

Βρυξέλλες, 19.12.2018
COM(2018) 895 final

2018/0436 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής συνδεσιμότητας των οδικών
εμπορευματικών μεταφορών όσον αφορά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της
Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ένωση**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στις 29 Μαρτίου 2017, το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποίησε την πρόθεσή του να αποχωρήσει από την Ένωση, δυνάμει του άρθρου 50 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτό σημαίνει ότι, σε περίπτωση που δεν επικυρωθεί η συμφωνία αποχώρησης¹, το πρωτογενές και παράγωγο δίκαιο της Ένωσης θα παύσει να εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο από την 30ή Μαρτίου 2019 («ημερομηνία αποχώρησης»). Από εκείνη τη χρονική στιγμή το Ηνωμένο Βασίλειο θα καταστεί «τρίτη χώρα».

Εντός της Ένωσης, η ελευθερία των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων των κρατών μελών (οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων της Ένωσης) να παρέχουν διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές ρυθμίζεται κυρίως βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009², με τον οποίο θεσπίζονται οι κοινοί κανόνες πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αντίστοιχα.

Ελλείπει συμφωνίας αποχώρησης, οι υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και κρατών μελών θα έπαιναν να διέπονται από τον προαναφερόμενο κανονισμό από την ημερομηνία αποχώρησης. Κάτι τέτοιο θα είχε ως αποτέλεσμα την παύση ισχύος των κοινοτικών αδειών για οδικούς μεταφορείς που θα έχει εκδώσει το Ηνωμένο Βασίλειο μέχρι την ημερομηνία αποχώρησης και, συνεπώς, την απώλεια πρόσβασης των κατόχων τέτοιων αδειών στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Ομοίως, οι οδικοί μεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει των υφιστάμενων κοινοτικών αδειών, θα έχαναν και αυτοί την αυτόματη πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου.

Επομένως, ελλείπει συμφωνίας αποχώρησης, από την 30ή Μαρτίου 2019 και μετά δεν θα υπήρχε νομική βάση στο δίκαιο της Ένωσης για την παροχή υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών από οδικούς μεταφορείς. Το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (ECMT) θα συνιστούσε το μοναδικό νομικό πλαίσιο επί του οποίου θα μπορούσε να βασίζεται η συνέχιση των εν λόγω υπηρεσιών, υπό την προϋπόθεση της κατοχής άδειας ECMT. Οχήματα που διαθέτουν άδεια ECMT μπορούν να μεταφέρουν εμπορεύματα μεταξύ οποιωνδήποτε εκ των 43 χωρών που συμμετέχουν στο σύστημα, μεταξύ αυτών, 26 εκ των 27 κρατών μελών της ΕΕ (όλα πλην της Κύπρου), το Ηνωμένο Βασίλειο και 16 άλλες χώρες. Μετά την εκτέλεση διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων από τη χώρα ταξινόμησης του οχήματος προς άλλη χώρα ECMT, είναι δυνατόν να γίνουν έως και τρεις μεταφορές στις οποίες δεν εμπλέκεται η χώρα ταξινόμησης, προτού το όχημα επιστρέψει στη χώρα όπου είναι ταξινομημένο.

Υπάρχει περιορισμένος αριθμός αδειών ECMT για έκαστο κράτος μέλος και οι άδειες διανέμονται σε εθνικό επίπεδο από τις αρμόδιες αρχές έκαστου κράτους μέλους. Οι άδειες για το 2019 έχουν ήδη διανεμηθεί και ο αριθμός τους δεν μπορεί να αυξηθεί εντός σύντομης προθεσμίας. Οι ποσοτώσεις ECMT καθορίζονται σε ετήσια βάση και οποιεσδήποτε αλλαγές

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72.

στον αριθμό των αδειών που χορηγούνται σε μια χώρα ECMT πρέπει να συμφωνούνται ομόφωνα από όλες τις χώρες ECMT.

Επί παραδείγματι, το 2019 θα υπάρχουν ετήσιες άδειες για 23 252 οχήματα ταξινομημένα στην ΕΕ-27. Επιπροσθέτως, θα υπάρχουν 984 ετήσιες άδειες για το Ηνωμένο Βασίλειο και 23 472 ετήσιες άδειες για οχήματα από άλλες χώρες οι οποίες συμμετέχουν στο σύστημα. Λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο των υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών (περί τους 50 εκατ. τόνους για το 2017· περίπου 30 εκατ. τόνοι από την ΕΕ-27 προς το Ηνωμένο Βασίλειο και περίπου 20 εκατ. τόνοι από το Ηνωμένο Βασίλειο προς την ΕΕ-27), είναι προφανές ότι η αποκλειστική εξάρτηση από το σύστημα ποσοτώσεων ECMT δεν συνιστά επαρκή λύση για τη διασφάλιση βασικής συνδεσιμότητας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αμέσως μετά την ημερομηνία αποχώρησης, ελλείψει συμφωνίας αποχώρησης. Η Ένωση και τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενεργήσουν, ώστε να υπάρχει διαθέσιμος επαρκής αριθμός αδειών εντός του συστήματος ECMT και, επομένως, να διασφαλίζεται η βασική συνδεσιμότητα.

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών εξαρτώνται σχεδόν αποκλειστικά από τους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης. Συνεπώς, η απώλεια του δικαιώματος των εν λόγω μεταφορέων να παρέχουν οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των κρατών μελών θα οδηγούσε σε σοβαρές διαταράξεις, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη δημόσια τάξη.

Είναι, επομένως, σκόπιμο να εγκρίνει η Ένωση προσωρινά και χρονικώς περιορισμένα μέτρα έκτακτης ανάγκης, με σκοπό τον μετριασμό αυτών των πιθανών διαταράξεων στη συνδεσιμότητα.

Στην ανακοίνωσή της «Προετοιμασία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ευρωπαϊκή Ένωση στις 30 Μαρτίου 2019: σχέδιο δράσης έκτακτης ανάγκης», της 13ης Νοεμβρίου 2018³, η Επιτροπή ανακοίνωσε την πρόθεσή της να προτείνει μια σειρά μέτρων έκτακτης ανάγκης, ώστε να αντιμετωπιστεί το ενδεχόμενο αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση χωρίς συμφωνία αποχώρησης. Όσον αφορά τις οδικές μεταφορές, στην εν λόγω ανακοίνωση, η Επιτροπή τόνισε ότι οι άδειες ECMT θα επέτρεπαν σημαντικά μικρότερη κυκλοφορία από εκείνη που πραγματοποιείται επί του παρόντος μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (άρθρο 50) επανέλαβε την έκκλησή του, στις 13 Δεκεμβρίου 2018, να ενταθούν οι εργασίες για την προετοιμασία σε όλα τα επίπεδα όσον αφορά τις επιπτώσεις από την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου, λαμβανομένης υπόψη κάθε πιθανής έκβασης. Η παρούσα πράξη εντάσσεται σε μια δέσμη μέτρων την οποία εγκρίνει η Επιτροπή ανταποκρινόμενη στην εν λόγω έκκληση.

Συνεπώς, η παρούσα πρόταση έχει στόχο τον καθορισμό προσωρινών μέτρων τα οποία θα διέπουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου, κατόπιν της αποχώρησης του δεύτερου από την Ένωση (άρθρο 1). Τα συγκεκριμένα μέτρα αποσκοπούν στη διατήρηση της βασικής συνδεσιμότητας για αυστηρά περιορισμένη χρονική περίοδο (άρθρο 9).

³ COM(2018) 880 final.

Καταρχάς (άρθρο 3), ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει τη μονομερή χορήγηση δικαιωμάτων διμερούς μεταφοράς σε οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, ώστε να δύνανται να συνεχίσουν τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ των αντίστοιχων εδαφών.

Τα δικαιώματα που χορηγούνται στους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου υπόκεινται στη συμμόρφωση προς το συναφές ενωσιακό δίκαιο το οποίο εφαρμόζεται στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (άρθρο 4) και προς τα αντίστοιχα δικαιώματα που χορηγούνται από το Ηνωμένο Βασίλειο σε οδικούς μεταφορείς από την Ένωση. Ο προτεινόμενος κανονισμός καθιερώνει έναν μηχανισμό (άρθρο 5) ώστε να διασφαλίζεται ότι τα δικαιώματα από τα οποία επωφελούνται οι οδικοί μεταφορείς της Ένωσης στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι ισοδύναμα με εκείνα που χορηγούνται σε οδικούς μεταφορείς από το ΗΒ δυνάμει του προτεινόμενου κανονισμού. Σε διαφορετική περίπτωση, η Επιτροπή έχει την εξουσιοδότηση να θεσπίσει τα μέτρα που είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση της κατάστασης μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, περιλαμβανομένων περιορισμών ως προς την επιτρεπόμενη χωρητικότητα που παρέχεται σε οδικούς μεταφορείς από το ΗΒ ή τον αριθμό διαδρομών ή αμφότερα. Η αξιολόγηση του βαθμού ισοδυναμίας και η έγκριση των διορθωτικών μέτρων από την Επιτροπή δεν συνδέονται αποκλειστικά με μια αυστηρή, τυπική αντιστοιχία ανάμεσα στις δύο έννομες τάξεις· τούτο λόγω των έντονων διαφορών μεταξύ των αντίστοιχων αγορών και προκειμένου να αποφευχθεί μια προσέγγιση τυφλής αναπαραγωγής —η οποία θα μπορούσε τελικά να αποδειχτεί αντίθετη προς τα συμφέροντα της Ένωσης.

Ο προτεινόμενος κανονισμός, παρόλο που αποσκοπεί στην προσωρινή διασφάλιση της βασικής συνδεσιμότητας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, προβλέπει έναν ευέλικτο μηχανισμό, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι οδικοί μεταφορείς της Ένωσης θα επωφελούνται από δίκαιες και ίσες ευκαιρίες στον ανταγωνισμό με τους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, όταν το Ηνωμένο Βασίλειο δεν θα δεσμεύεται πλέον από το ενωσιακό δίκαιο. Προϋπόθεση για να υπάρχουν ίσοι όροι ανταγωνισμού, ακόμη και μετά την αποχώρηση, είναι να συνεχίσει το Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόζει επαρκώς υψηλά και συγκρίσιμα πρότυπα στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών όσον αφορά: τον θεμιτό ανταγωνισμό, περιλαμβανομένης της ρύθμισης των καρτέλ, της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και των συγχωνεύσεων· την απαγόρευση αδικαιολόγητων κρατικών επιχορηγήσεων· την προστασία των εργαζομένων και υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας· την προστασία του περιβάλλοντος· την προστασία και την ασφάλεια, ή σε σχέση με τη χορήγηση αδειών σε οδικούς μεταφορείς ή με τα επαγγελματικά προσόντα, την κατάρτιση και τους ιατρικούς ελέγχους για επαγγελματίες οδηγούς. Επιπλέον, πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι μεταφορείς της Ένωσης δεν υφίστανται διακρίσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, *de iure* ή *de facto*. Ως εκ τούτου, με τον προτεινόμενο κανονισμό επιφορτίζεται η Επιτροπή (άρθρο 6) με το καθήκον της παρακολούθησης των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των οδικών μεταφορέων της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου, και εξουσιοδοτείται να εγκρίνει τα αναγκαία μέτρα, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εν λόγω όροι παραμένουν πάντοτε ισότιμοι.

Καθιερώνονται οι αναγκαίες διαδικασίες ώστε τα κράτη μέλη και η Επιτροπή να δύνανται να εξακριβώνουν ότι οι οδικοί μεταφορείς που μεταφέρουν εμπορεύματα προς την Ένωση δυνάμει του παρόντος κανονισμού είναι αδειοδοτημένοι ή πιστοποιημένοι από το Ηνωμένο Βασίλειο σύμφωνα με τα συναφή πρότυπα, ότι τηρούνται όλες οι συναφείς εθνικές και ενωσιακές νομοθεσίες και ότι δεν υφίσταται υπέρβαση των παρεχόμενων δικαιωμάτων.

Υπάρχει ρητή πρόβλεψη με την οποία υπενθυμίζεται ότι τα κράτη μέλη δεν πρέπει να διαπραγματεύονται ή να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών με το Ηνωμένο Βασίλειο, για ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος

κανονισμού, και ότι δεν πρέπει να χορηγούν στους οδικούς μεταφορείς του ΗΒ, σε σχέση με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, δικαιώματα άλλα από εκείνα που χορηγούνται με τον παρόντα κανονισμό (άρθρο 3). Ωστόσο, οι αντίστοιχες αρμόδιες αρχές θα δύνανται να συνεργάζονται όπως προσηκεί για την ορθή εφαρμογή του κανονισμού (άρθρο 7), ώστε να προκληθεί η ελάχιστη δυνατή διατάραξη στη διαχείριση των υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες θα συνεχίσουν να παρέχονται υπό την αιγίδα του κανονισμού μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου.

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

Ο παρών προτεινόμενος κανονισμός προορίζεται να αποτελέσει ειδικό νόμο (*lex specialis*) για την αντιμετώπιση ορισμένων εκ των συνεπειών που προκύπτουν από το γεγονός ότι οι ενωσιακοί κανόνες που ρυθμίζουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, και ιδίως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, δεν θα εφαρμόζονται πλέον στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και των υπόλοιπων κρατών μελών, από την ημερομηνία αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου και ελλείψει συμφωνίας αποχώρησης. Οι προτεινόμενοι όροι περιορίζονται στα αναγκαία από την άποψη αυτή, ώστε να αποφεύγονται δυσανάλογες διαταράξεις, μεταξύ άλλων, σε σχέση με τη δημόσια τάξη. Προορίζονται για εφαρμογή μόνο για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Συνεπώς, η παρούσα πρόταση συνάδει πλήρως προς την υφιστάμενη νομοθεσία και κυρίως προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η παρούσα πρόταση συμπληρώνει τους ενωσιακούς κανόνες που ρυθμίζουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, και ιδίως τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Ο ειδικός σκοπός και το πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, καθώς και η μονομερής φύση του, απαιτούν αναγκαστικά μια περιοριστική προσέγγιση στη χορήγηση δικαιωμάτων, καθώς και ειδικές διατάξεις που αποσκοπούν στη διατήρηση της ισότητας των δικαιωμάτων και ισότιμων όρων ανταγωνισμού.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Το εν λόγω άρθρο παρέχει τη βάση για τη θέσπιση ενωσιακής νομοθεσίας η οποία καθορίζει συγκεκριμένα: i) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών (άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ)· και ii) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα**

Το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 επιφυλάσσει στην Ένωση αρμοδιότητα για συναφείς συμφωνίες με τρίτες χώρες. Ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, η παρούσα προτεινόμενη πράξη θα μπορούσε να επιτύχει βασική συνδεσιμότητα, με την επιφύλαξη της χορήγησης ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο. Η εν λόγω συνδεσιμότητα θα διασφαλιζόταν με ισότιμο τρόπο για την κυκλοφορία προς και από όλα τα σημεία εντός της Ένωσης, γεγονός που αποτρέπει τις στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά. Ως

εκ τούτου, είναι αναγκαία η ανάληψη δράσης σε ενωσιακό επίπεδο και το αποτέλεσμα δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με την ανάληψη δράσης σε επίπεδο κρατών μελών.

- **Αναλογικότητα**

Ο προτεινόμενος κανονισμός θεωρείται αναλογικός, καθώς μπορεί να αποτρέψει δυσανάλογες διαταράξεις κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζονται επίσης ίσοι όροι ανταγωνισμού για τους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης. Δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου. Τούτο ισχύει, ιδίως, αφενός για τους όρους υπό τους οποίους παρέχονται τα συναφή δικαιώματα, οι οποίοι, μεταξύ άλλων, αφορούν την ανάγκη χορήγησης ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο και τον θεμιτό ανταγωνισμό, και αφετέρου για τον χρονικό περιορισμό του καθεστώτος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι η πράξη διέπει ζητήματα που σχετίζονται στενά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και προορίζεται, όπως οι εν λόγω κανονισμοί, να διασφαλίζει πλήρως εναρμονισμένους όρους ανταγωνισμού, θα πρέπει να λάβει τη μορφή κανονισμού. Η μορφή αυτή ανταποκρίνεται με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο στον επείγοντα χαρακτήρα της κατάστασης/του πλαισίου, καθώς το διαθέσιμο χρονικό διάστημα μέχρι την αποχώρηση (εφόσον δεν συναφθεί συμφωνία αποχώρησης) είναι πολύ σύντομο για να είναι εφικτή η μεταφορά των διατάξεων μιας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

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

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Δεν εφαρμόζεται, λόγω της εξαιρετικής, προσωρινής και εφάπαξ φύσης της κατάστασης που καθιστά αναγκαία την παρούσα πρόταση, η οποία δεν έχει σχέση με τους στόχους της υφιστάμενης νομοθεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι προκλήσεις που προκύπτουν από την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ και οι πιθανές λύσεις έχουν αναφερθεί από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη και εκπροσώπους των κρατών μελών.

Κοινό θέμα στις απόψεις που παρουσιάστηκαν ήταν η ανάγκη για μια ρυθμιστική παρέμβαση, ώστε να διατηρηθεί ορισμένος βαθμός συνδεσιμότητας στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Όσον αφορά την πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά οδικών μεταφορών, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν δύνανται να λάβουν δικά τους μέτρα έκτακτης ανάγκης για τον μετριασμό του επιβλαβούς αντικτύπου που θα είχε μια ενδεχόμενη αποχώρηση χωρίς συμφωνία.

Στις 29 Νοεμβρίου 2018, η Επιτροπή διοργάνωσε συνάντηση εργασίας της ΕΕ-27 σχετικά με την προετοιμασία στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας του Συμβουλίου για το άρθρο 50, κατά τη διάρκεια της οποίας οι εκπρόσωποι των κρατών μελών τόνισαν ιδιαίτερα την ανάγκη έγκρισης μέτρων έκτακτης ανάγκης σε επίπεδο ΕΕ, προκειμένου να διασφαλιστεί η βασική συνδεσιμότητα μεταξύ της ΕΕ-27 και του ΗΒ σε περίπτωση έλλειψης συμφωνίας αποχώρησης. Ειδικότερα, επισημάνθηκε ότι το πολυμερές σύστημα ποσοστώσεων ECMT δεν

συνιστά επαρκή και προσήκουσα εφεδρική επιλογή, λαμβανομένων υπόψη των ποσοτικών και ποιοτικών περιορισμών του.

Οι παρατηρήσεις αυτές ελήφθησαν υπόψη κατά την προετοιμασία της πρότασης.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μοιράστηκαν με την Επιτροπή αρκετές μορφές εκτίμησης των επιπτώσεων της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι εν λόγω εκτιμήσεις καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η μοναδική διαθέσιμη εφεδρική λύση στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ήτοι το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (ECMT), θα ήταν ανεπαρκής για την κάλυψη των αναγκών του τομέα. Η έλλειψη αδειών για το 2019 (βλ. ανωτέρω) πιθανότατα θα προκαλούσε σημαντικές διαταράξεις και η διμερής οδική ροή εμπορευμάτων (περί τους 50 εκατ. τόνους ετησίως) ενδέχεται να μην καλύπτεται πλήρως. Ποσοστό άνω του 80% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ΗΒ και της ΕΕ-27 επί του παρόντος διενεργούνται από μεταφορείς εγκατεστημένους εντός της ΕΕ-27. Είναι προς το συμφέρον της ΕΕ-27 να προβλέψει ένα πλαίσιο που δεν περιορίζει αδικαιολόγητα τις διμερείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια εκτίμησης επιπτώσεων, λόγω της εξαιρετικής φύσης της κατάστασης και των περιορισμένων αναγκών της περιόδου κατά τη διάρκεια της οποίας υλοποιείται η αλλαγή καθεστώτος του Ηνωμένου Βασιλείου. Πέραν της προτεινόμενης, δεν υπάρχουν διαθέσιμες διαφορετικές επιλογές πολιτικής από ουσιαστικής και νομικής άποψης.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Άνευ αντικειμένου.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

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

Άνευ αντικειμένου.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής συνδεσιμότητας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών όσον αφορά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ένωση

(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 Επιτροπής⁴,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 29 Μαρτίου 2017, το Ηνωμένο Βασίλειο γνωστοποίησε την πρόθεσή του να αποχωρήσει από την Ένωση, δυνάμει του άρθρου 50 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι Συνθήκες θα παύσουν να ισχύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας αποχώρησης ή, ελλείψει συμφωνίας, δύο έτη μετά την εν λόγω γνωστοποίηση, ήτοι από τις 30 Μαρτίου 2019, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, σε συμφωνία με το Ηνωμένο Βασίλειο, αποφασίσει ομόφωνα να παρατείνει την εν λόγω προθεσμία.
- (2) Με την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση, όσον αφορά τη σχέση με τα υπόλοιπα είκοσι επτά κράτη μέλη και ελλείψει ειδικών διατάξεων, θα έπαυαν όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το ενωσιακό δίκαιο και αφορούν με την πρόσβαση στην αγορά, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶.
- (3) Το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (ECMT) είναι το μοναδικό άλλο διαθέσιμο νομικό πλαίσιο που θα μπορούσε να παράσχει μια βάση για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου μετά την ημερομηνία αποχώρησης. Ωστόσο, λόγω του περιορισμένου αριθμού των αδειών που επί του παρόντος είναι διαθέσιμες

⁴ ΕΕ C της [...], σ. .

⁵ ΕΕ C της [...], σ. .

⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

στο πλαίσιο του συστήματος ECMT και του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής του αναφορικά με τους καλυπτόμενους τύπους οδικών μεταφορών, το σύστημα επί του παρόντος δεν επαρκεί για την πλήρη αντιμετώπιση των αναγκών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.

- (4) Προκειμένου να αποτραπούν σοβαρές διαταράξεις, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη δημόσια τάξη, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί μια δέσμη μέτρων τα οποία θα επιτρέπουν στους οδικούς μεταφορείς που διαθέτουν άδεια από το Ηνωμένο Βασίλειο να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές ανάμεσα στο έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου και των υπόλοιπων είκοσι επτά κρατών μελών. Προκειμένου να διασφαλίζεται η σωστή ισορροπία ανάμεσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και τα υπόλοιπα κράτη μέλη, τα παρεχόμενα δικαιώματα θα πρέπει να προϋποθέτουν τη χορήγηση ισοδύναμων δικαιωμάτων και να υπόκεινται σε ορισμένες προϋποθέσεις οι οποίες διασφαλίζουν θεμιτό ανταγωνισμό.
- (5) Προκειμένου να αποτυπωθεί ο προσωρινός χαρακτήρας της, η δέσμη μέτρων θα πρέπει να είναι περιορισμένη σε σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε να παρασχεθεί η δυνατότητα πραγματοποίησης των αναγκαίων ρυθμίσεων για τη βασική συνδεσιμότητα στο σύστημα ECMT, και με την επιφύλαξη πιθανών διαπραγματεύσεων και έναρξης ισχύος μιας μελλοντικής συμφωνίας η οποία θα καλύπτει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Ένωσης και Ηνωμένου Βασιλείου.
- (6) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία προς επίτευξη του στόχου αυτού.
- (7) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ επειγόντως και να εφαρμοστεί από την ημέρα που έπεται εκείνης κατά την οποία οι Συνθήκες παύουν να ισχύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, εκτός αν μέχρι την εν λόγω ημερομηνία έχει συναφθεί και τεθεί σε ισχύ συμφωνία αποχώρησης με το Ηνωμένο Βασίλειο.
- (8) Όταν απαιτείται για την αντιμετώπιση αναγκών της αγοράς, θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να αποκαθίσταται η ισοδυναμία των δικαιωμάτων που χορηγούνται από την Ένωση στους οδικούς μεταφορείς του ΗΒ με εκείνα που χορηγούνται από το ΗΒ στους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης, και να αντιμετωπίζονται περιστατικά αθέμιτου ανταγωνισμού σε βάρος των οδικών μεταφορέων της Ένωσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι δε διαβουλεύσεις να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016. Πιο συγκεκριμένα, για να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι οποιαδήποτε τέτοια κατ' εξουσιοδότηση πράξη δεν επηρεάζει αδικαιολόγητα την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει προσωρινά μέτρα τα οποία διέπουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας («Ηνωμένο Βασίλειο»), μετά την αποχώρησή του από την Ένωση.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) «όχημα»: μηχανοκίνητο όχημα ταξινομημένο στο Ηνωμένο Βασίλειο, ή συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων του οποίου τουλάχιστον το μηχανοκίνητο όχημα είναι ταξινομημένο στο Ηνωμένο Βασίλειο, με αποκλειστικό προορισμό τη μεταφορά εμπορευμάτων. Το όχημα μπορεί να ανήκει στην επιχείρηση ή να έχει αγορασθεί από αυτήν επί πιστώσει ή να έχει μισθωθεί εφόσον, στη δεύτερη αυτή περίπτωση, πληροί τους όρους που προβλέπει η οδηγία 2006/1/EK⁷.
- (2) «διμερείς μεταφορές»:
 - α) οι μετακινήσεις ενός οχήματος με φορτίο, με σημείο αφετηρίας και σημείο άφιξης εντός του εδάφους της Ένωσης και εντός του εδάφους του Ηνωμένου Βασιλείου, αντίστοιχα, με ή χωρίς διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες·
 - β) οι μετακινήσεις χωρίς φορτίο σε συνδυασμό με τις μεταφορές που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- (3) «οδικός μεταφορέας της Ένωσης»: επιχείρηση οδικών εμπορευματικών μεταφορών η οποία διαθέτει έγκυρη κοινοτική άδεια, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009·
- (4) «οδικός μεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου»: επιχείρηση εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία είναι αδειοδοτημένη για να εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές και διαθέτει έγκυρη άδεια από το ΗΒ·
- (5) «άδεια από το ΗΒ»: άδεια που εκδίδεται από το Ηνωμένο Βασίλειο για τους σκοπούς διεθνών μεταφορών, περιλαμβανομένων των διμερών μεταφορών·
- (6) «δίκαιο ανταγωνισμού»: δίκαιο που αντιμετωπίζει τις ακόλουθες συμπεριφορές, όπου αυτές μπορεί να επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών:
 - α) Συμπεριφορές που συνίστανται σε:
 - i) συμφωνίες μεταξύ οδικών μεταφορέων, αποφάσεις ενώσεων οδικών μεταφορέων και εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες έχουν ως

⁷ Οδηγία 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, ΕΕ L 33 της 4.2.2006, σ. 82.

αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού·

ii) καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης από έναν ή περισσότερους οδικούς μεταφορείς·

iii) μέτρα που λαμβάνονται ή παραμένουν σε ισχύ από το Ηνωμένο Βασίλειο, σε περίπτωση δημόσιων επιχειρήσεων και επιχειρήσεων στις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο χορηγεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα τα οποία αντίκεινται στα σημεία i) ή ii)· και

β) συγκεντρώσεις μεταξύ οδικών μεταφορέων οι οποίες παρακωλύουν σημαντικά τον πραγματικό ανταγωνισμό, ιδίως ως αποτέλεσμα της δημιουργίας ή της ενίσχυσης δεσπόζουσας θέσης·

(7) «επιδότηση»: κάθε χρηματοδοτική συνεισφορά που χορηγείται σε οδικό μεταφορέα από το Δημόσιο ή από άλλον δημόσιο φορέα σε οποιοδήποτε επίπεδο, η οποία παρέχει όφελος, και περιλαμβάνει:

α) την άμεση μεταφορά κεφαλαίων, όπως επιχορηγήσεις, δάνεια, εισφορά ιδίων κεφαλαίων, τη δυνητική άμεση μεταφορά κεφαλαίων, την ανάληψη υποχρεώσεων, όπως εγγυήσεις δανείων, εισφορές κεφαλαίου, κυριότητα, πτωχευτική προστασία ή ασφάλιση·

β) τα διαφυγόντα έσοδα ή τη μη είσπραξη εσόδων που διαφορετικά θα ήταν οφειλόμενα·

γ) την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, πέραν της γενικότερης υποδομής, ή την αγορά αγαθών ή υπηρεσιών· ή

δ) τη συνεισφορά ποσών σε κάποιο σύστημα χρηματοδοτήσεων ή ανάθεση ή εντολή σε έναν ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μία ή περισσότερες από τις πράξεις που περιγράφονται στις περιπτώσεις των στοιχείων α), β) και γ), οι οποίες κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητα του Δημοσίου ή άλλου δημόσιου φορέα, και εφόσον η διενέργεια των εν λόγω πράξεων δεν διαφέρει κατ' ουσίαν από τη συνήθη διενέργεια πράξεων από το Δημόσιο.

Δεν θεωρείται ότι παρέχεται πλεονέκτημα από χρηματοδοτική συνεισφορά χορηγούμενη από το Δημόσιο ή από άλλον δημόσιο φορέα, αν ο ιδιώτης οδικός μεταφορέας με αποκλειστικό κίνητρο την προοπτική κερδοφορίας, στη θέση του εν λόγω δημόσιου φορέα, μπορούσε να έχει διενεργήσει την εν λόγω χρηματοδοτική συνεισφορά·

(8) «ανεξάρτητη αρχή ανταγωνισμού»: αρχή η οποία είναι αρμόδια για την εφαρμογή και την επιβολή του δικαίου ανταγωνισμού, καθώς και για τον έλεγχο των επιχορηγήσεων, και η οποία πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η αρχή είναι λειτουργικά ανεξάρτητη και κατάλληλα εφοδιασμένη με τους πόρους που απαιτούνται για την επιτέλεση των καθηκόντων της·

β) κατά την επιτέλεση των καθηκόντων και την άσκηση των εξουσιών της, η αρχή διαθέτει τις απαραίτητες εγγυήσεις ανεξαρτησίας από πολιτική ή άλλη εξωτερική επιρροή και ενεργεί αμερόληπτα· και

γ) οι αποφάσεις της αρχής υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο·

(9) «διάκριση»: κάθε είδους διαφοροποίηση χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση αναφορικά με την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, περιλαμβανομένων των δημόσιων

υπηρεσιών, η οποία χρησιμοποιείται για την παροχή υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ή αναφορικά με τη αντιμετώπισή τους από τις δημόσιες αρχές που σχετίζονται με τις εν λόγω υπηρεσίες·

- (10) «έδαφος της Ένωσης»: έδαφος των κρατών μελών στα οποία ισχύουν η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και υπό τους όρους που προβλέπονται στις Συνθήκες αυτές.

Άρθρο 3

Δικαίωμα διεξαγωγής διμερών μεταφορών

1. Οι οδικοί μεταφορείς του ΗΒ μπορούν, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, να διεξάγουν διμερείς μεταφορές.
2. Διμερείς μεταφορές των κάτωθι τύπων μπορούν να διεξάγονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα εγκατεστημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο, χωρίς να απαιτείται άδεια από το ΗΒ κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 5):
 - α) οι ταχυδρομικές μεταφορές που εκτελούνται στο πλαίσιο καθεστώτος καθολικής υπηρεσίας·
 - β) οι μεταφορές οχημάτων που έχουν υποστεί ζημία ή βλάβη·
 - γ) οι εμπορευματικές μεταφορές με μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων η συνολική επιτρεπόμενη μάζα, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων, δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·
 - δ) οι μεταφορές φαρμάκων, ιατρικών συσκευών και ιατρικού εξοπλισμού, καθώς και άλλων αναγκαίων αντικειμένων, σε περίπτωση βοήθειας έκτακτης ανάγκης, ιδίως κατόπιν φυσικών καταστροφών·
 - ε) οι μεταφορές εμπορευμάτων υπό την προϋπόθεση ότι
 - i) τα μεταφερόμενα εμπορεύματα ανήκουν στην επιχείρηση ή έχουν πωληθεί, αγορασθεί, μισθωθεί ή εκμισθωθεί, παραχθεί, εξορυχθεί, μεταποιηθεί ή επισκευασθεί από αυτήν·
 - ii) η μεταφορά εξυπηρετεί την προσκόμιση των εμπορευμάτων προς την επιχείρηση, την αποστολή τους από αυτήν, ή τη μετακίνησή τους, είτε εντός είτε εκτός της επιχείρησης για λογαριασμό της·
 - iii) τα μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αυτή οδηγούνται από το προσωπικό που απασχολείται από την επιχείρηση ή από προσωπικό που τίθεται στη διάθεση της επιχείρησης δυνάμει συμβατικής υποχρέωσης·
 - iv) τα οχήματα που μεταφέρουν τα εμπορεύματα ανήκουν στην επιχείρηση ή έχουν αγορασθεί από αυτήν επί πιστώσει ή έχουν μισθωθεί εφόσον, στη δεύτερη αυτή περίπτωση, πληρούν τους όρους που προβλέπει η οδηγία 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2006, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (12)· και
 - v) η μεταφορά αυτή συνιστά απλώς επικουρική δραστηριότητα στο πλαίσιο του συνόλου των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.

3. Τα κράτη μέλη δεν διαπραγματεύονται ούτε συνάπτουν διμερείς συμφωνίες ή ρυθμίσεις με το Ηνωμένο Βασίλειο για ζητήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Με την επιφύλαξη των υφιστάμενων πολυμερών συμφωνιών, δεν παρέχουν άλλως στους οδικούς μεταφορείς του ΗΒ οποιαδήποτε δικαιώματα άλλα από εκείνα που παρέχονται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 4

Κοινωνικοί και τεχνικοί κανόνες

Κατά τη διάρκεια των διμερών μεταφορών σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τηρούνται οι ακόλουθοι κανόνες:

- α) όσον αφορά μετακινούμενους εργαζομένους και αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 2002/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸.
- β) όσον αφορά ορισμένες κοινωνικές διατάξεις που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές, οι απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.
- γ) όσον αφορά ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰.
- δ) όσον αφορά τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις και τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη ορισμένων οδικών οχημάτων, οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου¹¹.
- ε) όσον αφορά την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα, οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹².

⁸ Οδηγία 2002/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35.

⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1.

¹¹ Οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές, ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 5.

¹² Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα, ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27.

- στ) όσον αφορά την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα, οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 91/671/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹³.
- ζ) όσον αφορά την απόσπαση εργαζομένων, οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴.

Άρθρο 5

Ισοδυναμία δικαιωμάτων

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο στους οδικούς μεταφορείς και τις συνθήκες άσκησής τους.
2. Εάν κρίνει ότι τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο σε οδικούς μεταφορείς της Ένωσης δεν είναι, *de jure* ή *de facto*, ισοδύναμα με εκείνα που χορηγούνται σε οδικούς μεταφορείς του ΗΒ δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ή ότι τα δικαιώματα αυτά δεν παρέχονται εξ ίσου σε όλους τους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης, η Επιτροπή, προκειμένου να αποκαταστήσει την ισοδυναμία, δύναται, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων:
 - α) να καθορίσει όρια στην επιτρεπόμενη χωρητικότητα που παρέχεται σε οδικούς μεταφορείς του ΗΒ ή στον αριθμό των διαδρομών ή σε αμφότερα·
 - β) να αναστείλει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού· ή
 - γ) να εγκρίνει άλλα πρόσφορα μέτρα.

Άρθρο 6

Θεμιτός ανταγωνισμός

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις συνθήκες υπό τις οποίες οι οδικοί μεταφορείς της Ένωσης ανταγωνίζονται τους οδικούς μεταφορείς του ΗΒ για την παροχή υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
2. Εάν κρίνει ότι, ως αποτέλεσμα οποιασδήποτε εκ των περιπτώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 3, οι προαναφερόμενες προϋποθέσεις είναι σημαντικά λιγότερο ευνοϊκές σε σχέση με εκείνες από τις οποίες επωφελούνται οι οδικοί μεταφορείς του ΗΒ, η Επιτροπή, προκειμένου να διορθώσει την κατάσταση, δύναται, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων:
 - α) να καθορίσει όρια στην επιτρεπόμενη χωρητικότητα που παρέχεται σε οδικούς μεταφορείς του ΗΒ ή στον αριθμό των διαδρομών ή σε αμφότερα·
 - β) να αναστείλει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού· ή

¹³ Οδηγία του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την υποχρεωτική χρησιμοποίηση ζωνών ασφαλείας και συστημάτων συγκράτησης για παιδιά στα οχήματα, ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 26.

¹⁴ Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών, ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1.

- γ) να εγκρίνει άλλα πρόσφορα μέτρα.
3. Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει της παραγράφου 2 μπορούν να εκδίδονται για την αντιμετώπιση των εξής καταστάσεων:
- α) χορήγηση επιδοτήσεων από το Ηνωμένο Βασίλειο·
 - β) μη θέση σε ισχύ ή μη αποτελεσματική εφαρμογή του δικαίου ανταγωνισμού από το Ηνωμένο Βασίλειο·
 - γ) μη δημιουργία ή μη διατήρηση ανεξάρτητης αρχής ανταγωνισμού από το Ηνωμένο Βασίλειο·
 - δ) εφαρμογή προτύπων από το Ηνωμένο Βασίλειο στον τομέα της προστασίας των εργαζομένων, της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος ή σε σχέση με τη χορήγηση αδειών σε οδικούς μεταφορείς ή με τα επαγγελματικά προσόντα, την κατάρτιση και τους ιατρικούς ελέγχους για επαγγελματίες οδηγούς, τα οποία είναι κατώτερα από εκείνα που προβλέπονται στο ενωσιακό δίκαιο ή, ελλείψει συναφών διατάξεων στο ενωσιακό δίκαιο, κατώτερα από εκείνα που εφαρμόζονται από όλα τα κράτη μέλη ή, σε κάθε περίπτωση, κατώτερα από τα συναφή διεθνή πρότυπα·
 - ε) εφαρμογή από το Ηνωμένο Βασίλειο κανόνων επιβολής οδικών τελών και φορολόγησης των οδικών μεταφορών που αποκλίνουν από τους κανόνες που θεσπίζονται στην οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ και
 - στ) οποιαδήποτε μορφή διάκρισης σε βάρος οδικών μεταφορέων της Ένωσης.
4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή δύναται να ζητεί πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ή από τους οδικούς μεταφορείς του ΗΒ. Εάν οι αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ή οι οδικοί μεταφορείς του ΗΒ δεν παρέχουν τις ζητούμενες πληροφορίες εντός του εύλογου χρονικού διαστήματος που τάσσει η Επιτροπή ή παρέχουν ατελείς πληροφορίες, η Επιτροπή μπορεί να πράξει σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 7

Διαβουλεύσεις και συνεργασία

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαβουλεύονται και συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, προκειμένου να διασφαλίζουν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη, κατόπιν αιτήματος, παρέχουν στην Επιτροπή αμελλητί οποιεσδήποτε πληροφορίες αποκτώνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή κάθε άλλη πληροφορία συναφή με την εφαρμογή του άρθρου 5 και του άρθρου 6 του παρόντος κανονισμού.

¹⁵ Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42.

Άρθρο 8

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης βάσει του άρθρου 5 παράγραφος 2 ή του άρθρου 6 παράγραφος 2, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος, σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016*.
2. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Άρθρο 9

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την ημέρα που έπεται εκείνης κατά την οποία οι Συνθήκες παύουν να ισχύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο, σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 3 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ωστόσο, ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται αν, μέχρι την εν λόγω ημερομηνία, έχει συναφθεί και τεθεί σε ισχύ συμφωνία αποχώρησης με το Ηνωμένο Βασίλειο, σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019.

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/Η Πρόεδρος