



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 10.12.2020
COM(2020) 826 final

2020/0362 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής συνδεσιμότητας των οδικών εμπορευματικών και οδικών επιβατικών μεταφορών μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας.

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον EOX)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Την 1η Φεβρουαρίου 2020, το Ηνωμένο Βασίλειο αποχώρησε από την Ένωση σύμφωνα με το άρθρο 50 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας¹ (στο εξής: συμφωνία αποχώρησης) συνήφθη από την Ένωση με την απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου² και τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 2020. Η μεταβατική περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 126 της συμφωνίας αποχώρησης, κατά τη διάρκεια της οποίας το δίκαιο της Ένωσης εξακολουθεί να εφαρμόζεται ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σύμφωνα με το άρθρο 127 της εν λόγω συμφωνίας, λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2020.

Στις 25 Φεβρουαρίου 2020, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/266 με την οποία εγκρίνεται η έναρξη διαπραγματεύσεων με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας για νέα συμφωνία εταιρικής σχέσης³. Όπως συνάγεται από τις οδηγίες διαπραγμάτευσης, η εξουσιοδότηση καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία που απαιτούνται για να καλυφθεί συνολικά η σχέση με το Ηνωμένο Βασίλειο μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου όσον αφορά τις οδικές μεταφορές.

Ωστόσο, είναι αμφίβολο κατά πόσον, έως τη λήξη της εν λόγω περιόδου, θα έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου που θα διέπει τη μελλοντική τους σχέση στον τομέα αυτό.

Όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το ενωσιακό δίκαιο και αφορούν την πρόσβαση στην αγορά οδικών μεταφορών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009⁴ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009⁵, θα παύσουν στις 31 Δεκεμβρίου 2020, όταν θα λήξει η μεταβατική περίοδος που ορίζεται στη συμφωνία αποχώρησης. Κάτι τέτοιο θα έχει ως αποτέλεσμα την παύση ισχύος των κοινοτικών αδειών για οδικούς μεταφορείς και για φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων που έχει εκδώσει το Ηνωμένο Βασίλειο και, συνεπώς, την απώλεια πρόσβασης των κατόχων τέτοιων αδειών στην αγορά οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών της Ένωσης. Ομοίως, οι οδικοί μεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βάσει των υφιστάμενων κοινοτικών αδειών, θα χάσουν και αυτοί την αυτόματη πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου.

¹ ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7.

² Απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου, της 30ής Ιανουαρίου 2020, σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 1).

³ ΕΕ L 58 της 27.2.2020, σ. 53.

⁴ 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).

⁵ 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 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

Ως εκ τούτου, ελλείπει συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου επί του θέματος, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (ECMT) θα καταστεί το μοναδικό διαθέσιμο νομικό πλαίσιο στο οποίο θα ήταν δυνατό να βασιστεί η συνέχιση των υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, με 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 από τα κράτη μέλη 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 δυνατό 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 κάθε κράτος μέλος και οι άδειες για το 2021 έχουν ήδη διανεμηθεί σε εθνικό επίπεδο από τις αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους. Δεν είναι δυνατό να αυξηθεί ο αριθμός τους εντός σύντομης προθεσμίας. Οι ποσοτώσεις ECMT καθορίζονται σε ετήσια βάση και οποιεσδήποτε αλλαγές στον αριθμό των αδειών που χορηγούνται σε μια χώρα ECMT πρέπει να συμφωνούνται ομόφωνα από όλες τις χώρες ECMT.

Όπως επισημάνθηκε ήδη στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/501 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος εκδόθηκε στις 25 Μαρτίου 2019⁶, λαμβανομένων υπόψη του όγκου των υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των εμπορευμάτων που μεταφέρονται οδικώς μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης (περί τους 51 εκατ. τόνους για το 2019· περίπου 29 εκατ. τόνοι από την Ένωση προς το Ηνωμένο Βασίλειο και περίπου 22 εκατ. τόνοι από το Ηνωμένο Βασίλειο στην Ένωση), είναι προφανές ότι η αποκλειστική εξάρτηση από το σύστημα ποσοτώσεων ECMT δεν συνιστά επί του παρόντος επαρκή λύση για τη διασφάλιση βασικής συνδεσιμότητας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αμέσως μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου.

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 της Ένωσης θα οδηγούσε σε σοβαρές διαταράξεις, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη δημόσια τάξη.

Όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, ελλείπει συμφωνίας μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου επί του θέματος, η συμφωνία σχετικά με τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία⁷ (στο εξής: συμφωνία Interbus) είναι το μοναδικό διαθέσιμο νομικό πλαίσιο που θα μπορούσε να παρέχει, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, μια βάση για τις μεταφορές επιβατών με λεωφορείο και πούλμαν μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου. Το Ηνωμένο Βασίλειο κατέθεσε το έγγραφο προσχώρησής του στη συμφωνία Interbus στις 29 Οκτωβρίου 2020. Κατά συνέπεια, θα καταστεί αυτοτελώς συμβαλλόμενο μέρος την 1η Ιανουαρίου 2021. Ωστόσο, η συμφωνία Interbus καλύπτει μόνο τις έκτακτες γραμμές και, ως εκ τούτου, δεν επαρκεί για την αντιμετώπιση των διαταράξεων που απορρέουν από τον τερματισμό της εφαρμογής του ενωσιακού δικαίου ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού, δεδομένου του μεγάλου

⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/501 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαρτίου 2019, σχετικά με κοινούς κανόνες διασφάλισης βασικής συνδεσιμότητας των οδικών εμπορευματικών και οδικών επιβατικών μεταφορών όσον αφορά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ένωση (ΕΕ L 85 της 27.3.2019, σ. 39).

⁷ ΕΕ L 321 της 26.11.2002, σ. 13.

αριθμού ανθρώπων που θα συνεχίσουν να ταξιδεύουν μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου. Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας Interbus διαπραγματεύθηκαν πρωτόκολλο που θα καλύπτει τις τακτικές και τις ειδικές τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, το οποίο, ωστόσο, δεν αναμένεται να τεθεί σε ισχύ εγκαίρως ώστε να δοθεί μια βιώσιμη εναλλακτική λύση για την περίοδο αμέσως μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου. Ως εκ τούτου, στην περίπτωση τακτικών και ειδικών τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία, τα ισχύοντα μέσα δεν καλύπτουν τις ανάγκες των εν λόγω υπηρεσιών μεταξύ, αφενός, της Ένωσης και, αφετέρου, του Ηνωμένου Βασιλείου.

Οι διασυνοριακές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις κοινότητες που ζουν στις παραμεθόριες περιοχές, προκειμένου να εξασφαλιστεί βασική συνδεσιμότητα μεταξύ των κοινοτήτων, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο της Κοινής Ταξιδιωτικής Περιοχής. Δεν υφίσταται κανένα μέσο που θα μπορούσε να καλύψει την ανάγκη των φορέων εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων που εκτελούν τακτικές ή ειδικές τακτικές γραμμές για επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών σε περιοχές από την άλλη πλευρά των συνόρων. Ωστόσο, χωρίς το δικαίωμα εκτέλεσης ενδομεταφορών, η οικονομική βιωσιμότητα πολλών διασυνοριακών υπηρεσιών κινδυνεύει. Είναι, επομένως, σκόπιμο να εγκρίνει η Ένωση προσωρινά και χρονικά περιορισμένα μέτρα έκτακτης ανάγκης, με σκοπό τον μετριασμό αυτών των πιθανών διαταράξεων στη συνδεσιμότητα μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.

Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο τον καθορισμό προσωρινών μέτρων τα οποία θα διέπουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και την παροχή τακτικών και ειδικών τακτικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών μεταξύ, αφενός, της Ένωσης και, αφετέρου, του Ηνωμένου Βασιλείου μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 126 της συμφωνίας αποχώρησης (άρθρο 1). Τα συγκεκριμένα μέτρα αποσκοπούν στη διατήρηση της βασικής συνδεσιμότητας για αυστηρά περιορισμένη χρονική περίοδο (άρθρο 2).

Το εδαφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και κάθε αναφορά στο Ηνωμένο Βασίλειο που αυτός περιέχει δεν περιλαμβάνουν το Γιβραλτάρ.

Καταρχάς (άρθρο 3), ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει τη μονομερή χορήγηση δικαιωμάτων διμερούς μεταφοράς σε οδικούς μεταφορείς εγκατεστημένους στο Ηνωμένο Βασίλειο, ώστε να μπορούν να συνεχίσουν τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ του εδάφους τους και της Ένωσης.

Ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει επίσης (άρθρο 4) τη μονομερή χορήγηση δικαιωμάτων διμερούς μεταφοράς επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία στο πλαίσιο τακτικών ή ειδικών τακτικών γραμμών σε φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν εγκατεστημένους στο Ηνωμένο Βασίλειο, ώστε να μπορούν να συνεχίσουν τη μεταφορά επιβατών μεταξύ του εδάφους τους και της Ένωσης. Ο κανονισμός προβλέπει επίσης τη μονομερή χορήγηση δικαιωμάτων επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών στην παραμεθόριο περιοχή της Ιρλανδίας στο πλαίσιο διεθνών τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.

Τα δικαιώματα που χορηγούνται στους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου υπόκεινται στη συμμόρφωση προς το συναφές ενωσιακό δίκαιο το οποίο εφαρμόζεται στους φορείς εκμετάλλευσης οδικών εμπορευματικών και οδικών επιβατικών μεταφορών (άρθρο 6) και προς τα αντίστοιχα δικαιώματα που χορηγούνται από το Ηνωμένο Βασίλειο σε οδικούς μεταφορείς από την Ένωση. Ο προτεινόμενος κανονισμός καθιερώνει μηχανισμό (άρθρο 7) 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 του Ηνωμένου Βασιλείου 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 του Ηνωμένου Βασιλείου 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 αποδειχθεί αντίθετη προς τα συμφέροντα της Ένωσης.

Ο προτεινόμενος κανονισμός, μολοντί αποσκοπεί στην προσωρινή διασφάλιση της βασικής συνδεσιμότητας των οδικών εμπορευματικές και των οδικών επιβατικών μεταφορών, προβλέπει έναν ευέλικτο μηχανισμό ώστε να διασφαλίζεται ότι οι οδικοί μεταφορείς και οι φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων της Ένωσης επωφελούνται από δίκαιες και ίσες ευκαιρίες στον ανταγωνισμό με τους οδικούς μεταφορείς και τους φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων του Ηνωμένου Βασιλείου. Προϋπόθεση για να υπάρχουν ίσοι όροι ανταγωνισμού, ακόμη και μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, είναι να συνεχίσει το Ηνωμένο Βασίλειο να εφαρμόζει επαρκώς υψηλά και συγκρίσιμα πρότυπα στον τομέα των οδικών εμπορευματικών και οδικών επιβατικών μεταφορών όσον αφορά: τον θεμιτό ανταγωνισμό, περιλαμβανομένης της ρύθμισης των συμπράξεων, της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και των συγχωνεύσεων· την απαγόρευση αδικαιολόγητων κρατικών επιδοτήσεων· 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 οδικοί μεταφορείς της Ένωσης δεν υφίστανται διακρίσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο, *de jure* ή *de facto*. Ως εκ τούτου, με τον προτεινόμενο κανονισμό επιφορτίζεται η Επιτροπή (άρθρο 8) με το καθήκον της παρακολούθησης των όρων ανταγωνισμού μεταξύ, αφενός, των οδικών μεταφορέων της Ένωσης και, αφετέρου, των οδικών μεταφορέων του Ηνωμένου Βασιλείου, και εξουσιοδοτείται να εγκρίνει τα αναγκαία μέτρα, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, ώστε να διασφαλίζεται ότι οι εν λόγω όροι παραμένουν πάντοτε ίσοι.

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

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 καλύπτουν ήδη το τμήμα της διαδρομής μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας στο έδαφος οποιουδήποτε κράτους μέλους διέλευσης υπό καθεστώς διαμετακόμισης. Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω κανονισμοί ισχύουν επίσης για το μέρος της διαδρομής που βρίσκεται στο έδαφος του κράτους μέλους φόρτωσης ή εκφόρτωσης για εμπορευματικές μεταφορές, καθώς και στο μέρος της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος του κράτους μέλους επιβίβασης ή αποβίβασης των επιβατών για υπηρεσίες μεταφοράς με πούλμαν και λεωφορεία (άρθρο 9). Η εν λόγω επέκταση θα διασφαλίσει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης της Ένωσης θα μπορούν να εκτελούν διασταυρούμενες εμπορικές δραστηριότητες από ή προς το Ηνωμένο

Βασίλειο καθώς και να πραγματοποιούν πρόσθετες στάσεις κατά τις υπηρεσίες μεταφοράς με πούλμαν και λεωφορεία που παρέχουν,

Υπάρχει ρητή πρόβλεψη με την οποία υπενθυμίζεται ότι τα κράτη μέλη δεν πρέπει να διαπραγματεύονται ή να συνάπτουν διμερείς συμφωνίες οδικών 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 Ηνωμένου Βασιλείου δικαιώματα άλλα από εκείνα που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού (άρθρο 5). Ωστόσο, οι αντίστοιχες αρμόδιες αρχές θα δύνανται να συνεργάζονται όπως προσήκει για την ορθή εφαρμογή του κανονισμού (άρθρο 10), ώστε να προκληθεί η ελάχιστη δυνατή διατάραξη στη διαχείριση των υπηρεσιών οδικών μεταφορών και μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία που θα εξακολουθήσουν να παρέχονται μετά την 31η Δεκεμβρίου 2020.

Το άρθρο 11 θεσπίζει τους κανόνες για την άσκηση της εξουσιοδότησης που ανατίθεται στην Επιτροπή για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων 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 του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και ότι οι μεταφορείς της Ένωσης δεν υφίστανται διακρίσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Το άρθρο 12 ορίζει ότι ο παρών κανονισμός αρχίζει να εφαρμόζεται όταν θα λήξει η μεταβατική περίοδος που ορίζεται στη συμφωνία αποχώρησης, αν δεν έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία που να διέπει τις οδικές μεταφορές με το Ηνωμένο Βασίλειο, και παύει να ισχύει το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2021. Ο κανονισμός θα παύσει να ισχύει σε προγενέστερη ημερομηνία, αν τεθεί σε ισχύ ή εφαρμοστεί προσωρινά συμφωνία που να διέπει τις οδικές μεταφορές με το Ηνωμένο Βασίλειο, κατά περίπτωση, πριν από την εν λόγω ημερομηνία. Με εξαίρεση τις ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται στην παραμεθόριο περιοχή της Ιρλανδίας στο πλαίσιο διεθνών τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία, ο κανονισμός παύει επίσης να ισχύει νωρίτερα για τις διατάξεις που αφορούν τις οδικές επιβατικές μεταφορές, αν το πρωτόκολλο της συμφωνίας Interbus σχετικά με τις διεθνείς τακτικές και ειδικές τακτικές μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία τεθεί σε ισχύ για την Ένωση και για το Ηνωμένο Βασίλειο.

Η παρούσα πράξη εντάσσεται σε μια δέσμη μέτρων την οποία εγκρίνει η Επιτροπή.

- **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 τις οδικές μεταφορές επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, και ιδίως ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, δεν θα εφαρμόζονται πλέον στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ, αφενός, του Ηνωμένου Βασιλείου και, αφετέρου, της Ένωσης. Οι προτεινόμενοι όροι περιορίζονται σε ό,τι είναι αναγκαίο στο πλαίσιο αυτό, ώστε να αποφευχθούν δυσανάλογες διαταραχές. 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 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.

- **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, καθώς και τους ενωσιακούς κανόνες που ρυθμίζουν τις διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία, και ιδίως τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009. 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 ίσων 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).

- **Επικουρικότητα**

Το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και το άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 επιφυλάσσουν στην Ένωση αρμοδιότητα για συναφείς συμφωνίες με τρίτες χώρες. Ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, η παρούσα προτεινόμενη πράξη έχει σκοπό να επιτύχει βασική συνδεσιμότητα, με την επιφύλαξη της χορήγησης ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο. Η εν λόγω συνδεσιμότητα θα διασφαλιστεί με ισότιμο τρόπο για την κυκλοφορία προς και από όλα τα σημεία εντός της Ένωσης, χωρίς να δημιουργηθούν 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 συγκεκριμένου στόχου. Αυτό ισχύει, ιδίως, για τους όρους χορήγησης των σχετικών δικαιωμάτων τα οποία, μεταξύ άλλων, συνδέονται με την ανάγκη χορήγησης ισοδύναμων δικαιωμάτων από το Ηνωμένο Βασίλειο και με τον θεμιτό ανταγωνισμό, και για την περιορισμένη χρονική διάρκεια του καθεστώτος.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι η πράξη διέπει ζητήματα που σχετίζονται στενά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 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 πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (ελλείψει συμφωνίας που να καλύπτει τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών και να έχει καταστεί εφαρμοστέα έως την εν λόγω ημερομηνία) 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 τις διαπραγματεύσεις μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και πιθανές λύσεις, έχουν αναφερθεί από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη και εκπροσώπους των κρατών μελών.

Το γεγονός ότι η μεταβατική περίοδος που ορίζεται στη συμφωνία αποχώρησης λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2020, η ανάγκη προετοιμασίας για αναπόφευκτες αλλαγές την 1η Ιανουαρίου 2021 και τα ενδεχόμενα επιπλέον μέτρα που πρέπει να προβλεφθούν σε περίπτωση μη συμφωνίας έχουν συζητηθεί με τους εκπροσώπους των κρατών μελών και διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη από τον τομέα των οδικών μεταφορών στο πλαίσιο διατομεακών και ειδικών συνεδριάσεων που πραγματοποιήθηκαν στις Βρυξέλλες και στα κράτη μέλη.

Κοινό θέμα στις απόψεις που παρουσιάστηκαν ήταν η ανάγκη για ρυθμιστική παρέμβαση ώστε να διατηρηθεί ορισμένος βαθμός συνδεσιμότητας όσον αφορά τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Όσον αφορά την πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά οδικών εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν μπορούν να λάβουν δικά τους μέτρα έκτακτης ανάγκης για τον μετριασμό του επιβλαβούς αντικτύπου που θα είχε μια ενδεχόμενη συμφωνία εταιρικής σχέσης.

Ορισμένα κράτη μέλη τόνισαν ειδικότερα ότι χρειάζεται να ληφθούν μέτρα έκτακτης ανάγκης σε επίπεδο ΕΕ ώστε να διασφαλιστεί βασική συνδεσιμότητα μεταξύ, αφενός, της Ένωσης και, αφετέρου, του Ηνωμένου Βασιλείου σε περίπτωση έλλειψης συμφωνίας που να καλύπτει τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Επισήμαναν ότι το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων ECMT δεν συνιστά επαρκή και προσήκουσα εφεδρική επιλογή, λαμβανομένων υπόψη των ποσοτικών και ποιοτικών περιορισμών του.

Επισημάνθηκε επίσης ότι η συμφωνία Interbus καλύπτει μόνο έκτακτες γραμμές και ότι δεν υπάρχει προσήκουσα εφεδρική επιλογή για τις τακτικές και ειδικές τακτικές γραμμές, δεδομένου ότι το πρωτόκολλο της συμφωνίας Interbus που καλύπτει τις τακτικές και τις ειδικές τακτικές μεταφορές επιβατών δεν αναμένεται να τεθεί εγκαίρως σε ισχύ για την Ένωση και το Ηνωμένο Βασίλειο. Επισημάνθηκε ακόμη η ιδιαίτερη ανάγκη για διασυννοριακές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.

Οι παρατηρήσεις αυτές λήφθηκαν δεόντως υπόψη κατά την εκπόνηση 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 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 2021 πιθανότατα θα προκαλούσε σημαντικές διαταράξεις και η διμερής οδική ροή εμπορευμάτων και επιβατών ενδέχεται να μην καλύπτεται πλέον πλήρως. Ποσοστό άνω του 80 % των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης επί του παρόντος διενεργούνται από μεταφορείς εγκατεστημένους εντός της Ένωσης. Είναι προς το συμφέρον της Ένωσης να προβλέψει ένα πλαίσιο που δεν περιορίζει αδικαιολόγητα τις διμερείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές.

Οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν επίσης την ανάγκη να διασφαλιστεί η συνέχεια των τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση των επιπτώσεων δεν είναι απαραίτητη, λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα της κατάστασης και των περιορισμένων αναγκών την περίοδο κατά την οποία θα επέλθει η μεταβολή του 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 και οδικών επιβατικών μεταφορών μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας.

(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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας (στο εξής: το Ηνωμένο Βασίλειο) από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (στο εξής: συμφωνία αποχώρησης)³ συνήφθη από την Ένωση με την απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου⁴ και τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 2020. Η μεταβατική περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 126 της συμφωνίας αποχώρησης, κατά τη διάρκεια της οποίας το δίκαιο της Ένωσης εξακολουθεί να εφαρμόζεται ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σύμφωνα με το άρθρο 127 της εν λόγω συμφωνίας, λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2020. Στις 25 Φεβρουαρίου 2020, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/266 με την οποία εγκρίνεται η έναρξη διαπραγματεύσεων με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας για νέα συμφωνία εταιρικής σχέσης⁵. Όπως συνάγεται από τις οδηγίες

¹ ΕΕ C της [...], σ. .

² ΕΕ C της [...], σ. .

³ ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7.

⁴ Απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου, της 30ής Ιανουαρίου 2020, σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 1).

⁵ ΕΕ L 58 της 27.2.2020, σ. 53.

διαπραγμάτευσης, η εξουσιοδότηση καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα στοιχεία που απαιτούνται για να καλυφθεί συνολικά η σχέση με το Ηνωμένο Βασίλειο μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου όσον αφορά τις οδικές μεταφορές. Ωστόσο, είναι αμφίβολο κατά πόσον, από τη λήξη της εν λόγω περιόδου, θα έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου που θα διέπει τη μελλοντική τους σχέση στον τομέα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών.

- (2) Κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, και ελλείψει ειδικής πρόβλεψης, θα παύσουν όλα τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το ενωσιακό δίκαιο και αφορούν την πρόσβαση στην αγορά, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷, όσον αφορά τη σχέση μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης και των κρατών μελών της.
- (3) Σε μια τέτοια περίπτωση, θα διαταραχθούν σφοδρά οι διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.
- (4) Το εδαφικό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και κάθε αναφορά στο Ηνωμένο Βασίλειο που αυτός περιέχει δεν περιλαμβάνουν το Γιβραλτάρ.
- (5) 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. Ωστόσο, λόγω του περιορισμένου αριθμού των αδειών που επί του παρόντος είναι διαθέσιμες 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 κάλυψη των αναγκών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.
- (6) Αναμένεται επίσης να σημειωθούν σοβαρές διαταράξεις, μεταξύ άλλων και όσον αφορά τη δημόσια τάξη, στο πλαίσιο των υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών. Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, η συμφωνία σχετικά με τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (στο εξής: συμφωνία Interbus) αποτελεί το μοναδικό διαθέσιμο νομικό πλαίσιο που θα μπορούσε να παράσχει μια βάση για τις οδικές επιβατικές μεταφορές με λεωφορείο και πούλμαν μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου. Το Ηνωμένο Βασίλειο θα καταστεί αυτοτελώς συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία Interbus από την 1η Ιανουαρίου 2021. Ωστόσο, η συμφωνία Interbus καλύπτει μόνο τις έκτακτες γραμμές και, ως εκ τούτου, δεν επαρκεί για την αντιμετώπιση των διαταράξεων που σχετίζονται με τις διεθνείς γραμμές μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης, οι οποίες θα προκύψουν μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου. Ένα πρωτόκολλο της συμφωνίας Interbus που καλύπτει τακτικές και ειδικές τακτικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης και το Ηνωμένο Βασίλειο αναμένεται να το επικυρώσει το συντομότερο δυνατό. Ωστόσο, το

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 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

⁷ 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 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

πρωτόκολλο δεν αναμένεται να τεθεί εγκαίρως σε ισχύ ώστε να προσφέρει βιώσιμη εναλλακτική λύση για την περίοδο αμέσως μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου. Ως εκ τούτου, τα διαθέσιμα μέσα δεν καλύπτουν τις ανάγκες των τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών μεταφοράς επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.

- (7) Προκειμένου να αποτραπούν απορρέουσες σοβαρές διαταράξεις, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τη δημόσια τάξη, είναι αναγκαίο να θεσπιστεί μια δέσμη προσωρινών μέτρων τα οποία θα επιτρέπουν στους οδικούς μεταφορείς και στους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν που διαθέτουν άδεια από το Ηνωμένο Βασίλειο να πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές ανάμεσα στο έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ένωσης, ή από το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου προς το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου με διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη. Προκειμένου να διασφαλίζεται η σωστή ισορροπία ανάμεσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ένωση, τα κατ' αυτόν τον τρόπο παρεχόμενα δικαιώματα θα πρέπει να εξαρτώνται από τη χορήγηση ισοδύναμων δικαιωμάτων και να υπόκεινται σε ορισμένες προϋποθέσεις που διασφαλίζουν θεμιτό ανταγωνισμό.
- (8) Οι διασυνοριακές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις κοινότητες που ζουν στις παραμεθόριες περιοχές, προκειμένου να εξασφαλιστεί βασική συνδεσιμότητα μεταξύ των κοινοτήτων, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο της Κοινής Ταξιδιωτικής Περιοχής. Ως εκ τούτου, η παροχή υπηρεσιών επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών από υπηρεσίες μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία του Ηνωμένου Βασιλείου θα πρέπει να εξακολουθήσει να επιτρέπεται στις παραμεθόριες περιοχές της Ιρλανδίας, στο πλαίσιο των διεθνών μεταφορών επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.
- (9) Για να αποτυπωθεί ο προσωρινός χαρακτήρας της δέσμης μέτρων που προβλέπονται στο παρόντα κανονισμό, η εφαρμογή τους θα πρέπει να εφαρμοστεί για σύντομη χρονική περίοδο και χωρίς να δημιουργεί προηγούμενο. Όσον αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, οι χρονικοί περιορισμοί θεσπίζονται ενόψει ενδεχόμενων ρυθμίσεων για τη βασική συνδεσιμότητα στο σύστημα ECMT, και με την επιφύλαξη της έναρξης ισχύος μιας μελλοντικής συμφωνίας η οποία θα διέπει τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ Ένωσης και Ηνωμένου Βασιλείου και μελλοντικούς ενωσιακούς κανόνες σχετικά με τις μεταφορές. Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, ο χρονικός περιορισμός θεσπίζεται προκειμένου να καταστεί δυνατή η έναρξη ισχύος του πρωτοκόλλου της συμφωνίας Interbus σχετικά με τις τακτικές και ειδικές τακτικές γραμμές και η έναρξη ισχύος του ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο, είτε με την επικύρωση του εν λόγω πρωτοκόλλου από το Ηνωμένο Βασίλειο είτε με την προσχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου στο εν λόγω πρωτόκολλο, και με την επιφύλαξη ενδεχόμενης μελλοντικής συμφωνίας επί του θέματος μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.
- (10) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του άρθρου 5 της ΣΕΕ, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (11) Λαμβανομένου υπόψη του επείγοντος χαρακτήρα που συνεπάγεται η λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται ανωτέρω, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση από την προθεσμία των οκτώ εβδομάδων που αναφέρεται στο άρθρο 4 του πρωτοκόλλου αριθ. 1 σχετικά με τον ρόλο των εθνικών κοινοβουλίων στην Ένωση, το

οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας.

- (12) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να τεθεί σε ισχύ επείγοντως και να εφαρμοστεί από την επομένη της λήξης της μεταβατικής περιόδου που ορίζεται στη συμφωνία αποχώρησης, εκτός αν μέχρι την εν λόγω ημερομηνία έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία που θα διέπει τις οδικές μεταφορές και θα έχει συναφθεί με το Ηνωμένο Βασίλειο. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να παύσει να εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος ή την ημερομηνία προσωρινής εφαρμογής διεθνούς συμφωνίας που θα διέπει τις οδικές μεταφορές και για τα δύο μέρη. Με εξαίρεση τις ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται στην παραμεθόριο περιοχή της Ιρλανδίας στο πλαίσιο διεθνών τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία, το δικαίωμα εκτέλεσης τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία θα πρέπει να παύσει να ισχύει κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος, για την Ένωση και για το Ηνωμένο Βασίλειο, του πρωτοκόλλου της συμφωνίας Interbus σχετικά με τις διεθνείς τακτικές και ειδικές τακτικές μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να παύσει να εφαρμόζεται στις 30 Ιουνίου 2021.
- (13) Όταν απαιτείται για την αντιμετώπιση αναγκών της αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, ώστε να αποκαθίσταται η ισοδυναμία των δικαιωμάτων που χορηγούνται από την Ένωση στους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου και στους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν του Ηνωμένου Βασιλείου με τα δικαιώματα που χορηγούνται από το Ηνωμένο Βασίλειο στους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης και στους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων στις οποίες τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο χορηγούνται με βάση το κράτος μέλος προέλευσης, δηλαδή δεν χορηγούνται εξίσου σε όλους τους φορείς της Ένωσης, και να αντιμετωπίζονται περιστατικά αθέμιτου ανταγωνισμού σε βάρος των οδικών μεταφορέων της Ένωσης και των φορέων εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν της Ένωσης.
- (14) Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις θα πρέπει να τηρούν την αρχή της αναλογικότητας, και οι όροι τους θα πρέπει, συνεπώς, να είναι ανάλογοι προς τα προβλήματα που προκύπτουν από τη μη χορήγηση ισοδύναμων δικαιωμάτων ή μέσω αθέμιτων όρων ανταγωνισμού. Η αναστολή της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να προβλέπεται από την Επιτροπή μόνο στις σοβαρότερες περιπτώσεις, όταν δεν χορηγούνται από το Ηνωμένο Βασίλειο καθόλου ισοδύναμα δικαιώματα στους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης ή στους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν της Ένωσης ή όταν τα χορηγούμενα δικαιώματα είναι ελάχιστα ή όταν οι όροι του ανταγωνισμού για τους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή τους φορείς παροχής φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων διαφέρουν τόσο πολύ από εκείνους των επιχειρήσεων της Ένωσης ώστε η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών από τις επιχειρήσεις της Ένωσης να μην είναι οικονομικά βιώσιμη για αυτές.
- (15) Κατά την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία

της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁸. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομένων 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.

- (16) Για να διασφαλιστεί ότι τα δικαιώματα που παρέχονται από το Ηνωμένο Βασίλειο στους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης και στους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν της Ένωσης ως ισοδύναμα με τα δικαιώματα που χορηγούνται από τον παρόντα κανονισμό στους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και στους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν του Ηνωμένου Βασιλείου, είναι επίσης διαθέσιμα σε όλους τους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης, θα πρέπει να επεκταθεί προσωρινά το πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009. Οι εν λόγω κανονισμοί καλύπτουν ήδη το τμήμα της διαδρομής μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας στο έδαφος οποιουδήποτε κράτους μέλους διέλευσης υπό καθεστώς διαμετακόμισης. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί, στην περίπτωση αυτή, ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ισχύει επίσης για το μέρος της διαδρομής που βρίσκεται στο έδαφος του κράτους μέλους φόρτωσης ή εκφόρτωσης και ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 εφαρμόζεται στο μέρος της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος του κράτους μέλους επιβίβασης ή αποβίβασης των επιβατών. Η εν λόγω παράταση έχει στόχο να διασφαλίσει ότι οι φορείς εκμετάλλευσης της Ένωσης θα μπορούν να εκτελούν διασταυρούμενες εμπορικές δραστηριότητες από ή προς το Ηνωμένο Βασίλειο, καθώς και να πραγματοποιούν πρόσθετες στάσεις κατά την διενέργεια από αυτούς επιβατικών μεταφορών,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός καθορίζει προσωρινά μέτρα τα οποία διέπουν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές καθώς και την παροχή τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών για τη μεταφορά επιβατών με πούλμαν ή λεωφορείο μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας (στο εξής: Ηνωμένο Βασίλειο), μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 126 της συμφωνίας αποχώρησης.

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) «όχημα»:
- α) σε σχέση με τη μεταφορά εμπορευμάτων, μηχανοκίνητο όχημα ταξινομημένο στο Ηνωμένο Βασίλειο, ή συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων από τα οποία

⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

τουλάχιστον το μηχανοκίνητο όχημα είναι ταξινομημένο στο Ηνωμένο Βασίλειο, με αποκλειστικό προορισμό τη μεταφορά εμπορευμάτων, είτε ανήκει στην επιχείρηση ή έχει αγοραστεί από αυτήν επί πιστώσει ή έχει μισθωθεί εφόσον, στη δεύτερη αυτή περίπτωση, πληροί τους όρους που καθορίζονται στην οδηγία 2006/1/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.

- β) σε σχέση με τη μεταφορά επιβατών, λεωφορείο ή πούλμαν·
- (2) «επιτρεπόμενες μεταφορές εμπορευμάτων»:
- α) οι μετακινήσεις ενός οχήματος με φορτίο, από το έδαφος της Ένωσης προς το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου ή αντιστρόφως, με ή χωρίς διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες·
- β) οι μετακινήσεις ενός οχήματος με φορτίο από το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου προς το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου με διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από το έδαφος της Ένωσης·
- γ) οι μετακινήσεις χωρίς φορτίο σε συνδυασμό με τις μεταφορές που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β)·
- (3) «επιτρεπόμενες μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορείο»:
- α) οι μετακινήσεις ενός λεωφορείου ή πούλμαν για τη μεταφορά επιβατών από το έδαφος της Ένωσης προς το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου ή αντιστρόφως, με ή χωρίς διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες·
- β) οι μετακινήσεις ενός λεωφορείου ή πούλμαν για τη μεταφορά επιβάτη από το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου προς το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου με διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από το έδαφος της Ένωσης·
- γ) οι μετακινήσεις χωρίς επιβάτες σε συνδυασμό με τις μεταφορές οι οποίες αναφέρονται στα στοιχεία α) και β)·
- δ) η επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών στη μεθοριακή περιοχή της Ιρλανδίας στο πλαίσιο διεθνών τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών μεταξύ της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία·
- (4) «παραμεθόριος περιοχή της Ιρλανδίας»: οι κομητείες της Ιρλανδίας που γειτνιάζουν με τα χερσαία σύνορα μεταξύ Ιρλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία·
- (5) «οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων της Ένωσης»: επιχείρηση οδικών εμπορευματικών μεταφορών η οποία διαθέτει έγκυρη κοινοτική άδεια, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009·
- (6) «οδικός μεταφορέας του Ηνωμένου Βασιλείου»: επιχείρηση εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία επιτρέπεται να εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές και διαθέτει έγκυρη άδεια για τους σκοπούς διεθνών μεταφορών όσον αφορά επιτρεπόμενες μεταφορές εμπορευμάτων·
- (7) «άδεια από το Ηνωμένο Βασίλειο»: εφόσον έχει εκδοθεί σε οδικό μεταφορέα του Ηνωμένου Βασιλείου, άδεια που εκδίδεται από το Ηνωμένο Βασίλειο για τους

⁹ 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).

σκοπούς διεθνών μεταφορών όσον αφορά επιτρεπόμενες μεταφορές εμπορευμάτων, και όταν χορηγείται σε φορέα εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων του Ηνωμένου Βασιλείου, άδεια που εκδίδεται από το Ηνωμένο Βασίλειο με σκοπό τις διεθνείς μεταφορές όσον αφορά επιτρεπόμενες μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορείο·

- (8) «λεωφορείο ή πούλμαν»: όχημα που έχει ταξινομηθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο, είναι κατάλληλο και προορίζεται, λόγω της κατασκευής και του εξοπλισμού του, να μεταφέρει περισσότερους από εννέα επιβάτες, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού·
- (9) «τακτικές γραμμές»: οι υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα σε προκαθορισμένα σημεία στάσης·
- (10) «ειδικές τακτικές γραμμές»: τακτικές γραμμές, ανεξάρτητα από το ποιος τις οργανώνει, με τις οποίες μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών, αποκλειομένων άλλων επιβατών·
- (11) «φορέας εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων της Ένωσης»: επιχείρηση επιβατικών μεταφορών με πούλμαν και λεωφορείο η οποία διαθέτει έγκυρη κοινοτική άδεια, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009·
- (12) «φορέας εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων του Ηνωμένου Βασιλείου»: επιχείρηση εγκατεστημένη στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία επιτρέπεται να εκτελεί οδικές επιβατικές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία και διαθέτει έγκυρη άδεια για τους σκοπούς διεθνών μεταφορών όσον αφορά επιτρεπόμενες μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία·
- (13) «οδικός μεταφορέας»: οδικός μεταφορέας εμπορευμάτων ή φορέας εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων·
- (14) «δίκαιο ανταγωνισμού»: οποιοδήποτε δίκαιο αντιμετωπίζει τις ακόλουθες συμπεριφορές, όταν αυτές μπορεί να επηρεάζουν τις υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή μεταφορών με πούλμαν ή λεωφορείο·

α) συμπεριφορές που συνίστανται σε:

- i) συμφωνίες μεταξύ οδικών μεταφορέων ή φορέων εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων αντίστοιχα, αποφάσεις ενώσεων οδικών μεταφορέων ή φορέων εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων και εναρμονισμένες πρακτικές οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού·
- ii) καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσης από έναν ή περισσότερους οδικούς μεταφορείς ή φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων·
- iii) μέτρα που λαμβάνονται ή παραμένουν σε ισχύ από το Ηνωμένο Βασίλειο, στην περίπτωση δημόσιων επιχειρήσεων και επιχειρήσεων στις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο χορηγεί ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα τα οποία αντίκεινται στα σημεία i) ή ii)·

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

- (15) «επιδότηση»: κάθε χρηματοδοτική συνεισφορά που χορηγείται σε οδικό μεταφορέα από το Δημόσιο ή από άλλον δημόσιο φορέα σε οποιοδήποτε επίπεδο, η οποία παρέχει πλεονέκτημα, και περιλαμβάνει:
- α) την άμεση μεταφορά κεφαλαίων, όπως επιχορηγήσεις, δάνεια, εισφορά ιδίων κεφαλαίων, τη δυννητική άμεση μεταφορά κεφαλαίων, και 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·
 - δ) τη συνεισφορά ποσών σε κάποιο σύστημα χρηματοδοτήσεων ή ανάθεση ή εντολή σε έναν ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μία ή περισσότερες από τις λειτουργίες που αναφέρονται στα στοιχεία 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 χορηγήσει την εν λόγω χρηματοδοτική συνεισφορά·
- (16) «ανεξάρτητη αρχή ανταγωνισμού»: αρχή η οποία είναι αρμόδια για την εφαρμογή και την επιβολή του δικαίου ανταγωνισμού, καθώς και για τον έλεγχο των επιδοτήσεων, 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·
 - γ) οι αποφάσεις της αρχής υπόκεινται σε δικαστικό έλεγχο·
- (17) «διάκριση»: κάθε είδους διαφοροποίηση χωρίς αντικειμενική αιτιολόγηση αναφορικά με την παροχή αγαθών ή υπηρεσιών, περιλαμβανομένων των δημόσιων υπηρεσιών, που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή υπηρεσιών μεταφορών με πούλμαν και λεωφορείο, ή αναφορικά με τη αντιμετώπισή τους από τις δημόσιες αρχές που σχετίζονται με τις εν λόγω υπηρεσίες·
- (18) «έδαφος της Ένωσης»: έδαφος των κρατών μελών στα οποία ισχύουν η ΣΕΕ και η ΣΛΕΕ, και υπό τους όρους που προβλέπονται στις Συνθήκες αυτές.

Άρθρο 3

Δικαίωμα εκτέλεσης επιτρεπόμενων μεταφορών εμπορευμάτων

1. Οι οδικοί μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου μπορούν, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, να διεξάγουν επιτρεπόμενες μεταφορές εμπορευμάτων.

2. Επιτρεπόμενες μεταφορές εμπορευμάτων των κάτωθι τύπων μπορούν να διεξάγονται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα εγκατεστημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο, χωρίς να απαιτείται άδεια:
- 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 ρυμουλκουμένων, 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, αγοραστεί, μισθωθεί ή εκμισθωθεί, παραχθεί, εξορυχθεί, μεταποιηθεί ή επισκευαστεί 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 αγοραστεί από αυτήν επί πιστώσει ή έχουν μισθωθεί εφόσον, στην τελευταία περίπτωση, πληρούν τους όρους που καθορίζονται στην οδηγία 2006/1/EK· και
 - v) η μεταφορά αυτή συνιστά απλώς επικουρική δραστηριότητα στο πλαίσιο του συνόλου των δραστηριοτήτων της επιχείρησης.

Άρθρο 4

Δικαίωμα διεξαγωγής υπηρεσιών τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία

1. Οι φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων από το Ηνωμένο Βασίλειο μπορούν, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, να εκτελούν επιτρεπόμενες μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία που αποτελούν τακτικές και ειδικές τακτικές γραμμές.
2. Οι φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων από το Ηνωμένο Βασίλειο διαθέτουν άδεια η οποία έχει εκδοθεί πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τα άρθρα 6 έως 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, για την παροχή επιτρεπόμενων υπηρεσιών τακτικών και ειδικών τακτικών γραμμών με πούλμαν και λεωφορεία για λογαριασμό τρίτου.
3. Οι άδειες που εξακολουθούν να ισχύουν σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου μπορεί να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούνται για τους σκοπούς που ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εάν έχουν ανανεωθεί υπό

τους ίδιους όρους ή έχουν τροποποιηθεί μόνον όσον αφορά τις στάσεις, τους ναύλους ή το χρονοδιάγραμμα, και με την επιφύλαξη των διατάξεων και διαδικασιών των άρθρων 6 έως 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για περίοδο ισχύος που δεν εκτείνεται πέραν της 30ής Ιουνίου 2021.

4. Οι επιτρεπόμενες μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορείο που εκτελούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα εγκατεστημένα στο Ηνωμένο Βασίλειο για μη εμπορικούς και μη κερδοσκοπικούς σκοπούς μπορεί να εκτελούνται χωρίς να απαιτείται άδεια, όταν:

- α) οι μεταφορές αποτελούν απλώς παρεπόμενη δραστηριότητα του νομικού ή φυσικού προσώπου, και
- β) τα χρησιμοποιούμενα οχήματα ανήκουν κατά κυριότητα σε αυτό το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ή έχουν αγοραστεί από αυτό με δόσεις ή έχουν αποτελέσει αντικείμενο μακροπρόθεσμης σύμβασης μίσθωσης, και οδηγούνται από μέλος του προσωπικού αυτού του φυσικού ή νομικού προσώπου, από το ίδιο το φυσικό πρόσωπο ή από προσωπικό που απασχολεί η επιχείρηση ή που έχει τεθεί στη διάθεση της επιχείρησης βάσει συμβατικής υποχρέωσης.

Οι εν λόγω μεταφορές εξαιρούνται από οποιοδήποτε σύστημα έγκρισης εντός της Ένωσης, υπό τον όρο ότι το πρόσωπο που ασκεί τη δραστηριότητα κατέχει εθνική άδεια που εκδόθηκε πριν από την πρώτη ημέρα εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.

5. Τυχόν αλλαγή οχήματος ή διακοπή της μεταφοράς με σκοπό να εκτελεστεί μέρος της διαδρομής από άλλο μέσο μεταφοράς, δεν θίγει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

Διμερείς συμφωνίες ή ρυθμίσεις

Τα κράτη μέλη δεν διαπραγματεύονται ούτε συνάπτουν διμερείς συμφωνίες ή ρυθμίσεις με το Ηνωμένο Βασίλειο σε θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Με την επιφύλαξη υφιστάμενων πολυμερών ρυθμίσεων, δεν παρέχουν άλλως στους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή στους φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων του Ηνωμένου Βασιλείου οποιαδήποτε δικαιώματα άλλα από εκείνα που παρέχονται στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 6

Κοινωνικοί και τεχνικοί κανόνες

Κατά τη διάρκεια των επιτρεπόμενων μεταφορών εμπορευμάτων ή επιβατών με πούλμαν και λεωφορείο 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/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰.

¹⁰ Οδηγία 2002/15/ΕΚ 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).

- β) όσον αφορά ορισμένες κοινωνικές διατάξεις που σχετίζονται με τις οδικές μεταφορές, οι απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹.
- γ) όσον αφορά ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
- δ) όσον αφορά τα αρχικά προσόντα των οδηγών και την περιοδική κατάρτιση, οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³.
- ε) 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/ΕΚ του Συμβουλίου¹⁴.
- στ) 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 Συμβουλίου¹⁵.
- ζ) 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 Συμβουλίου¹⁶.

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).

¹⁴ Οδηγία 96/53/ΕΚ 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. 59).

¹⁵ 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).

¹⁶ Οδηγία 91/671/ΕΟΚ 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).

- η) όσον αφορά την απόσπαση εργαζομένων, οι απαιτήσεις που προβλέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την οδηγία 96/71/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷.
- θ) όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών, οι απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.

Άρθρο 7

Ισοδυναμία δικαιωμάτων

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο στους οδικούς μεταφορείς και στους φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων της Ένωσης και τους όρους άσκησής τους.
2. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι τα δικαιώματα που χορηγεί το Ηνωμένο Βασίλειο σε οδικούς μεταφορείς της Ένωσης ή σε φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων της Ένωσης δεν είναι, *de jure* ή *de facto*, ισοδύναμα με εκείνα που χορηγούνται σε επιχειρήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ή ότι τα δικαιώματα αυτά δεν παρέχονται εξ ίσου σε όλους τους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης ή σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων της Ένωσης, προκειμένου να αποκαταστήσει την ισοδυναμία, εκδίδει αμελλητί κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 11, με τις οποίες:
 - α) αναστέλλει την εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφοι 1 και 2 ή του άρθρου 4 παράγραφοι 1 έως 4, σε περίπτωση που δεν χορηγούνται ισοδύναμα δικαιώματα στους οδικούς μεταφορείς της Ένωσης ή σε περίπτωση που τα χορηγούμενα δικαιώματα είναι ελάχιστα·
 - β) θεσπίζει όρια στη χωρητικότητα που επιτρέπεται στους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή στους φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων του Ηνωμένου Βασιλείου, ή όρια στον αριθμό των διαδρομών, ή σε αμφότερα· ή
 - γ) εγκρίνει επιχειρησιακούς περιορισμούς που σχετίζονται με τους τύπους οχημάτων ή τους όρους κυκλοφορίας.

Άρθρο 8

Θεμιτός ανταγωνισμός

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις συνθήκες υπό τις οποίες οι επιχειρήσεις της Ένωσης ανταγωνίζονται τις επιχειρήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου για την παροχή υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και υπηρεσιών λεωφορείων και πούλμαν που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
2. Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι, ως αποτέλεσμα οποιασδήποτε εκ των περιπτώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, οι προϋποθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι σημαντικά λιγότερο

¹⁷ Οδηγία 96/71/EK 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).

¹⁸ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 181/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2006/2004 (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 1).

ευνοϊκές σε σχέση με εκείνες από τις οποίες επωφελούνται οι επιχειρήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου, προκειμένου να διορθώσει την κατάσταση, εκδίδει αμελλητί κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 11, με τις οποίες:

- α) αναστέλλει την εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφοι 1 και 2 ή του άρθρου 4 παράγραφοι 1 έως 4, όταν οι συνθήκες ανταγωνισμού για τους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή τους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν του Ηνωμένου Βασιλείου διαφέρουν τόσο πολύ από τις συνθήκες που ισχύουν για τους φορείς της Ένωσης, ώστε να μην είναι οικονομικά βιώσιμη για τους τελευταίους η παροχή υπηρεσιών·
- β) θεσπίζει όρια στη χωρητικότητα που επιτρέπεται στους οδικούς μεταφορείς του Ηνωμένου Βασιλείου ή στους φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων του Ηνωμένου Βασιλείου, ή όρια στον αριθμό των διαδρομών, ή σε αμφότερα· ή
- γ) εγκρίνει επιχειρησιακούς περιορισμούς που σχετίζονται με τους τύπους οχημάτων ή τους όρους κυκλοφορίας.

3. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, υπό τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω παράγραφο, εκδίδονται για τη διόρθωση των κάτωθι 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 σύσταση ή μη διατήρηση από το Ηνωμένο Βασίλειο ανεξάρτητης αρχής ανταγωνισμού·
- δ) εφαρμογή προτύπων από το Ηνωμένο Βασίλειο στον τομέα της προστασίας των εργαζομένων, της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος 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 προτύπων από το Ηνωμένο Βασίλειο στον τομέα της χορήγησης αδειών σε οδικούς μεταφορείς ή σε φορείς εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων τα οποία είναι κατώτερα από τα προβλεπόμενα στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009·
- στ) εφαρμογή προτύπων από το Ηνωμένο Βασίλειο στον τομέα των προσόντων και της εκπαίδευσης των επαγγελματιών οδηγών τα οποία είναι κατώτερα από τα προβλεπόμενα στην οδηγία 2003/59/ΕΚ·
- ζ) 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 Συμβουλίου¹⁹ και
- η) κάθε μορφή διάκρισης εις βάρος οδικών μεταφορέων της Ένωσης.

¹⁹

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).

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, η Επιτροπή δύναται να ζητεί πληροφορίες από τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου ή από τις επιχειρήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου. Εάν αυτές 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 9

Επέκταση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

1. Στο πλαίσιο της μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ του εδάφους της Ένωσης και του εδάφους του Ηνωμένου Βασιλείου, την οποία αναλαμβάνει οδικός μεταφορέας της Ένωσης ο οποίος ασκεί τα δικαιώματα που του παρέχει το Ηνωμένο Βασίλειο, όπως αναφέρονται στο άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού, και τα οποία είναι ισοδύναμα με τα δικαιώματα που παρέχονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 εφαρμόζεται στο τμήμα της διαδρομής που βρίσκεται στο έδαφος του κράτους μέλους φόρτωσης ή εκφόρτωσης.
2. Στο πλαίσιο της μεταφοράς επιβατών μεταξύ του εδάφους της Ένωσης και του εδάφους του Ηνωμένου Βασιλείου, την οποία αναλαμβάνει φορέας εκμετάλλευσης πούλμαν και λεωφορείων της Ένωσης ο οποίος ασκεί τα δικαιώματα που του παρέχει το Ηνωμένο Βασίλειο, όπως αναφέρονται στο άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού, και τα οποία είναι ισοδύναμα με τα δικαιώματα που παρέχονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 εφαρμόζεται στο τμήμα της διαδρομής που βρίσκεται στο έδαφος του κράτους μέλους επιβίβασης ή αποβίβασης.

Άρθρο 10

Διαβούλευση και συνεργασία

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαβουλεύονται και συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, εφόσον είναι αναγκαίο, ώστε να διασφαλίζεται η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη, κατόπιν αιτήματος, παρέχουν στην Επιτροπή αμελλητί οποιεσδήποτε πληροφορίες αποκτώνται σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή κάθε άλλη πληροφορία συναφή με την εφαρμογή των άρθρων 7 και 8.

Άρθρο 11

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2 και στο άρθρο 8 παράγραφος 2 ανατίθεται στην Επιτροπή έως τις 30 Ιουνίου 2021.
2. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 2 ή του άρθρου 8 παράγραφος 2, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
3. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Άρθρο 12
Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από την επομένη της ημερομηνίας κατά την οποία το δίκαιο της Ένωσης παύει να ισχύει ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού, σύμφωνα με τα άρθρα 126 και 127 της συμφωνίας αποχώρησης.

Ωστόσο, δεν εφαρμόζεται αν έως την εν λόγω ημερομηνία έχει τεθεί σε ισχύ διεθνής συμφωνία που θα διέπει τις οδικές μεταφορές και θα έχει συναφθεί μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.
3. Ο παρών κανονισμός παύει να εφαρμόζεται κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος ή, κατά περίπτωση, την ημερομηνία προσωρινής εφαρμογής διεθνούς συμφωνίας που θα διέπει τις οδικές μεταφορές και θα έχει συναφθεί μεταξύ της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου.

Με εξαίρεση τις μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο δ), οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού που εφαρμόζονται στις μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία παύουν να ισχύουν κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος, για την Ένωση και για το Ηνωμένο Βασίλειο, του πρωτοκόλλου της συμφωνίας Interbus σχετικά με τις διεθνείς τακτικές και ειδικές τακτικές μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία.
4. Σε κάθε περίπτωση, ο παρών κανονισμός παύει να εφαρμόζεται το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2021.

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