



Έγγραφο συνόδου

A8-0032/2019

28.1.2019

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία
(COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Roberts Zīle

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες. Τα τμήματα του κειμένου που διαγράφονται σημαίνονται με το σύμβολο ■ ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με πλάγιους έντονους χαρακτήρες που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	41
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	43
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	44

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία (COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2017)0647),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C8-0396/2017),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη την αιτιολογημένη γνώμη που υποβλήθηκε από το Ιρλανδικό Κοινοβούλιο στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2 σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με την οποία υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 19ης Απριλίου 2018¹,
 - κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή των Περιφερειών,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A8-0032/2019),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ EE C 262 της 25.7.2018, σ. 47.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ κατέδειξε ότι **οι** μεταφορείς στις εθνικές αγορές αντιμετωπίζουν εμπόδια στην ανάπτυξη υπεραστικών μεταφορών με πούλμαν. Επιπλέον, οι γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών δεν συμβαδίζουν με τις εξελισσόμενες ανάγκες των πολιτών από την άποψη της διαθεσιμότητας και της ποιότητας, και η χρήση των τρόπων βιώσιμων μεταφορών εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει χαμηλό ποσοστό. Κατά συνέπεια, ορισμένες ομάδες πολιτών είναι σε μειονεκτική θέση από την άποψη της διαθεσιμότητας γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, ενώ αυξάνονται τα τροχαία ατυχήματα, οι εκπομπές **και** η κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω της αύξησης της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

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

Τροπολογία

(1) Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ κατέδειξε ότι **ορισμένοι** μεταφορείς στις εθνικές αγορές αντιμετωπίζουν **αδικαιολόγητα** εμπόδια στην ανάπτυξη υπεραστικών μεταφορών με πούλμαν **που είναι επωφελείς για τους επιβάτες**. Επιπλέον, οι γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών δεν συμβαδίζουν με τις εξελισσόμενες ανάγκες των πολιτών από την άποψη της διαθεσιμότητας και της ποιότητας, και η χρήση των τρόπων βιώσιμων μεταφορών εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει χαμηλό ποσοστό. Κατά συνέπεια, ορισμένες ομάδες πολιτών είναι σε μειονεκτική θέση από την άποψη της διαθεσιμότητας γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών, ενώ αυξάνονται τα τροχαία ατυχήματα, οι εκπομπές, **και το αυξημένο κόστος υποδομών** λόγω της αύξησης της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

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

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(2) Για να εξασφαλισθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο για τις υπεραστικές μεταφορές επιβατών με τακτικές γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία σε ολόκληρη την Ένωση, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις υπεραστικές μεταφορές που εκτελούνται με τακτικές γραμμές. Ως εκ τούτου, το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να επεκταθεί.

Τροπολογία

(2) Για να εξασφαλισθεί ένα συνεκτικό πλαίσιο για τις υπεραστικές μεταφορές επιβατών με τακτικές γραμμές με πούλμαν και λεωφορεία σε ολόκληρη την Ένωση, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 πρέπει να εφαρμόζεται σε όλες τις υπεραστικές μεταφορές που εκτελούνται με τακτικές γραμμές. Ως εκ τούτου, το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να επεκταθεί, ***αλλά δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε αστικά ή προαστιακά κέντρα ή πολεοδομικά συγκροτήματα, με την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.***

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ***οριστεί ένας ανεξάρτητος και αμερόληπτος ρυθμιστικός φορέας*** για να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας μπορεί επίσης να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, η ενέργεια ή οι τηλεπικοινωνίες.

Τροπολογία

(3) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ***ορίσει έναν ανεξάρτητο και αμερόληπτο ρυθμιστικό φορέα, επιφορτισμένο με την έκδοση δεσμευτικών γνωμοδοτήσεων***, για να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών. Ο εν λόγω φορέας μπορεί επίσης να είναι αρμόδιος και για άλλους ρυθμιζόμενους τομείς όπως οι σιδηροδρομικές μεταφορές, η ενέργεια ή οι τηλεπικοινωνίες.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Οι εμπορικές τακτικές γραμμές μεταφορών δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Για αυτόν τον λόγο, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να διενεργεί αντικειμενική οικονομική ανάλυση προκειμένου να διασφαλίζει τη διατήρηση της οικονομικής ισορροπίας.

(4) Οι εμπορικές τακτικές γραμμές μεταφορών δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων **ή ανατεθειμένων** συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών **σύμφωνα με τον κανονισμό 1370/2007**. Για αυτόν τον λόγο, ο ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να είναι σε θέση να διενεργεί αντικειμενική οικονομική ανάλυση **και θα πρέπει να έχει την αρμοδιότητα, κατά περίπτωση, να προτείνει τα αναγκαία μέτρα** προκειμένου να διασφαλίζει τη διατήρηση της οικονομικής ισορροπίας. **Οι εμπορικές μεταφορές τακτικών γραμμών δεν θα πρέπει να ανταγωνίζονται τους παρόχους υπηρεσιών μεταφορών στους οποίους έχουν εκχωρηθεί αποκλειστικά δικαιώματα για να εκτελούν ορισμένες δημόσιες γραμμές μεταφορών επιβατών σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.**

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Η λειτουργία τακτικών γραμμών υπό μορφή ενδομεταφορών θα πρέπει να εξαρτάται από την κατοχή κοινοτικής άδειας. Θα πρέπει να αποσαφηνιστούν οι κανόνες έκδοσης των κοινοτικών αδειών για να διευκολυνθεί η διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων των εν λόγω γραμμών από τις αρχές επιβολής του νόμου.

Τροπολογία

(5) Η λειτουργία τακτικών γραμμών υπό μορφή ενδομεταφορών θα πρέπει να εξαρτάται από την κατοχή κοινοτικής άδειας **και τη χρήση έξυπνου ταχογράφου σύμφωνα με το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**. Θα πρέπει να αποσαφηνιστούν οι κανόνες έκδοσης των κοινοτικών αδειών για να διευκολυνθεί η διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων των εν λόγω γραμμών από τις αρχές επιβολής του νόμου **και να αναπτυχθεί η εφαρμογή IMI για τη διαβίβαση των δηλώσεων απόσπασης και των ηλεκτρονικών αιτήσεων, η οποία θα επιτρέπει στους**

ελεγκτές που διενεργούν καθοδόν ελέγχους να έχουν πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο στα δεδομένα και στις πληροφορίες που περιέχονται στο Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU) και στο σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI), ώστε να διασφαλίζεται ότι όντως καταβάλλονται οι ασφαλιστικές εισφορές των αποσπασμένων οδηγών λεωφορείου.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά, θα πρέπει να παρασχεθούν στους μεταφορείς τακτικών γραμμών δικαιώματα πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς της Ένωσης με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις. Οι προσφυγές κατά αποφάσεων απόρριψης ή περιορισμού της πρόσβασης θα πρέπει να κατατίθενται στον ρυθμιστικό φορέα.

Τροπολογία

(6) Προκειμένου να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην αγορά, θα πρέπει να παρασχεθούν στους μεταφορείς τακτικών γραμμών δικαιώματα πρόσβασης στους τερματικούς σταθμούς της Ένωσης με δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις. ***Η λειτουργία τερματικού σταθμού θα πρέπει να εγκρίνεται από εθνική αρχή, η οποία θα πρέπει να επαληθεύει ποιες απαιτήσεις είναι αναγκαίες και ποιες πρέπει να πληρούνται.*** Οι προσφυγές κατά αποφάσεων απόρριψης ή περιορισμού της πρόσβασης θα πρέπει να κατατίθενται στον ρυθμιστικό φορέα. ***Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να εξαιρούν τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στον φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού και που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών του εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης.***

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

(8) Η χορήγηση άδειας σε ό,τι αφορά τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνές τακτικές γραμμές θα πρέπει να υπόκειται σε διαδικασία χορήγησης άδειας. Η άδεια θα πρέπει να χορηγείται, εκτός εάν υφίστανται συγκεκριμένοι λόγοι απόρριψης της αίτησης που σχετίζονται με τον αιτούντα, ή σε περίπτωση που η γραμμή θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Θα πρέπει να καθιερωθεί όριο απόστασης προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι εμπορικές μεταφορές τακτικών γραμμών δεν θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών. **Σε περίπτωση διαδρομών που εξυπηρετούνται ήδη βάσει περισσότερων από μία συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα αύξησης του εν λόγω ορίου.**

(8) Η χορήγηση άδειας σε ό,τι αφορά τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνές τακτικές γραμμές θα πρέπει να υπόκειται σε διαδικασία χορήγησης άδειας. Η άδεια θα πρέπει να χορηγείται, εκτός εάν υφίστανται συγκεκριμένοι λόγοι απόρριψης της αίτησης που σχετίζονται με τον αιτούντα, ή σε περίπτωση που η γραμμή θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Θα πρέπει να καθιερωθεί **οριζόμενο από τα κράτη μέλη** όριο απόστασης, **το οποίο θα πρέπει εν πάση περιπτώσει να μην υπερβαίνει 100 χιλιόμετρα οδικής διαδρομής**, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι εμπορικές μεταφορές τακτικών γραμμών δεν θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία υφιστάμενων συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

(9) Οι μη εγκατεστημένοι μεταφορείς θα πρέπει να μπορούν να εκτελούν εθνικές τακτικές γραμμές μεταφορών υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που ισχύουν για τους εγκατεστημένους μεταφορείς.

(9) Οι μη εγκατεστημένοι μεταφορείς θα πρέπει να μπορούν να εκτελούν εθνικές τακτικές γραμμές μεταφορών υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που ισχύουν για τους εγκατεστημένους μεταφορείς, **υπό τον όρο ότι συμμορφώνονται με τις διατάξεις που αφορούν τις οδικές μεταφορές ή με άλλες σχετικές διατάξεις του εθνικού, ενωσιακού και διεθνούς δικαίου.**

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Οι διοικητικές διατυπώσεις ενδείκνυται να απλουστευθούν **όσο το δυνατόν περισσότερο**, χωρίς όμως να καταργηθούν οι έλεγχοι και οι κυρώσεις που εξασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή και την αποτελεσματική επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009. **Το φύλλο πορείας αποτελεί περιττό διοικητικό φόρτο και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να καταργηθεί.**

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) **Οι τοπικές εκδρομές είναι μεταφορές για τις οποίες χορηγείται άδεια ενδομεταφορών και οι οποίες καλύπτονται από τις γενικές διατάξεις σχετικά με τις ενδομεταφορές. Ως εκ τούτου, το άρθρο σχετικά με τις τοπικές εκδρομές θα πρέπει να καταργηθεί.**

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στις αγορές και η τεχνολογική πρόοδος, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό να τροποποιεί τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 και να συμπληρώνει τον εν λόγω κανονισμό με διατάξεις σχετικά με το υπόδειγμα των βεβαιώσεων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, το υπόδειγμα των αιτήσεων

Τροπολογία

(10) Οι διοικητικές διατυπώσεις ενδείκνυται να απλουστευθούν **ει δυνατόν**, χωρίς όμως να καταργηθούν οι έλεγχοι και οι κυρώσεις που εξασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή και την αποτελεσματική επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία

(14) Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στις αγορές και η τεχνολογική πρόοδος, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό να τροποποιεί τα παραρτήματα I και II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 και να συμπληρώνει τον εν λόγω κανονισμό με διατάξεις σχετικά με το υπόδειγμα των βεβαιώσεων για μεταφορές για ίδιο λογαριασμό, το υπόδειγμα των αιτήσεων

για άδειες και των ίδιων των αδειών, τη διαδικασία και τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να προσδιορίζεται εάν μια προτεινόμενη γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την **οικονομική** ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών, και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι διαβουλεύσεις αυτές να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹⁸. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

¹⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 1

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 1 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται από μη εγκατεστημένο μεταφορέα, όπως προβλέπονται στο κεφάλαιο V.

για άδειες και των ίδιων των αδειών, τη διαδικασία και τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να προσδιορίζεται εάν μια προτεινόμενη γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών, και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι διαβουλεύσεις αυτές να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹⁸. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην εκπόνηση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την εκπόνηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

¹⁸ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Τροπολογία

4. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις εθνικές **υπεραστικές** οδικές μεταφορές επιβατών για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται από μη εγκατεστημένο μεταφορέα, όπως προβλέπονται στο κεφάλαιο V, **με την επιφύλαξη των διατάξεων του**

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

9. «τερματικός σταθμός»: *αδειοδοτημένη* εγκατάσταση, η οποία παρέχει χώρο στάθμευσης χρησιμοποιούμενο από πούλμαν και λεωφορεία για την αποβίβαση ή την επιβίβαση επιβατών·

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

10. «φορέας τερματικού σταθμού»: οντότητα *σε κράτος μέλος* αρμόδια για τη *διαχείριση τερματικού σταθμού, ο οποίος πληροί τις απαιτήσεις επαγγελματικής ικανότητας και οικονομικής επάρκειας*·

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

11. «βιώσιμη εναλλακτική λύση»: άλλος τερματικός σταθμός οικονομικά προσιτός για τον μεταφορέα που *παρέχει υποδομή και συνδεσιμότητα συγκρίσιμη με εκείνη του τερματικού σταθμού για τον οποίο είχε υποβληθεί αρχικά αίτηση, παρέχει στους επιβάτες πρόσβαση σε*

άλλες μορφές δημόσιων μεταφορών, και επιτρέπει στον μεταφορέα να εκτελεί τις οικείες μεταφορές επιβατών με τρόπο παρόμοιο με εκείνον του τερματικού σταθμού για τον οποίο είχε υποβληθεί αρχικά αίτηση.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 11 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

11α. «σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας»: μια ή περισσότερες νομικά δεσμευτικές πράξεις, οι οποίες δηλώνουν τη συμφωνία μεταξύ αρμόδιας αρχής και φορέα δημόσιας υπηρεσίας για την ανάθεση στον εν λόγω φορέα δημόσιας υπηρεσίας της διαχείρισης και εκτέλεσης των δημοσίων γραμμών μεταφορών επιβατών των υποκειμένων στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας· η σύμβαση μπορεί, ανάλογα με το δίκαιο των κρατών μελών, να συνίσταται επίσης σε απόφαση λαμβανόμενη από την αρμόδια αρχή, υπό μορφή ατομικής νομοθετικής ή κανονιστικής πράξης, ή περιέχουσα όρους υπό τους οποίους η αρμόδια αρχή παρέχει η ίδια τις υπηρεσίες, ή αναθέτει την παροχή τους σε εγχώριο φορέα·

Αιτιολόγηση

Η σύμβαση παροχής δημόσιων υπηρεσιών θα πρέπει να ορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 2 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 2 – εδάφιο 1 – σημείο 11 β (νέο)

11β. «εναλλακτική διαδρομή»: διαδρομή μεταξύ των ίδιων σημείων αφετηρίας και προορισμού, η οποία χρησιμοποιείται από υφιστάμενη τακτική γραμμή και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εναλλακτική επιλογή.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 1 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 1 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να είναι **υφιστάμενος φορέας** αρμόδιος και για **άλλες ρυθμιζόμενες υπηρεσίες**.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 3α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 3α – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 3α – παράγραφος 3 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) συλλέγει και καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση

Τροπολογία

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

Τροπολογία

2α. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων των εθνικών αρχών ανταγωνισμού, ο ρυθμιστικός φορέας έχει την εξουσία να παρακολουθεί την κατάσταση του ανταγωνισμού στην εγχώρια αγορά τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών, με γνώμονα την αποφυγή διακρίσεων ή της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, μεταξύ άλλων μέσω υπεργολαβίας. Οι γνώμες που εκδίδει είναι δεσμευτικές.

Τροπολογία

β) συλλέγει και καθιστά διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς, **με στόχο να**

στους τερματικούς σταθμούς, και

εξασφαλιστεί ότι οι φορείς εκμετάλλευσης υπηρεσιών αποκτούν πρόσβαση στους τερματικούς σταθμούς υπό δίκαιους, ισότιμους και διαφανείς όρους που δεν δημιουργούν διακρίσεις,

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 3 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ) αποφασίζει επί των προσφυγών που ασκούνται κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών.

Τροπολογία

γ) αποφασίζει επί των προσφυγών που ασκούνται κατά αποφάσεων των φορέων τερματικών σταθμών· **και**

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 3 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

γ α) δημιουργεί δημοσίως προσβάσιμο ηλεκτρονικό μητρώο όπου καταχωρίζονται όλες οι αδειοδοτημένες εσωτερικές και διεθνείς τακτικές γραμμές.

Τροπολογία

γ α) δημιουργεί δημοσίως προσβάσιμο ηλεκτρονικό μητρώο όπου καταχωρίζονται όλες οι αδειοδοτημένες εσωτερικές και διεθνείς τακτικές γραμμές.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί, στο πλαίσιο άσκησης των καθηκόντων του, να ζητά σχετικές πληροφορίες από άλλες αρμόδιες αρχές, τους φορείς τερματικών σταθμών, τους αιτούντες άδεια και τυχόν συμμετέχοντες τρίτους που βρίσκονται στο

έδαφος του οικείου κράτους μέλους.

έδαφος του οικείου κράτους μέλους.

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 4 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Οι ζητηθείσες πληροφορίες παρέχονται εντός εύλογου χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από τον ρυθμιστικό φορέα **και** το οποίο δεν υπερβαίνει τον ένα μήνα. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να παρατείνει την προθεσμία υποβολής των πληροφοριών κατά δύο εβδομάδες κατ' ανώτατο όριο. Ο ρυθμιστικός φορέας έχει τη δυνατότητα επιβολής της ικανοποίησης των αιτημάτων πληροφοριών με κυρώσεις οι οποίες είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία

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

δικαίου του οικείου κράτους μέλους.

δικαίου του οικείου κράτους μέλους.

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 3

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 3α – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα δημοσιοποιούνται.

Τροπολογία

6. Οι αποφάσεις του ρυθμιστικού φορέα δημοσιοποιούνται *εντός δύο εβδομάδων από την έγκρισή τους.*

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5α – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Σε περίπτωση που οι φορείς τερματικού σταθμού τους παρέχουν πρόσβαση, οι φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν τηρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις που ισχύουν για τον τερματικό σταθμό.

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5α – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα αιτήματα πρόσβασης μπορούν να απορρίπτονται μόνο *λόγω* έλλειψης χωρητικότητας.

Τροπολογία

Τα αιτήματα πρόσβασης *σε τερματικούς σταθμούς* μπορούν να απορρίπτονται μόνο *για δεόντως αιτιολογημένους λόγους* έλλειψης χωρητικότητας, *επανειλημμένης μη καταβολής τελών, δεόντως τεκμηριωμένων σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων από τον οδικό μεταφορέα, ή λόγω άλλων εθνικών διατάξεων, υπό την προϋπόθεση ότι*

εφαρμόζονται με συνέπεια και δεν εισάγουν διακρίσεις σε βάρος συγκεκριμένων μεταφορέων που ζητούν πρόσβαση σε τερματικό σταθμό ή σε βάρος των συναφών επιχειρηματικών μοντέλων τους. Σε περίπτωση απόρριψης αιτήσεως, ο φορέας εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού κοινοποιεί επίσης την απόφασή του στη ρυθμιστική αρχή.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5α – παράγραφος 2 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Σε περίπτωση που φορέας τερματικού σταθμού απορρίψει αίτημα πρόσβασης, **ενθαρρύνεται να υποδείξει τις βέλτιστες** εναλλακτικές λύσεις **που γνωρίζει**.

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5α – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Οι φορείς τερματικών σταθμών δημοσιοποιούν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες **στις αντίστοιχες εθνικές γλώσσες και σε ακόμα μία επίσημη γλώσσα** της Ένωσης:

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5α – παράγραφος 3 – εδάφιο 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α α) κατάλογο όλων των υφιστάμενων υποδομών και των τεχνικών προδιαγραφών του τερματικού σταθμού.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5α – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος άρθρου τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στον φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού και που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών του εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης. Κατά την εξέταση μιας αίτησης εξαίρεσης, οι ρυθμιστικοί φορείς λαμβάνουν υπόψη τη διαθεσιμότητα βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5β – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5β – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 5β – παράγραφος 5 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 38

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 39

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10

PE623.746v02-00

22/44

RR\1175256EL.docx

Τροπολογία

3. Ο φορέας του τερματικού σταθμού αποφασίζει σχετικά με οποιαδήποτε αίτηση πρόσβασης σε τερματικό σταθμό **χωρίς καθυστέρηση και εντός ενός μηνός το αργότερο** από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα. **Σε περίπτωση απόρριψης αίτησης πρόσβασης, ο φορέας του τερματικού σταθμού αιτιολογεί την απόφασή του.**

Τροπολογία

Η απόφαση του ρυθμιστικού φορέα επί της προσφυγής είναι δεσμευτική **και διέπεται από τις διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας που αφορούν τον δικαστικό έλεγχο.** Ο ρυθμιστικός φορέας έχει τη δυνατότητα επιβολής της απόφασης με κυρώσεις οι οποίες είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Τροπολογία

Διαδικασίες χορήγησης, **αναστολής και ανάκλησης** άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση έως 100 χιλιομέτρων **οδικής διαδρομής**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού

Τροπολογία

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

Τροπολογία

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

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 8 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 42

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 8 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 43

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 8 – παράγραφος 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία

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

4α. Σε περίπτωση που μια διεθνής τακτική υπηρεσία λεωφορείων και πούλμαν διαταράσσει την οικονομική ισορροπία μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για εξαιρετικούς λόγους που δεν ήταν δυνατό να προβλεφθούν κατά τη χορήγηση της άδειας και για τους οποίους δεν ευθύνεται ο κάτοχος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το οικείο κράτος μέλος μπορεί, με τη σύμφωνη γνώμη της Επιτροπής, να αναστείλει ή να

ανακαλέσει την άδεια παροχής της υπηρεσίας, αφού ειδοποιήσει τον μεταφορέα έξι μήνες πριν. Ο μεταφορέας έχει τη δυνατότητα να ασκήσει προσφυγή κατά της εν λόγω απόφασης.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 10

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8α – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Διαδικασίες χορήγησης, **αναστολής και ανάκλησης** άδειας για διεθνείς μεταφορές επιβατών σε απόσταση **άνω των** 100 χιλιομέτρων **οδικής διαδρομής**

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8α – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός **προθεσμίας** δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8α – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8α – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η εκδίδουσα αρχή διαβιβάζει **για λόγους ενημέρωσης** στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών στα οποία πραγματοποιείται επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, καθώς και **στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών από τα οποία γίνεται διέλευση χωρίς επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, αντίγραφο της αίτησης, καθώς και οποιοδήποτε χρήσιμο έγγραφο, συνοδευόμενα από σχετική αξιολόγηση.**

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

PE623.746v02-00

26/44

RR\1175256EL.docx

1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει **χωρίς καθυστέρηση και εντός δύο μηνών το αργότερο** από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα.

Τροπολογία

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

Τροπολογία

3. Η εκδίδουσα αρχή διαβιβάζει στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών στα οποία πραγματοποιείται επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, **αντίγραφο της αίτησης, καθώς και οποιοδήποτε χρήσιμο έγγραφο, συνοδευόμενα από σχετική αξιολόγηση, εντός δύο εβδομάδων από την παραλαβή της αίτησης, με αίτημα για τη σύμφωνη γνώμη τους. Η εκδίδουσα αρχή διαβιβάζει επίσης, για λόγους ενημέρωσης, τα σχετικά έγγραφα στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών από την επικράτεια των οποίων πραγματοποιείται διέλευση χωρίς επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών.**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3α. *Εάν μια από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στην επικράτεια των οποίων επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται επιβάτες δεν συμφωνεί με τη χορήγηση της άδειας, για κάποια από τις αιτίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2, δεν επιτρέπεται να χορηγηθεί η άδεια· ωστόσο είναι δυνατόν να παραπεμφθεί το θέμα στην Επιτροπή εντός προθεσμίας ενός μηνός από την παραλαβή της απάντησης της αρμόδιας αρχής.*

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 8α – παράγραφος 3 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3β. *Αφού συμβουλευθεί τα κράτη μέλη των αρμόδιων αρχών που εξέφρασαν τη διαφωνία τους, η Επιτροπή αποφασίζει εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την παραλαβή της κοινοποίησης από την εκδίδουσα αρχή. Η απόφαση τίθεται σε ισχύ 30 ημέρες από την κοινοποίησή της στα οικεία κράτη μέλη.*

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 8α – παράγραφος 3 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3γ. *Η απόφαση της Επιτροπής ισχύει μέχρις ότου τα κράτη μέλη καταλήξουν σε συμφωνία και η εκδίδουσα αρχή εκδώσει απόφαση σχετικά με την αίτηση.*

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8β – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός **προθεσμίας** δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί στους **τέσσερις** μήνες σε περίπτωση που ζητηθεί ανάλυση δυνάμει του άρθρου 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).

Τροπολογία

1. Η εκδίδουσα αρχή αποφασίζει εντός δύο μηνών **το αργότερο** από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης από τον μεταφορέα. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παραταθεί στους **τρεις** μήνες σε περίπτωση που ζητηθεί ανάλυση δυνάμει του άρθρου 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8β – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι άδειες για εθνικές τακτικές γραμμές χορηγούνται, εκτός εάν η απόρριψή τους μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους λόγους που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ) του άρθρου 8γ παράγραφος 2, και εάν με τη γραμμή μεταφέρονται επιβάτες σε απόσταση **κάτω των** 100 χιλιομέτρων **σε ευθεία γραμμή**, κατά το άρθρο 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).

Τροπολογία

2. Οι άδειες για εθνικές τακτικές γραμμές χορηγούνται, εκτός εάν η απόρριψή τους μπορεί να αιτιολογηθεί με βάση έναν ή περισσότερους από τους λόγους που παρατίθενται στα στοιχεία α) έως γ) **α)** του άρθρου 8γ παράγραφος 2, και εάν με τη γραμμή μεταφέρονται επιβάτες σε απόσταση **έως** 100 χιλιομέτρων **το πολύ οδικής διαδρομής**, κατά το άρθρο 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ).

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8β – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. **Η απόσταση που αναφέρεται στην**

Τροπολογία

διαγράφεται

παράγραφο 2 μπορεί να αυξηθεί σε 120 χιλιόμετρα, εάν η τακτική γραμμή που πρόκειται να λειτουργήσει θα εξυπηρετεί σημεία αναχώρησης και προορισμού τα οποία εξυπηρετούνται ήδη βάσει περισσότερων από μία συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8γ – παράγραφος 2 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η απόρριψη αίτησης *ή* η χορήγηση άδειας με περιορισμούς αιτιολογείται.

Τροπολογία

Η απόρριψη αίτησης, η χορήγηση άδειας με περιορισμούς, *ή η αναστολή ή ανάκληση άδειας*, αιτιολογείται και, *κατά περίπτωση, λαμβάνει υπόψη τις αναλύσεις του ρυθμιστικού φορέα. Ο αιτών ή ο μεταφορέας που εκμεταλλεύεται την οικεία υπηρεσία έχει τη δυνατότητα να προσφύγει κατά των αποφάσεων της εκδίδουσας αρχής.*

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8γ – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Η *αίτηση άδειας* μπορεί να *απορριφθεί μόνο* με βάση έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους λόγους:

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8γ – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8γ – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) ο αιτών ζήτησε άδεια για τακτική γραμμή την οποία θα εκτελεί στην ίδια διαδρομή ή σε εναλλακτική διαδρομή, ενώ αρμόδια αρχή έχει εκχωρήσει σε φορέα παροχής δημόσιας υπηρεσίας το αποκλειστικό δικαίωμα εκτέλεσης ορισμένων δημόσιων γραμμών μεταφοράς επιβατών σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ο παρών λόγος απόρριψης δεν θίγει το άρθρο 8δ παράγραφος 1α του παρόντος κανονισμού·

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού

PE623.746v02-00

30/44

RR\1175256EL.docx

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 8γ – παράγραφος 2 – εδάφιο 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

δ) ρυθμιστικός φορέας διαπιστώνει βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης ότι η μεταφορά θα θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών. ***Στην εν λόγω ανάλυση αξιολογούνται τα διαρθρωτικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά της αγοράς και του οικείου δικτύου (μέγεθος, χαρακτηριστικά της ζήτησης, περιπλοκότητα του δικτύου, τεχνική και γεωγραφική απομόνωση, και υπηρεσίες που καλύπτονται από τη σύμβαση), και εκτιμάται επίσης κατά πόσο η νέα υπηρεσία οδηγεί στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ή της αναλογίας κόστους-οφέλους.***

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009
Άρθρο 8γ – παράγραφος 2 – εδάφιο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Οι εκδίδουσες αρχές δεν απορρίπτουν αίτηση αποκλειστικά και μόνο επειδή ο μεταφορέας ***που ζητεί άδεια*** προσφέρει χαμηλότερες τιμές σε σύγκριση με τις τιμές που προσφέρουν άλλοι οδικοί μεταφορείς ***εκτός εάν η ρυθμιστική αρχή ή άλλοι αρμόδιοι εθνικοί φορείς διαπιστώσουν ότι ο αιτών που επιθυμεί να εισέλθει στην αγορά σχεδιάζει να προσφέρει υπηρεσίες σε τιμή κατώτερη της κανονικής τους αξίας για μεγάλο χρονικό διάστημα και ότι, ως εκ τούτου, ενδέχεται να υπονομεύσει τον θεμιτό ανταγωνισμό. Οι εκδίδουσες αρχές δεν απορρίπτουν μια αίτηση μόνο*** λόγω του γεγονότος ότι η υπό εξέταση σύνδεση

εξυπηρετείται ήδη από άλλους οδικούς μεταφορείς.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8δ – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης στη διεθνή και την εθνική αγορά τακτικών γραμμών **λεωφορείων και πούλμαν** σε περίπτωση που με την προτεινόμενη τακτική γραμμή μεταφέρονται επιβάτες σε **απόσταση έως 100 χιλιομέτρων οδικής διαδρομής** και εφόσον η γραμμή πρόκειται να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική ισορροπία σύμβασης παροχής δημόσιων υπηρεσιών, **ή σε οποιαδήποτε απόσταση εφόσον πραγματοποιείται σε αστικό ή προαστιακό κέντρο ή σε πολεοδομικό συγκρότημα, ή εφόσον καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες μεταξύ της εν λόγω περιοχής και των γύρω περιοχών, ή σε περίπτωση που ο αιτών δεν έχει συμμορφωθεί με τις διατάξεις του εθνικού, ενωσιακού ή διεθνούς δικαίου που αφορούν τις οδικές μεταφορές ή με άλλες σχετικές διατάξεις.**

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8δ – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Όταν μια αρμόδια αρχή έχει εκχωρήσει αποκλειστικά δικαιώματα σε επιχείρηση που παρέχει δημόσια υπηρεσία σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, η

προστασία των αποκλειστικών δικαιωμάτων αφορά μόνο την εκτέλεση δημόσιων γραμμών μεταφορών επιβατών που εξυπηρετούν τις ίδιες ή εναλλακτικές διαδρομές. Η εν λόγω εκχώρηση αποκλειστικών δικαιωμάτων δεν αποκλείει την χορήγηση άδειας σε νέες τακτικές γραμμές όταν οι εν λόγω γραμμές δεν ανταγωνίζονται τη γραμμή που προβλέπεται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ή χρησιμοποιούν άλλες διαδρομές.

Τροπολογία 63

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8δ – παράγραφος 2 – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Όταν παραλάβει το εν λόγω αίτημα, ο ρυθμιστικός φορέας εξετάζει το αίτημα και αποφασίζει ενδεχομένως εάν θα διενεργήσει την οικονομική ανάλυση, σύμφωνα με το άρθρο 8γ παράγραφος 2 στοιχείο δ), εκτός εάν εξαιρετικοί πρακτικοί ή άλλοι λόγοι αιτιολογούν την απόφασή του να μην το πράξει. Ενημερώνει τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με την απόφασή του.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8δ – παράγραφος 3 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Σε περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας διενεργήσει οικονομική ανάλυση, ενημερώνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης εντός **προθεσμίας έξι εβδομάδων** αφότου παραλάβει όλες τις σχετικές πληροφορίες. Ο ρυθμιστικός

Τροπολογία

Σε περίπτωση που ο ρυθμιστικός φορέας διενεργήσει οικονομική ανάλυση, ενημερώνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης **το συντομότερο δυνατόν και εντός 3 μηνών το αργότερο** αφότου παραλάβει όλες τις σχετικές πληροφορίες.

φορέας μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η άδεια θα χορηγηθεί, θα χορηγηθεί υπό όρους ή θα απορριφθεί.

Ο ρυθμιστικός φορέας μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η άδεια θα χορηγηθεί, θα χορηγηθεί υπό όρους ή θα απορριφθεί.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8δ – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

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

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 11

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 8δ – παράγραφος 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5α. Τα κράτη μέλη μπορούν να ελευθερώσουν περαιτέρω το σύστημα χορήγησης άδειας για τις εθνικές τακτικές γραμμές όσον αφορά τις διαδικασίες χορήγησης άδειας και τα χιλιομετρικά ανώτατα όρια.

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 13 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 11 – παράγραφος 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13α) Στο άρθρο 11 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

«3α. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να απαιτήσει από έναν μη εγκατεστημένο σε αυτό μεταφορέα να συμμορφωθεί με τις προϋποθέσεις σχετικά με την απαίτηση εγκατάστασης, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, στο κράτος μέλος υποδοχής μετά την χορήγηση άδειας στον εν λόγω μεταφορέα για την εθνική τακτική γραμμή και προτού ο μεταφορέας ξεκινήσει να εκτελεί τη σχετική γραμμή. Οι εν λόγω αποφάσεις αιτιολογούνται. Η απόφαση λαμβάνει υπόψη το μέγεθος και τη διάρκεια της δραστηριότητας του μη εγκατεστημένου στο κράτος μέλος υποδοχής μεταφορέα. Εάν το κράτος μέλος υποδοχής διαπιστώσει ότι ο μη εγκατεστημένος σε αυτό μεταφορέας δεν πληροί την απαίτηση εγκατάστασης, μπορεί να ανακαλέσει τις σχετικές άδειες που του έχουν χορηγηθεί για εθνικές τακτικές γραμμές ή να τις αναστείλει εωσότου πληρείται η απαίτηση.»

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300, 14.11.2009, σ. 51).

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1073&qid=1548063430167&from=EL>)

Τροπολογία 68

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 15**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(15) το άρθρο 13 απαλείφεται,

διαγράφεται

[Η αναφορά στην κεφαλίδα σχετικά με την τροποποιητική πράξη («Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 15») αντιστοιχεί στο «Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 14» της πρότασης της Επιτροπής. Η διαφορά αυτή οφείλεται στην εσφαλμένη αρίθμηση (υπάρχει επανάληψη του «Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7») στην πρόταση της Επιτροπής σε όλες τις γλώσσες, πλην της ελληνικής.]

Αιτιολόγηση

Η επαναφορά του σχετικού άρθρου είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι οι τοπικές εκδρομές θεωρούνται ως μία και μόνο υπηρεσία διεθνών μεταφορών, και όχι ως ενδομεταφορές.

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 16

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 15 – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) έκτακτες γραμμές που λειτουργούν σε προσωρινή βάση,

β) έκτακτες γραμμές,

[Η αναφορά στην κεφαλίδα σχετικά με την τροποποιητική πράξη («Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 16») αντιστοιχεί στο «Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 15» της πρότασης της Επιτροπής. Η διαφορά αυτή οφείλεται στην εσφαλμένη αρίθμηση (υπάρχει επανάληψη του «Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 7») στην πρόταση της Επιτροπής σε όλες τις γλώσσες, πλην της ελληνικής.]

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 16

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 15 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

γ) τις τακτικές γραμμές, υπό τον όρο ότι εκτελούνται από μεταφορέα μη εγκατεστημένο στο κράτος μέλος υποδοχής κατά τη διεξαγωγή διεθνούς τακτικής γραμμής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, εξαιρουμένων των

γραμμών που ανταποκρίνονται σε ανάγκες μεταφορών μεταξύ των αστικών κέντρων και των ευρύτερων περιοχών τους. Δεν εκτελούνται ενδομεταφορές ανεξάρτητα από αυτή τη διεθνή γραμμή.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 16

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 15 – εδάφιο 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) τις τακτικές γραμμές, υπό τον όρο ότι εκτελούνται από μεταφορέα μη εγκατεστημένο στο κράτος μέλος υποδοχής κατά τη διεξαγωγή διεθνούς τακτικής γραμμής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 16 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 16 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

(16α) στο άρθρο 16 παράγραφος 1, το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

1. Η εκτέλεση των ενδομεταφορών υπόκειται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου, στις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής όσον αφορά τα ακόλουθα:

1. Η εκτέλεση των ενδομεταφορών υπόκειται, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου, **στην οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου *** και στις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο κράτος μέλος υποδοχής όσον αφορά τα ακόλουθα:

** Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο*

(<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:300:0088:0105:EL:PDF>)

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 17

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17) το άρθρο 17 απαλείφεται·

διαγράφεται

Τροπολογία 74

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 17 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 17

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

«Άρθρο 17

Έγγραφα ελέγχου για ενδομεταφορές

1. Οι ενδομεταφορές υπό μορφή έκτακτων γραμμών διενεργούνται με την κάλυψη του φύλλου πορείας **όπως αναφέρεται στο άρθρο 12**, το οποίο **βρίσκεται εντός του οχήματος και να** επιδεικνύεται εφόσον ζητηθεί από **αρμόδιο για τον έλεγχο υπάλληλο**.

2. Το φύλλο πορείας περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τα σημεία αναχώρησης και άφιξης της γραμμής·

β) τις ημερομηνίες αναχώρησης και τέλους της γραμμής.

3. Τα φύλλα πορείας χορηγούνται σε

(17α) το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Έγγραφα ελέγχου για ενδομεταφορές

1. Οι ενδομεταφορές υπό μορφή έκτακτων γραμμών διενεργούνται με την κάλυψη του φύλλου πορείας, **σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή**, το οποίο επιδεικνύεται εφόσον ζητηθεί από **εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή**.

2. Το φύλλο πορείας περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τα σημεία αναχώρησης και άφιξης της γραμμής·

β) τις ημερομηνίες αναχώρησης και τέλους της γραμμής.

βιβλιάρια όπως αναφέρεται στο άρθρο 12 επικυρωμένα από την αρμόδια αρχή ή τον αρμόδιο οργανισμό του κράτους μέλους εγκατάστασης.

4. Στην περίπτωση των ειδικών τακτικών γραμμών, η σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ του μεταφορέα και του διοργανωτή των μεταφορών ή επικυρωμένο αντίγραφο της επέχει θέση ελεγκτικού εγγράφου.

Ωστόσο, το φύλλο πορείας συμπληρώνεται υπό τύπον μηνιαίου ανακεφαλαιωτικού πίνακα.

5. **Τα χρησιμοποιηθέντα φύλλα πορείας αποστέλλονται στην αρμόδια αρχή ή τον αρμόδιο οργανισμό του κράτους μέλους εγκατάστασης, σύμφωνα με τον τρόπο που καθορίζει η εν λόγω αρχή ή οργανισμός.»**

Τροπολογία 75

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 21

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 28 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κάθε έτος, το αργότερο έως τις 31 Ιανουαρίου, και για πρώτη φορά έως τις 31 Ιανουαρίου [...του πρώτου Ιανουαρίου μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] **τα κράτη μέλη** κοινοποιούν στην Επιτροπή των αριθμό των αδειών τακτικών γραμμών που εκδόθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, καθώς και τον συνολικό αριθμό αδειών τακτικών γραμμών που ήταν σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου του εν λόγω έτους. Οι πληροφορίες αυτές διαβιβάζονται ανά κράτος μέλος προορισμού της τακτικής γραμμής. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν επίσης στην Επιτροπή τα δεδομένα που αφορούν τις ενδομεταφορές, υπό μορφή

4. Στην περίπτωση των ειδικών τακτικών γραμμών, η σύμβαση που έχει συναφθεί μεταξύ του μεταφορέα και του διοργανωτή των μεταφορών ή επικυρωμένο αντίγραφο της επέχει θέση ελεγκτικού εγγράφου. Ωστόσο, το φύλλο πορείας συμπληρώνεται υπό τύπον μηνιαίου ανακεφαλαιωτικού πίνακα.

5. **Κατά τους ελέγχους, επιτρέπεται ο οδηγός να επικοινωνεί με τα κεντρικά γραφεία, τον διαχειριστή μεταφορών ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή οποιαδήποτε άλλη οντότητα που μπορεί να παράσχει τα ζητηθέντα έγγραφα.»**

Τροπολογία

1. Κάθε έτος, το αργότερο έως τις 31 Ιανουαρίου, και για πρώτη φορά έως τις 31 Ιανουαρίου [...του πρώτου Ιανουαρίου μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] **οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών** κοινοποιούν στην Επιτροπή των αριθμό των αδειών τακτικών γραμμών που εκδόθηκαν κατά το προηγούμενο έτος, καθώς και τον συνολικό αριθμό αδειών τακτικών γραμμών που ήταν σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου του εν λόγω έτους. Οι πληροφορίες αυτές διαβιβάζονται ανά κράτος μέλος προορισμού της τακτικής γραμμής. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν επίσης στην Επιτροπή τα δεδομένα που αφορούν τις ενδομεταφορές, υπό μορφή

ειδικών τακτικών γραμμών και έκτακτων γραμμών, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από εγκατεστημένους μεταφορείς κατά το προηγούμενο έτος.

ειδικών τακτικών γραμμών και έκτακτων γραμμών, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από εγκατεστημένους μεταφορείς κατά το προηγούμενο έτος.

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – εδάφιο 1 – σημείο 21

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009

Άρθρο 28 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Έως ***[να εισαχθεί η ημερομηνία μετά την πάροδο 5 ετών*** από την έναρξη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Στην έκθεση περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό στον οποίο ο παρών κανονισμός έχει συμβάλει στη βελτίωση της λειτουργίας ***της αγοράς*** οδικών μεταφορών επιβατών.

Τροπολογία

5. Έως ... ***[5 έτη*** από την έναρξη εφαρμογής του παρόντος κανονισμού], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Στην έκθεση περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό στον οποίο ο παρών κανονισμός έχει συμβάλει στη βελτίωση της λειτουργίας ***του συστήματος*** οδικών μεταφορών επιβατών, ***ιδιαίτερα για τους επιβάτες, για το προσωπικό των λεωφορείων και πούλμαν, και για το περιβάλλον.***

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Τα λεωφορεία και τα πούλμαν είναι ένας από τους πλέον προσβάσιμους και πιο σημαντικούς τρόπους μεταφοράς στην ΕΕ. Συνδέουν αγροτικές και αστικές περιοχές των κρατών μελών και συχνά αποτελούν το μόνο μέσο δημόσιας συγκοινωνίας που διατίθεται σε ορισμένες περιοχές. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας να λαμβάνουν οι επιβάτες την καλύτερη δυνατή υπηρεσία. Ο δίκαιος και υγιής ανταγωνισμός είναι ο καλύτερος τρόπος για να επιτευχθεί αυτό.

Ο εισηγητής επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση του σχετικού κανονισμού που επιδιώκει να ανοίξει τον κλάδο στους μη εγκατεστημένους μεταφορείς οι οποίοι επί του παρόντος εμποδίζονται να εισέλθουν σε μια εθνική αγορά για να προσφέρουν υπηρεσίες υπεραστικών πούλμαν. Ως εκ τούτου, ένας μεταφορέας από χώρα Α θα πρέπει να είναι σε θέση να προσφέρει ελεύθερα εθνικές υπηρεσίες από το σημείο Χ έως το σημείο Υ σε μια χώρα Β. Οι διακρίσεις λόγω ιθαγένειας ή εγκατάστασης δεν επιτρέπονται στην ενιαία αγορά.

Με τις κατωτέρω τροπολογίες, ο εισηγητής σέβεται το πνεύμα της πρότασης, το οποίο προάγει την περαιτέρω ελευθέρωση των αγορών λεωφορείων και πούλμαν. Ταυτόχρονα, ο εισηγητής λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η κατάσταση στην αγορά λεωφορείων διαφέρει από χώρα σε χώρα και μεριμνά επίσης ώστε να μην υπονομεύονται τα εύρυθμα συστήματα ορισμένων κρατών μελών.

Προστασία των συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών και των αστικών περιοχών

Οι συμβάσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών (ΣΠΔΥ) εξυπηρετούν έναν συγκεκριμένο και ανεκτίμητο σκοπό. Η κατάλληλη προστασία τέτοιων συμβάσεων είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ότι το άνοιγμα της αγοράς λεωφορείων και πούλμαν δεν θα οδηγήσει στη μείωση των γραμμών που εξυπηρετούν τις σχετικές περιφέρειες και ότι οι νεοεισερχόμενοι στην αγορά δεν θα επιλέγουν τις κερδοφόρες μόνο διαδρομές. Για τον λόγο αυτόν, ο εισηγητής εισήγαγε μια νέα ρήτρα, σύμφωνα με την οποία η αίτηση άδειας για νέα γραμμή μπορεί να απορριφθεί ακόμη και όταν υπερβαίνει το προτεινόμενο από την Επιτροπή ανώτατο όριο των 100 χιλιομέτρων, σε περίπτωση που η σχετική γραμμή υπονομεύει μια υφιστάμενη ΣΠΔΥ η οποία έχει ανατεθεί με διαφανή τρόπο χωρίς δυνατότητα επέκτασης, συνδυάζει κερδοφόρες και μη κερδοφόρες διαδρομές και δεν λαμβάνει σημαντικές δημόσιες επιδοτήσεις που θα μπορούσαν να υπονομεύσουν τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού.

Επιπλέον, η άδεια για μια υφιστάμενη γραμμή μπορεί να ανασταλεί ή να ανακληθεί, εάν ένας ρυθμιστικός φορέας διαπιστώσει βάσει αντικειμενικής οικονομικής ανάλυσης ότι η γραμμή διαταράσσει την οικονομική ισορροπία μιας υφιστάμενης σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ο εισηγητής ευελπιστεί ότι τα μέτρα αυτά είναι επαρκή και αναλογικά για να διασφαλιστεί η επαρκής προστασία των ΣΠΔΥ και παράλληλα να ανοίξει η αγορά στον ανταγωνισμό.

Για την περαιτέρω ανακούφιση ανησυχιών, ο εισηγητής εισήγαγε μια πρόσθετη διάταξη σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το δικαίωμα πρόσβασης σε μια εθνική τακτική γραμμή εάν, μεταξύ άλλων, έρχεται σε επαφή με ένα αστικό ή προαστιακό κέντρο ή εάν η προτεινόμενη γραμμή εκτελεί την ίδια δημόσια υπηρεσία

μεταφοράς επιβατών σε συγκεκριμένη διαδρομή ή σε δίκτυο όπου αρμόδια αρχή έχει εκχωρήσει το αποκλειστικό δικαίωμα σε φορέα παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο μιας ΣΠΔΥ.

Εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού και εποπτεία κατά της κατάχρησης της ισχύος στην αγορά

Εκτός από την προστασία των ΣΠΔΥ, ο εισηγητής επιδιώκει να αποτρέψει καταστάσεις όπου το άνοιγμα της σχετικής αγοράς οδηγεί σε άλλα ανεπιθύμητα αποτελέσματα. Ο προτεινόμενος ρυθμιστικός φορέας θα πρέπει να διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων. Αυτό περιλαμβάνει την πρόληψη της κατάχρησης σημαντικής ισχύος στην αγορά ή μονοπωλιακής θέσης, μεταξύ άλλων μέσω υπεργολαβίας, ή την καθιέρωση τέτοιων συνθηκών αγοράς. Εξάλλου, θα επιτρέπεται στις αρμόδιες αρχές να απορρίπτουν μια αίτηση, εάν η ρυθμιστική αρχή διαπιστώσει ότι ο αιτών που επιθυμεί να εισέλθει στην αγορά σχεδιάζει να προσφέρει υπηρεσίες σε τιμή κάτω της κανονικής τους αξίας για μεγάλο διάστημα, και έτσι να υπονομεύσει τον θεμιτό ανταγωνισμό.

Η απαίτηση εγκατάστασης και η δυνατότητα ενός πιο φιλελεύθερου καθεστώτος

Για να αποφευχθεί η κατάχρηση του πνεύματος της πρότασης και για να ικανοποιηθούν οι αυστηρότερες απαιτήσεις ορισμένων κρατών μελών, ο εισηγητής εισήγαγε επίσης τη δυνατότητα να απαιτούν τα κράτη μέλη την εγκατάσταση του μεταφορέα στο κράτος μέλος υποδοχής μετά τη χορήγηση άδειας για εθνική τακτική γραμμή.

Ταυτόχρονα, ο εισηγητής διευκρινίζει ότι τα κράτη μέλη που έχουν ήδη ένα πιο φιλελεύθερο καθεστώς θα μπορούν να το διατηρήσουν. Επίσης, τα κράτη μέλη που επιθυμούν να ανοίξουν την αγορά πέραν των απαιτήσεων που ορίζονται στην παρούσα πρόταση θα μπορούν να το πράξουν.

Εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού

Με άλλες ήσσονος σημασίας, αλλά και ορισμένες πολύ αναγκαίες, τροπολογίες ο εισηγητής επιχειρεί να βελτιώσει περαιτέρω και να διευκρινίσει το πνεύμα της πρότασης. Για παράδειγμα, για να εξασφαλιστεί η προστασία της ιδιωτικής ιδιοκτησίας, τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τους τερματικούς σταθμούς που ανήκουν στον φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού και που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών του εν λόγω φορέα εκμετάλλευσης.

Ως εκ τούτου, ο εισηγητής είναι πεπεισμένος ότι η τροποποιημένη πρόταση έχει αντιμετωπίσει τις ανησυχίες όχι μόνο εκείνων που επιδιώκουν μεγαλύτερη προστασία, ειδικά για τις ΔΣΠΥ, αλλά και εκείνων που επιδιώκουν μια πιο φιλελεύθερη προσέγγιση. Η τροποποιημένη πρόταση επιδιώκει να βρει τη σωστή ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των επιβατών, των μεταφορικών εταιρειών καθώς και των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών. Ο εισηγητής είναι αισιόδοξος ότι η πρόταση αυτή συμβάλλει στην προσέγγιση μιας πραγματικά ενιαίας και δίκαιης αγοράς λεωφορείων και πούλμαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Κοινοί κανόνες πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία		
Έγγραφο αναφοράς	COM(2017)0647 – C8-0396/2017 – 2017/0288(COD)		
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	8.11.2017		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 29.11.2017		
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	EMPL 29.11.2017		
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	EMPL 7.12.2017		
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Roberts Zīle 16.1.2018		
Εξέταση στην επιτροπή	1.2.2018	10.7.2018	5.11.2018
Ημερομηνία έγκρισης	22.1.2019		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: –: 0:	26 14 1	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jakop Dalunde, Markus Ferber, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, João Pimenta Lopes		
Αναπληρωτές (άρθρο 200 παράγραφος 2 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Christelle Lechevalier, Francisco José Millán Mon		
Ημερομηνία κατάθεσης	28.1.2019		

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

26	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Jacqueline Foster, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Roberts Zile, Kosma Złotowski
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Markus Ferber, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Massimiliano Salini
S&D	Inés Ayala Sender, Maria Grapini, Peter Kouroumbashev, Bogusław Liberadzki, Claudia Țapardel, Janusz Zemke

14	-
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Christelle Lechevalier, Georg Mayer
GUE/NGL	João Pimenta Lopes, Marie-Pierre Vieu
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Gabriele Preuß, Marita Ulvskog
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

1	0
S&D	Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή