ή περισσότερες επίσημες γλώσσες της Ένωσης:

α) κατάλογο όλων των παρεχόμενων υπηρεσιών, και των τιμών των εν λόγω υπηρεσιών,

β) τους κανόνες προγραμματισμού της κατανομής της χωρητικότητας,

γ) τον τρέχοντα πίνακα δρομολογίων και την κατανομή της χωρητικότητας.

Οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται δωρεάν σε ηλεκτρονική μορφή από τον φορέα του τερματικού σταθμού και τον ρυθμιστικό φορέα κατόπιν αιτήματος, και, σε περίπτωση που οι εν λόγω φορείς διαθέτουν δικτυακούς τόπους, στους εν λόγω δικτυακούς τόπους.

Οι πληροφορίες επικαιροποιούνται και τροποποιούνται εφόσον απαιτείται.»

(7) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 5β:

«Άρθρο 5β

Διαδικασία χορήγησης πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς

1. Μεταφορέας που επιθυμεί πρόσβαση σε τερματικό σταθμό υποβάλλει αίτηση στον φορέα του τερματικού σταθμού.

2. Σε περίπτωση που δεν είναι εφικτή η χορήγηση πρόσβασης που ζητείται στην αίτηση, ο φορέας του τερματικού σταθμού συζητά με όλους τους ενδιαφερόμενους μεταφορείς προκειμένου να ικανοποιηθεί το αίτημα.

3. Ο φορέας του τερματικού σταθμού αποφασίζει σχετικά με οποιαδήποτε αίτηση πρόσβασης σε τερματικό σταθμό εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα. Οι αποφάσεις σχετικά με αιτήσεις πρόσβασης αιτιολογούνται.

4. Οι αιτούντες μπορούν να προσφύγουν κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών. Οι προσφυγές κατατίθενται στον ρυθμιστικό φορέα.

5. Σε περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας αποφαινεται για προσφυγή κατά απόφασης φορέα τερματικού σταθμού, εκδίδει αιτιολογημένη απόφαση εντός καθορισμένης προθεσμίας και, σε κάθε περίπτωση, εντός τριών εβδομάδων από την παραλαβή όλων των σχετικών πληροφοριών.

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα επί της προσφυγής είναι δεσμευτική. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει τη δυνατότητα επιβολής της απόφασης με κυρώσεις οι οποίες είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές

Η απόφαση υπόκειται μόνον σε δικαστικό έλεγχο.»

(8) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1 η πρώτη πρόταση του πρώτου εδαφίου αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η άδεια εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, και δεν είναι μεταβιβάσιμη.»

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. «Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 στο οποίο καθορίζεται το υπόδειγμα των αδειών.»·

(9) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι αιτήσεις για τη χορήγηση αδειών για τακτικές γραμμές υποβάλλονται στην εκδίδουσα αρχή σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 στο οποίο καθορίζεται το υπόδειγμα των αιτήσεων.»·

(10) το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση έως 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή

1. Οι άδειες εκδίδονται με τη σύμφωνη γνώμη των αρμόδιων αρχών όλων των κρατών μελών στα εδάφη των οποίων επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες, οι οποίοι μεταφέρονται σε αποστάσεις έως 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή. Εντός προθεσμίας δύο εβδομάδων από την παραλαβή της αίτησης, η εκδίδουσα αρχή αποστέλλει αντίγραφο της αίτησης, μαζί με αντίγραφα τυχόν άλλων σχετικών εγγράφων, στις εν λόγω αρμόδιες αρχές ζητώντας τη σύμφωνη γνώμη τους. Ταυτόχρονα, η αρμόδια αρχή διαβιβάζει προς ενημέρωση τα εν λόγω έγγραφα στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών από τα οποία διέρχονται οι μεταφορές.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών των οποίων ζητήθηκε η σύμφωνη γνώμη κοινοποιούν την απόφασή τους στην εκδίδουσα αρχή εντός προθεσμίας τριών μηνών. Η προθεσμία αυτή υπολογίζεται από την ημερομηνία παραλαβής της αίτησης για σύμφωνη γνώμη και αναγράφεται στην απόδειξη παραλαβής. Εάν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών των οποίων ζητήθηκε η σύμφωνη γνώμη δεν συμφωνούν, αιτιολογούν τη διαφωνία τους.

Σε περίπτωση που οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών των οποίων ζητήθηκε η σύμφωνη γνώμη δεν απαντήσουν εντός της προθεσμίας που καθορίζεται στο πρώτο εδάφιο, θεωρείται ότι έχουν παράσχει τη σύμφωνη γνώμη τους.

3. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα.

4. Η άδεια χορηγείται, εκτός εάν η απόρριψή της μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους λόγους που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως δ) του άρθρου 8γ παράγραφος 2.

5. Εάν μια από τις αρμόδιες αρχές δεν συμφωνεί με τη χορήγηση της άδειας, το θέμα μπορεί να παραπεμφθεί στην Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της απάντησής της.

6. Αφού συμβουλευθεί τα κράτη μέλη των αρμόδιων αρχών που εξέφρασαν τη διαφωνία τους, η Επιτροπή αποφασίζει εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης από την εκδίδουσα αρχή. Η απόφαση τίθεται σε ισχύ 30 ημέρες από την κοινοποίησή της στα οικεία κράτη μέλη.

7. Η απόφαση της Επιτροπής ισχύει μέχρις ότου τα κράτη μέλη καταλήξουν σε συμφωνία και η εκδίδουσα αρχή εκδώσει απόφαση σχετικά με την αίτηση.»·

(11) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα 8α έως 8δ:

«Άρθρο 8α

Διαδικασία χορήγησης άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση 100 χιλιομέτρων και άνω σε ευθεία γραμμή

1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα.
2. Η άδεια χορηγείται, εκτός εάν η απόρριψή της μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους λόγους που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ) του άρθρου 8γ παράγραφος 2.
3. Η εκδίδουσα αρχή διαβιβάζει για λόγους ενημέρωσης στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών στα οποία πραγματοποιείται επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, καθώς και στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών από τα οποία γίνεται διέλευση χωρίς επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, αντίγραφο της αίτησης, καθώς και οποιοδήποτε χρήσιμο έγγραφο, συνοδευόμενα από σχετική αξιολόγηση.

Άρθρο 8β

Διαδικασία χορήγησης άδειας για εθνικές τακτικές γραμμές

1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί στους τέσσερις μήνες σε περίπτωση που ζητηθεί ανάλυση δυνάμει του άρθρου 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).
2. Οι άδειες για εθνικές τακτικές γραμμές χορηγούνται, εκτός εάν η απόρριψή τους μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους λόγους που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ) του άρθρου 8γ παράγραφος 2, και εάν με τη γραμμή μεταφέρονται επιβάτες σε απόσταση κάτω των 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή, κατά το άρθρο 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).
3. Η απόσταση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 μπορεί να αυξηθεί σε 120 χιλιόμετρα, εάν η τακτική γραμμή που πρόκειται να λειτουργήσει θα εξυπηρετεί σημεία αναχώρησης και προορισμού τα οποία εξυπηρετούνται ήδη βάσει περισσότερων από μία συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Άρθρο 8γ

Αποφάσεις των εκδιδουσών αρχών

1. Με βάση τη διαδικασία που καθορίζεται στα άρθρα 8, 8α ή 8β, η εκδίδουσα αρχή χορηγεί την άδεια, χορηγεί την άδεια με περιορισμούς ή απορρίπτει την αίτηση. Η εκδίδουσα αρχή ενημερώνει όλες τις αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 για την απόφασή της.
2. Η απόρριψη αίτησης ή η χορήγηση άδειας με περιορισμούς αιτιολογείται.

Η άδεια χορηγείται, εκτός εάν η απόρριψή της μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:

α) ο αιτών δεν είναι σε θέση, με τον εξοπλισμό τον οποίο έχει στην άμεση διάθεσή του, να εκτελεί τη μεταφορά για την οποία υποβάλλει την αίτηση·

β) ο αιτών δεν τήρησε την εθνική ή διεθνή νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές, και ιδιαίτερα τους όρους και τις προδιαγραφές για τις άδειες γραμμών διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών ή διέπραξε σοβαρές παραβάσεις της ενωσιακής νομοθεσίας περί οδικών μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα που ισχύουν για τα οχήματα και τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών·

γ) σε περίπτωση ανανέωσης της άδειας, δεν είχαν τηρηθεί οι προϋποθέσεις χορήγησης της άδειας·

δ) ρυθμιστικός φορέας διαπιστώνει βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης ότι η μεταφορά θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Οι εκδίδουσες αρχές δεν απορρίπτουν αίτηση αποκλειστικά και μόνο επειδή ο μεταφορέας προσφέρει χαμηλότερες τιμές σε σύγκριση με τις τιμές που προσφέρουν άλλοι οδικοί μεταφορείς ή λόγω του γεγονότος ότι η υπό εξέταση σύνδεση εξυπηρετείται ήδη από άλλους οδικούς μεταφορείς.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από την εκδίδουσα αρχή υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο. Ο έλεγχος είναι δυνατόν να έχει ανασταλτικό χαρακτήρα επί της απόφασης του ρυθμιστικού φορέα μόνον εάν το άμεσο αποτέλεσμα της απόφασης της εκδίδουσας αρχής είναι δυνατόν να προκαλέσει ανεπανόρθωτη ή προδήλως υπερβολική ζημία στον ενάγοντα. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των εξουσιών που απονέμονται στο δικαστήριο που εκδικάζει την προσφυγή βάσει του συνταγματικού δικαίου του οικείου κράτους μέλους.

Άρθρο 8δ

Περιορισμός του δικαιώματος πρόσβασης

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στη διεθνή και την εθνική αγορά τακτικών γραμμών σε περίπτωση που με την προτεινόμενη τακτική γραμμή μεταφέρονται επιβάτες σε αποστάσεις κάτω των 100 χιλιομέτρων σε ευθεία γραμμή και εφόσον η γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

2. Οι αρμόδιες αρχές που ανέθεσαν σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών ή οι φορείς παροχής δημόσιων υπηρεσιών που εκτελούν τη σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών δύνανται να ζητήσουν από τον ρυθμιστικό φορέα να διενεργήσει ανάλυση σχετικά με το εάν τίθεται σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία της σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει το αίτημα και αποφασίζει εάν θα διενεργήσει την οικονομική ανάλυση. Ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την απόφασή του.

3. Σε περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας διενεργήσει οικονομική ανάλυση, ενημερώνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης εντός προθεσμίας έξι εβδομάδων αφότου παραλάβει όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η άδεια θα χορηγηθεί, θα χορηγηθεί υπό όρους ή θα απορριφθεί.

Τα συμπεράσματα του ρυθμιστικού φορέα είναι δεσμευτικά για τις εκδίδουσες αρχές.

4. Οι αρμόδιες αρχές και οι φορείς παροχής δημόσιων υπηρεσιών παρέχουν στον ρυθμιστικό φορέα τις απαιτούμενες πληροφορίες για τους σκοπούς των παραγράφων 2 και 3.

5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26, που ορίζουν τη διαδικασία και τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου.»

(12) στο άρθρο 9, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα άρθρα 8, 8α, 8β και 8γ εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, στις αιτήσεις ανανέωσης άδειας ή τροποποίησης των όρων υπό τους οποίους πρέπει να λειτουργούν οι γραμμές που υπόκεινται σε άδεια.»

(13) ο τίτλος του Κεφαλαίου IV αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΟΥ ΕΞΑΙΡΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ»

(14) στο άρθρο 12, οι παράγραφοι 1 έως 5 απαλείφονται.

(15) το άρθρο 13 απαλείφεται,

(16) το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Χορήγηση άδειας για ενδομεταφορές

Γίνονται δεκτές οι ενδομεταφορές («καμποτάζ») για τις ακόλουθες γραμμές:

α) ειδικές τακτικές γραμμές που λειτουργούν σε προσωρινή βάση, υπό τον όρο ότι καλύπτονται από σύμβαση μεταξύ του διοργανωτή και του μεταφορέα,

β) έκτακτες γραμμές που λειτουργούν σε προσωρινή βάση,

γ) τακτικές γραμμές που λειτουργούν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.»

(17) το άρθρο 17 απαλείφεται,

(18) στο άρθρο 19 παράγραφος 2, η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι μεταφορείς που εκτελούν ενδομεταφορές ή διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία πρέπει να επιτρέπουν κάθε έλεγχο που έχει σκοπό να εξασφαλίσει τη σωστή διεξαγωγή των μεταφορών, ιδίως όσον αφορά τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης.»

(19) το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20

Αμοιβαία συνδρομή

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία τη συνδρομή τους στην εφαρμογή και την παρακολούθηση του παρόντος κανονισμού. Ανταλλάσσουν πληροφορίες μέσω των

εθνικών σημείων επαφής που καθορίζονται στο άρθρο 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

2. Οι ρυθμιστικοί φορείς συνεργάζονται στο πλαίσιο της διενέργειας οικονομικών αναλύσεων σχετικά με το εάν οι προτεινόμενες τακτικές γραμμές πρόκειται να θέσουν σε κίνδυνο σύμβαση παροχής διεθνών δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών. Η εκδίδουσα αρχή ζητά τη γνώμη των ρυθμιστικών φορέων όλων των άλλων κρατών μελών μέσω των οποίων διέρχονται οι οικείες διεθνείς τακτικές γραμμές και, κατά περίπτωση, τους ζητά όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες προτού λάβει την απόφασή της.»·

(20) το άρθρο 26 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 26

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 2, στο άρθρο 8δ παράγραφος 5 και στο άρθρο 28 παράγραφος 3 ανατίθεται στην Επιτροπή για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2, στο άρθρο 5 παράγραφος 5, στο άρθρο 6 παράγραφος 4, στο άρθρο 7 παράγραφος 2, στο άρθρο 8δ παράγραφος 5 και στο άρθρο 28 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες τους οποίους ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2, του άρθρου 5 παράγραφος 5, του άρθρου 6 παράγραφος 4, του άρθρου 7 παράγραφος 2, του άρθρου 8δ παράγραφος 5 και του άρθρου 28 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν εγείρει αντίρρηση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εφόσον, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να εγείρουν αντίρρηση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»·

(21) το άρθρο 28 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 28

Υποβολή εκθέσεων

1. Κάθε έτος, το αργότερο έως τις 31 Ιανουαρίου, και για πρώτη φορά έως τις 31 Ιανουαρίου [...του πρώτου Ιανουαρίου μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή των αριθμό των αδειών τακτικών γραμμών που εκδόθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, καθώς και τον συνολικό αριθμό αδειών τακτικών γραμμών που ήταν σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου του εν λόγω έτους. Οι πληροφορίες αυτές διαβιβάζονται ανά κράτος μέλος προορισμού της τακτικής γραμμής. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν επίσης στην Επιτροπή τα δεδομένα που αφορούν τις ενδομεταφορές, υπό μορφή ειδικών τακτικών γραμμών και έκτακτων γραμμών, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από εγκατεστημένους μεταφορείς κατά το προηγούμενο έτος.
2. Κάθε έτος, το αργότερο έως τις 31 Ιανουαρίου και, για πρώτη φορά έως τις 31 Ιανουαρίου [...του πρώτου Ιανουαρίου μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους υποδοχής διαβιβάζουν στην Επιτροπή στατιστικά στοιχεία σχετικά με τον αριθμό αδειών που εκδόθηκαν για ενδομεταφορές υπό μορφή τακτικών γραμμών κατά το άρθρο 15 στοιχείο γ) κατά το προηγούμενο έτος.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 26 για τον καθορισμό του υποδείγματος του πίνακα που θα χρησιμοποιείται για την κοινοποίηση των στατιστικών στοιχείων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 και των δεδομένων που πρέπει να διαβιβάζονται.
4. Κάθε έτος, το αργότερο έως τις 31 Ιανουαρίου, και για πρώτη φορά έως τις 31 Ιανουαρίου [...του πρώτου Ιανουαρίου μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τον αριθμό των μεταφορέων που είναι κάτοχοι κοινοτικής άδειας από τις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, καθώς και τον αριθμό των πιστοποιημένων αντιγράφων που αντιστοιχούν στον αριθμό των οχημάτων που ήταν σε κυκλοφορία τη συγκεκριμένη ημερομηνία.
5. Έως [να εισαχθεί η ημερομηνία μετά την πάροδο 5 ετών από την έναρξη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Στην έκθεση περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό στον οποίο ο παρών κανονισμός έχει συμβάλει στη βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την [XX]

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος