



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 15.4.2020
COM(2020) 151 final

2017/0123 (COD)

NOTE

This Communication refers to the three Legislative Proposals COM(2017) 281 with interinstitutional reference 2017/0123(COD), COM(2017) 278 with interinstitutional reference 2017/0121(COD) and COM(2017) 277 with interinstitutional reference 2017/122(COD).

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

θέση του Συμβουλίου για την έκδοση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο, την έκδοση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων, και για την έκδοση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

θέση του Συμβουλίου για την έκδοση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο, την έκδοση κανονισμού για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων, και για την έκδοση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Στις 31 Μαΐου 2017, στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα («Η Ευρώπη σε κίνηση»), η Επιτροπή εξέδωσε μια ολοκληρωμένη δέσμη τριών νομοθετικών προτάσεων, η οποία καλύπτει τις κοινωνικές πτυχές και τις πτυχές της εσωτερικής αγοράς των οδικών μεταφορών στην ΕΕ.

Οι τρεις νομοθετικές προτάσεις είναι οι εξής:

- (1) πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 για την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών·
- (2) πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά τους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τους ταχογράφους·
- (3) πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ για τις ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης, και για τη θέσπιση ειδικών τομεακών κανόνων για την απόσπαση οδηγών [ειδικές νομοθετικές διατάξεις (*lex specialis*) σε σχέση με την οδηγία 96/71/ΕΚ για τους αποσπασμένους εργαζόμενους και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την εφαρμογή της].

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

και στο Συμβούλιο:
[έγγραφα COM(2017) 281 final – 2017/0123 (COD),
COM(2017) 278 final – 2017/0121 (COD) και
COM(2017) 277 final — 2017/0122 (COD)]

1/6/2017

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής: 18/1/2018

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Επιτροπής των Περιφερειών: 1/2/2018

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση: 4/4/2019

Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Συμβουλίου: 7/4/2020

2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Οι γενικοί στόχοι των προτάσεων της Επιτροπής είναι η βελτίωση των εργασιακών και κοινωνικών συνθηκών για τους εργαζόμενους στον τομέα των οδικών μεταφορών, με παράλληλη διασφάλιση πιο ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

Οι κύριοι στόχοι της πρότασης της Επιτροπής για την αναθεώρηση των κανόνων πρόσβασης στο επάγγελμα και στην αγορά είναι να αποσαφηνιστούν και να απλουστευθούν οι εν λόγω κανόνες και να καταπολεμηθεί η σύσταση εικονικών εταιρειών, παράλληλα όμως να διατηρηθεί εν γένει ο υφιστάμενος βαθμός ανοίγματος της αγοράς.

Σκοπός της πρότασης αναθεώρησης των κανόνων τόσο για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης όσο και για τους ταχογράφους είναι να αποσαφηνιστούν ορισμένες διατάξεις και να προσαρμοστούν κάποιοι κανόνες στις μεταβαλλόμενες ανάγκες του τομέα, αλλά και να ενισχυθεί η έξυπνη επιβολή της εφαρμογής των κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές.

Όσον αφορά την πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση της οδηγίας εφαρμογής και για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την απόσπαση στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι στόχοι είναι να διασφαλιστεί η αναλογική και κατάλληλη για τον επιδιωκόμενο σκοπό εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση και να βελτιωθεί η επιβολή της εφαρμογής τους, αλλά και να εξασφαλιστεί η διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών με πιο συγκροτημένο και αποδοτικό τρόπο.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η θέση που ενέκρινε το Συμβούλιο σε πρώτη ανάγνωση στις 7 Απριλίου 2020 υποστηρίζει τους κύριους στόχους των προτάσεων της Επιτροπής για τη βελτίωση των εργασιακών και κοινωνικών συνθηκών για τους εργαζόμενους στον τομέα των οδικών μεταφορών, διασφαλίζοντας παράλληλα πιο ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

Σε σύγκριση με τους υφιστάμενους ενωσιακούς κοινωνικούς κανόνες και κανόνες της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών, η θέση του Συμβουλίου αποτελεί ουσιαστικό βήμα προόδου για διάφορους λόγους:

- Οργάνωση των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης

Η Επιτροπή πρότεινε την προσαρμογή των απαιτήσεων που αφορούν την εβδομαδιαία ανάπαυση στην τρέχουσα πρακτική που εφαρμόζεται στον τομέα,

παρέχοντας τη δυνατότητα μεγαλύτερης ευελιξίας στην οργάνωση των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ώστε οι οδηγοί να μπορούν να προγραμματίζουν δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης κατά τη διάρκεια περιόδου τεσσάρων εβδομάδων. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει τον στόχο της πρότασης της Επιτροπής, περιορίζοντας ωστόσο τη δυνατότητα αυτή στους οδηγούς που εκτελούν διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές και με την επιφύλαξη ορισμένων προϋποθέσεων. Συγκεκριμένα, οι δύο διαδοχικές μειωμένες περίοδοι ανάπαυσης πρέπει να λαμβάνονται εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης, οι διαδοχικές μειωμένες περίοδοι ανάπαυσης πρέπει να αντισταθμίζονται πριν από την επόμενη κανονική περίοδο ανάπαυσης και ο οδηγός πρέπει να επιστρέφει στον τόπο διαμονής του κάθε 3 εβδομάδες. Οι ανωτέρω προϋποθέσεις συνάδουν με τον στόχο της Επιτροπής όσον αφορά την παροχή μεγαλύτερης ευελιξίας για τις εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι οδηγοί επιστρέφουν σε τακτική βάση στον τόπο διαμονής τους για μακρά περίοδο ανάπαυσης. Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, η Επιτροπή σκοπεύει να μελετήσει περαιτέρω την οργάνωση των περιόδων οδήγησης και ανάπαυσης προκειμένου να κρίνει αν απαιτείται η θέσπιση ειδικών κανόνων.

- *Επιστροφή του οδηγού σε τακτική βάση*

Η Επιτροπή πρότεινε να θεσπιστεί για τις επιχειρήσεις μεταφορών η υποχρέωση να οργανώνουν την εργασία των οδηγών κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να είναι σε θέση να επιστρέφουν στον τόπο διαμονής τους για εβδομαδιαία ανάπαυση τουλάχιστον μία φορά εντός κάθε περιόδου τριών διαδοχικών εβδομάδων. Σκοπός της πρότασης αυτής ήταν να αποφευχθεί η κατάσταση στην οποία οι οδηγοί εργάζονται για μεγάλο χρονικό διάστημα στο εξωτερικό, χωρίς να έχουν τη δυνατότητα να επιστρέψουν στις οικογένειές τους στον τόπο διαμονής τους. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει τον στόχο της πρότασης της Επιτροπής. Ορίζεται ειδικότερα ότι οι οδηγοί θα πρέπει να επιστρέφουν στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού εντός κάθε περιόδου τεσσάρων διαδοχικών εβδομάδων. Σε μια αιτιολογική σκέψη διευκρινίζεται ότι «οι οδηγοί μπορούν να επιλέγουν ελεύθερα τον τόπο στον οποίο θα περάσουν την περίοδο ανάπαυσής τους». Το χρονικό διάστημα μειώνεται στις τρεις εβδομάδες σε περίπτωση που ο οδηγός έχει λάβει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Η θέση του Συμβουλίου είναι πιο περιορισμένη από την πρόταση της Επιτροπής. Ωστόσο, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η θέση του Συμβουλίου εμπνέεται από τον ίδιο στόχο, ιδίως όσον αφορά τους οδηγούς διεθνών μεταφορών, οι οποίοι θα λαμβάνουν κατά κανόνα δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης και θα επιστρέφουν κατόπιν στον τόπο διαμονής τους στο τέλος της τρίτης εβδομάδας.

- *Απαγόρευση λήψης της κανονικής εβδομαδιαίας ανάπαυσης εντός του θαλάμου του οχήματος και ασφαλείς και προστατευόμενοι χώροι στάθμευσης*

Η Επιτροπή πρότεινε να αποφασηγιστεί, σύμφωνα με τη νομολογία, ότι οι οδηγοί δεν μπορούν να λαμβάνουν τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσής τους εντός του οχήματος και ότι ο εργοδότης οφείλει να παρέχει στον οδηγό επαρκές κατάλυμα με κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου και υγιεινής, εάν ο οδηγός δεν είναι σε θέση να λάβει αυτές τις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε ιδιωτικό χώρο της επιλογής του. Σκοπός της πρότασης αυτής ήταν να βελτιωθούν οι εργασιακές συνθήκες και να διασφαλιστεί η παροχή ικανοποιητικών συνθηκών ανάπαυσης για τους οδηγούς. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής με την απαγόρευση των κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης εντός του οχήματος. Το Συμβούλιο βαίνει πέραν της πρότασης της Επιτροπής, αναθέτοντας στην Επιτροπή να παρουσιάσει λεπτομερείς διατάξεις σχετικά με τους ασφαλείς και προστατευόμενους χώρους στάθμευσης, δηλαδή το επίπεδο εξυπηρέτησης και τη διαδικασία πιστοποίησης των εν λόγω χώρων στάθμευσης. Η θέση του Συμβουλίου συγκλίνει απολύτως με τον στόχο της Επιτροπής όσον αφορά τη διασφάλιση κατάλληλων συνθηκών ανάπαυσης για τους οδηγούς, και μάλιστα είναι ακόμη πιο φιλόδοξη ως προς το ζήτημα αυτό.

- *Εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών*

Η Επιτροπή πρότεινε να θεσπιστούν ειδικά κριτήρια για την εφαρμογή των κανόνων σχετικά με τις αποσπάσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, τα οποία να λαμβάνουν υπόψη τον υψηλό βαθμό κινητικότητας που χαρακτηρίζει τον τομέα και να εγγυώνται δίκαιη πληρωμή για τους οδηγούς που εργάζονται στο εξωτερικό για σημαντικό χρονικό διάστημα. Η Επιτροπή πρότεινε την εξαίρεση των διεθνών μεταφορών που περιλαμβάνουν μέγιστη περίοδο απόσπασης 3 ημερών ανά ημερολογιακό μήνα από τους κανόνες για τις αποσπάσεις όσον αφορά τον κατώτατο μισθό και την ελάχιστη διάρκεια άδειας, ενώ για τις ενδομεταφορές προτάθηκε να

εξακολουθήσουν να υπόκεινται πλήρως στους κανόνες για τις αποσπάσεις. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει την αρχή της θέσπισης ειδικών τομεακών κανόνων για τις αποσπάσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, ενώ προτείνει παράλληλα ένα νέο σύστημα βασιζόμενο στις δραστηριότητες μεταφοράς ως εναλλακτική επιλογή αντί του συστήματος που βασίζεται στον χρόνο, το οποίο πρότεινε η Επιτροπή. Οι διμερείς μεταφορές που περιλαμβάνουν το κράτος μέλος εγκατάστασης των μεταφορέων εξαιρούνται εξ ολοκλήρου από την εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις, ενώ οι μεταφορές μεταξύ τρίτων κρατών και οι ενδομεταφορές, οι οποίες δεν περιλαμβάνουν το κράτος μέλος εγκατάστασης των μεταφορέων, υπόκεινται πλήρως στην εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις.

Εξαίρεση από την εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις προβλέπεται επίσης για τις πρόσθετες δραστηριότητες που συνδέονται με τις διμερείς μεταφορές. Όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, ο οδηγός μπορεί να ασκεί μία δραστηριότητα φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης στα κράτη μέλη ή στις τρίτες χώρες διέλευσής του, υπό την προϋπόθεση ότι δεν εκτελεί τη φόρτωση και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων στο ίδιο κράτος μέλος. Σε περίπτωση που μια διμερής μεταφορά, η οποία ξεκίνησε από το κράτος μέλος εγκατάστασης και κατά τη διάρκεια της οποίας δεν ασκήθηκε καμία πρόσθετη δραστηριότητα, ακολουθείται από διμερή μεταφορά προς το κράτος μέλος εγκατάστασης, η εξαίρεση για τις πρόσθετες δραστηριότητες επεκτείνεται κατά το μέγιστο σε δύο πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης.

Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, στο πλαίσιο των διμερών μεταφορών, ο οδηγός μπορεί να παραλάβει επιβάτες μία φορά και/ή να αποβιβάσει επιβάτες μία φορά στα κράτη μέλη ή στις τρίτες χώρες διέλευσής του, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν προσφέρει υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεταξύ δύο τοποθεσιών στο έδαφος του κράτους μέλους διέλευσής του. Το ίδιο ισχύει και για το δρομολόγιο επιστροφής.

Οι εξαιρέσεις από τους κανόνες για τις αποσπάσεις όσον αφορά τις πρόσθετες δραστηριότητες που συνδέονται με τις διμερείς μεταφορές θα εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της υποχρέωσης των οδηγών να προβαίνουν σε χειροκίνητη καταγραφή των δεδομένων διέλευσης των συνόρων στους ταχογράφους. Θα παύσουν να εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της απαίτησης για εξοπλισμό των οχημάτων με ευφυείς ταχογράφους που συμμορφώνονται με την απαίτηση καταγραφής δραστηριοτήτων διέλευσης των συνόρων και πρόσθετων δραστηριοτήτων.

Στη θέση του Συμβουλίου αποσαφηνίζεται επίσης ότι, όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις, οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε τρίτη χώρα δεν πρέπει να τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος της ΕΕ, μεταξύ άλλων, σε περίπτωση εκτέλεσης μεταφορών στο πλαίσιο διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που χορηγούν πρόσβαση στην αγορά της Ένωσης.

Τέλος, στη θέση του Συμβουλίου αποσαφηνίζεται η εφαρμογή της έννοιας της μακροχρόνιας απόσπασης, η οποία θεσπίστηκε με την αναθεωρημένη οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων [οδηγία (ΕΕ) 2018/957], στις διεθνείς οδικές μεταφορές: συγκεκριμένα, οι περίοδοι που ολοκληρώνονται σε ένα κράτος μέλος δεν αθροίζονται με τις περιόδους που ολοκληρώνονται σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος.

Όπως και η πρόταση της Επιτροπής, η θέση του Συμβουλίου βασίζεται στον στόχο να υπάρξει μέριμνα ώστε οι οδηγοί που υπόκεινται στο κόστος διαβίωσης κρατών

μελών διαφορετικών από εκείνο στο οποίο διαμένουν να αμείβονται με βάση το εν λόγω κόστος και να είναι συνεπώς σε θέση να εξασφαλίσουν κατάλληλο βιοτικό επίπεδο. Οι διευκρινίσεις που παρέχονται στη θέση του Συμβουλίου όσον αφορά τη μακροχρόνια απόσπαση και την εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις σε τρίτες χώρες είναι αναγκαίες και ευπρόσδεκτες προκειμένου να αρθούν τυχόν αμφιβολίες ως προς την εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις από τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή πρότεινε επίσης τη θέσπιση ειδικών διοικητικών απαιτήσεων σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις αποσπάσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών, ώστε να αποφεύγονται περιττές διοικητικές επιβαρύνσεις για τους μεταφορείς. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής και προβλέπει ότι οι ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών και η υποβολή δηλώσεων απόσπασης από τις επιχειρήσεις μεταφορών θα πραγματοποιούνται μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI). Η χρήση του IMI θα μειώσει περαιτέρω τη διοικητική επιβάρυνση, τόσο για τις διοικήσεις όσο και για τις επιχειρήσεις, και θα συμβάλει, κατ' επέκταση, στην επίτευξη του συνολικού στόχου της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

- *Εισαγωγή νέας τεχνολογίας ταχογράφων*

Η Επιτροπή δεν πρότεινε τροποποίηση του κανονισμού για τους ταχογράφους. Ωστόσο, το Συμβούλιο θεώρησε ότι είναι απαραίτητη η εισαγωγή μιας νέας γενιάς «ευφυών» ταχογράφων ώστε να καταστεί δυνατός ο ακριβέστερος εντοπισμός των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για διασυνοριακές μεταφορές. Με τον τρόπο αυτόν θα διευκολυνθεί η επιβολή της εφαρμογής των κοινωνικών κανόνων και των κανόνων της εσωτερικής αγοράς. Η θέση του Συμβουλίου ορίζει χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή αυτής της νέας τεχνολογίας σε νέα οχήματα (δύο έτη από την ημερομηνία έκδοσης των τεχνικών προδιαγραφών) και στον υφιστάμενο στόλο (μετασκευή εντός τριών ετών από την ημερομηνία έκδοσης των τεχνικών προδιαγραφών για όλα τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με ταχογράφο διαφορετικό από τους ευφυείς ταχογράφους πρώτης έκδοσης· μετασκευή εντός τεσσάρων ετών από την ημερομηνία έκδοσης των τεχνικών προδιαγραφών για όλα τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με ευφυή ταχογράφο πρώτης έκδοσης). Η θέση του Συμβουλίου συνάδει πλήρως με έναν βασικό στόχο της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, ο οποίος είναι να εξασφαλιστεί η δυνατότητα αποτελεσματικής και αποδοτικής επιβολής των νέων κοινωνικών κανόνων και των κανόνων της εσωτερικής αγοράς.

- *Εφαρμογή των κανόνων για την πρόσβαση στο επάγγελμα και τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης στα ελαφρά εμπορικά οχήματα*

Για να θεσπιστεί ελάχιστο επίπεδο επαγγελματικών προσόντων για τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά εμπορικά οχήματα και να συγκλίνουν με τον τρόπο αυτόν οι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων, η Επιτροπή πρότεινε να επεκταθούν ορισμένοι από τους κανόνες για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα ώστε να συμπεριλαμβάνονται και οι επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν ελαφρά εμπορικά οχήματα. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω μεταφορείς θα υπόκεινται στα κριτήρια του σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης και της κατάλληλης οικονομικής επιφάνειας. Η θέση του Συμβουλίου υποστηρίζει την υπαγωγή των μεταφορέων που χρησιμοποιούν ελαφρά εμπορικά οχήματα στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ενώ θα ισχύουν παράλληλα όλοι οι κανόνες για τους εν λόγω μεταφορείς. Ωστόσο, στους κανόνες αυτούς υπόκεινται μόνο οι μεταφορείς που δραστηριοποιούνται σε διεθνείς μεταφορές για λογαριασμό τρίτου και χρησιμοποιούν οχήματα με

επιτρεπόμενη μεικτή μάζα άνω των 2,5 τόνων. Επιπροσθέτως, η θέση του Συμβουλίου επεκτείνει τους κανόνες τόσο για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης όσο και για τους ταχογράφους ώστε να συμπεριλαμβάνονται και οι εν λόγω μεταφορείς. Η θέση του Συμβουλίου συγκλίνει με τον στόχο της πρότασης της Επιτροπής να θεσπιστεί ελάχιστο επίπεδο επαγγελματικών προσόντων για τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά εμπορικά οχήματα και να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ αυτών και των μεταφορέων που χρησιμοποιούν βαρέα φορτηγά οχήματα. Η θέση του Συμβουλίου για την υπαγωγή, επιπλέον, των εν λόγω μεταφορέων στους κανόνες τόσο για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης όσο και για τους ταχογράφους είναι αποδεκτή, δεδομένου ότι θα αυξηθεί περαιτέρω η οδική ασφάλεια για τον συγκεκριμένο τύπο οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές για λογαριασμό τρίτου.

- *Κανόνες για τις ενδομεταφορές*

Η Επιτροπή πρότεινε την αναθεώρηση των κανόνων για τις ενδομεταφορές, παρέχοντας τη δυνατότητα απεριόριστου αριθμού μεταφορών εντός περιόδου 5 ημερών από την εκφόρτωση στο κράτος μέλος υποδοχής στο πλαίσιο της εισερχόμενης διεθνούς μεταφοράς. Ο κανόνας αυτός προβλεπόταν να αντικαταστήσει τον ισχύοντα περιορισμό σε 3 μεταφορές εντός περιόδου 7 ημερών και αποσκοπούσε στη διευκόλυνση της επιβολής της νομοθεσίας, διατηρώντας σε γενικές γραμμές το υφιστάμενο επίπεδο ανοίγματος της αγοράς. Η θέση του Συμβουλίου διατηρεί τους υφιστάμενους περιορισμούς στις ενδομεταφορές (3 μεταφορές εντός περιόδου 7 ημερών), εισάγοντας παράλληλα μια περίοδο αναμονής τεσσάρων ημερών, κατά τη διάρκεια της οποίας δεν επιτρέπεται στους μεταφορείς να εκτελέσουν περισσότερες ενδομεταφορές στο έδαφος του ίδιου κράτους μέλους. Το Συμβούλιο δεν υιοθετεί την προτεινόμενη προσέγγιση της Επιτροπής, σκοπός της οποίας ήταν κυρίως να διευκολυνθεί η επιβολή της νομοθεσίας. Παρότι η διατήρηση του υφιστάμενου μοντέλου για τις ενδομεταφορές είναι περισσότερο απαιτητική από πλευράς επιβολής της νομοθεσίας, η Επιτροπή εκτιμά ότι με τη νέα γενιά «ευφυών» ταχογράφων, η οποία αποτελεί μέρος της θέσης του Συμβουλίου, θα είναι πιο εύκολο να προσδιορίζεται τόσο το είδος της μεταφοράς που εκτελούν οι μεταφορείς εμπορευμάτων όσο και ο αντίστοιχος αριθμός. Με τον τρόπο αυτόν αναμένεται να βελτιωθεί η δυνατότητα επιβολής των κανόνων για τις ενδομεταφορές σε σύγκριση με την παρούσα κατάσταση. Η Επιτροπή μπορεί να αποδεχθεί την ιδέα της περιόδου αναμονής προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα των «συστηματικών ενδομεταφορών», δηλαδή της κατάστασης στην οποία οι μεταφορείς προγραμματίζουν επαναλαμβανόμενες διαδοχικές περιόδους ενδομεταφορών στο ίδιο κράτος μέλος, μέσω της εξόδου και της επανεισόδου τους στο εν λόγω κράτος μέλος, κατά παράβαση των ορίων που επιβάλλονται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1072/2009, τα οποία διατηρούνται στο κείμενο της τροποποίησης.

- *Κριτήρια εγκατάστασης σχετικά με τους οδηγούς (Ρώμη I)*

Η Επιτροπή δεν πρότεινε τη θέσπιση νέων απαιτήσεων όσον αφορά την πρόσληψη εργαζομένων σε σχέση με το κριτήριο του σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Η θέση του Συμβουλίου περιλαμβάνει ένα νέο κριτήριο εγκατάστασης, σύμφωνα με το οποίο οι μεταφορείς οφείλουν να έχουν στη διάθεσή τους, σε διαρκή και τακτική βάση, οδηγούς οι οποίοι έχουν κανονικά ως βάση την έδρα λειτουργίας του μεταφορέα στο κράτος μέλος εγκατάστασης, κατ' αναλογία του όγκου των μεταφορών. Σκοπός της θέσης του Συμβουλίου είναι να συμβάλει στην εξασφάλιση της επαρκούς στελέχωσης αυτού που πρέπει να νοείται ως σταθερός και πραγματικός τόπος εγκατάστασης. Αφήνει δε αρκετό περιθώριο ώστε να μην περιορίζεται αδικαιολόγητα η ελευθερία των μεταφορέων κατά την πρόσληψη προσωπικού.

- *Προθεσμίες μεταφοράς / ημερομηνίες εφαρμογής*

Η Επιτροπή δεν πρότεινε συγκεκριμένες ημερομηνίες για την εφαρμογή των νέων κανόνων. Στη θέση του Συμβουλίου προσδιορίζεται ότι ο κανονισμός για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 θα είναι εφαρμοστέος μετά την παρέλευση 18 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του. Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 στο σύνολό του και η απαίτηση κατοχής κοινοτικής άδειας δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 θα αρχίσουν να εφαρμόζονται μόνο για τους μεταφορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν ελαφρά εμπορικά οχήματα άνω των 2,5 τόνων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές μετά την παρέλευση 21 μηνών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του τροποποιητικού κανονισμού. Όσον αφορά την αναθεωρημένη οδηγία εφαρμογής (οδηγία 2006/22/ΕΚ) και τις ειδικές νομοθετικές διατάξεις (*lex specialis*) σε σχέση με την απόσπαση εργαζομένων, η ημερομηνία μεταφοράς μέσω των εθνικών μέτρων από τα κράτη μέλη ορίζεται στους 18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της πράξης. Μολονότι οι αναθεωρημένοι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 θα αρχίσουν να εφαρμόζονται αμέσως μετά την έναρξη ισχύος τους, περιλαμβάνουν μεταβατικές διατάξεις για την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την τοποθέτηση των ευφών ταχογράφων (βλ. ανωτέρω) και την εφαρμογή των κανόνων στα ελαφρά εμπορικά οχήματα (από την 1η Ιουλίου 2026). Για την εφαρμογή των νέων κανόνων θα απαιτηθεί σημαντικό χρονικό διάστημα προσαρμογής από τα κράτη μέλη, τους μεταφορείς και την Επιτροπή. Ειδικότερα, η περαιτέρω ανάπτυξη του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά στο πλαίσιο της εφαρμογής των κανόνων για τις αποσπάσεις, οι νέες απαιτήσεις κατάρτισης και εξέτασης για τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά εμπορικά οχήματα, καθώς και η τεχνική πρόοδος που απαιτείται για τις νέες τεχνολογίες ταχογράφων, προϋποθέτουν επαρκή χρόνο εφαρμογής. Ως εκ τούτου, η θέση του Συμβουλίου είναι αποδεκτή ως προς σημείο αυτό.

Ωστόσο, η Επιτροπή διατηρεί επιφυλάξεις σχετικά με δύο μέτρα που περιλαμβάνονται στη θέση του Συμβουλίου, και συγκεκριμένα την υποχρέωση επιστροφής των φορτηγών σε τακτική βάση στο κράτος μέλος εγκατάστασης των μεταφορέων και τη δυνατότητα των κρατών μελών να εφαρμόζουν περιορισμούς στις ενδομεταφορές στα εθνικά οδικά σκέλη των συνδυασμένων μεταφορών. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή εξέδωσε την ακόλουθη δήλωση σχετικά με την πολιτική συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στις 12 Δεκεμβρίου 2019:

«Η Επιτροπή σημειώνει την προσωρινή συμφωνία σχετικά με τις κοινωνικές πτυχές και τις πτυχές της αγοράς της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η οποία επιτεύχθηκε

μεταξύ Συμβουλίου και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά τον τέταρτο τριμερή διάλογο που πραγματοποιήθηκε στις 11-12 Δεκεμβρίου 2019.

Η Επιτροπή εκφράζει λύπη για το ότι η πολιτική συμφωνία στην οποία κατέληξαν το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περιλαμβάνει στοιχεία που δεν συνάδουν με τις φιλοδοξίες της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας ούτε με τον στόχο που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την επίτευξη μιας κλιματικά ουδέτερης ΕΕ έως το 2050. Τα εν λόγω στοιχεία είναι η υποχρεωτική επιστροφή του οχήματος στο κράτος μέλος εγκατάστασης κάθε οκτώ εβδομάδες και οι περιορισμοί που επιβάλλονται στις συνδυασμένες μεταφορές. Τα εν λόγω μέτρα δεν περιλαμβάνονταν στις προτάσεις της Επιτροπής που εγκρίθηκαν στις 31 Μαΐου 2017 και δεν αποτέλεσαν αντικείμενο εκτίμησης επιπτώσεων. Η υποχρέωση επιστροφής των φορτηγών θα οδηγήσει σε ανεπάρκειες στο σύστημα μεταφορών και σε περιττή αύξηση των εκπομπών, της ρύπανσης και της συμφόρησης, ενώ οι περιορισμοί στις συνδυασμένες μεταφορές μειώνουν την αποτελεσματικότητά τους ως προς τη στήριξη των πολύτροπων εμπορευματικών μεταφορών.

Οι κοινωνικές βελτιώσεις που περιλαμβάνονται στην εν λόγω πρόταση είναι σημαντικές. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει προσεκτικά τις επιπτώσεις των δύο αυτών πτυχών στο κλίμα, το περιβάλλον και τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Η Επιτροπή θα διενεργήσει την αξιολόγηση αυτή ενόψει της Πράσινης Συμφωνίας και των μέτρων για την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ παράλληλα θα διασφαλίζεται η εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς.

Κατόπιν εκτίμησης των επιπτώσεων, η Επιτροπή, εάν χρειαστεί, θα ασκήσει το δικαίωμά της να υποβάλει στοχευμένη νομοθετική πρόταση πριν από την έναρξη ισχύος των δύο διατάξεων.»

Δεδομένου ότι τα δύο επίμαχα μέτρα αποτελούν μέρος της θέσης του Συμβουλίου, η Επιτροπή επιβεβαιώνει τη θέση που λαμβάνεται στη δήλωση.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, παρότι διαπιστώνονται ορισμένες αδυναμίες στη θέση του Συμβουλίου, η θέσπιση των νέων και σαφέστερων διατάξεων που περιγράφονται ανωτέρω θα εξασφαλίσει καλύτερες εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες, θεμιτό ανταγωνισμό και μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου στον τομέα των οδικών μεταφορών. Οι νέες διατάξεις θα διαμορφώσουν επίσης μια σταθερή βάση για τη μελλοντική επιβολή των κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Η Επιτροπή αποδέχεται, με πνεύμα συμβιβασμού, τη θέση που ενέκρινε το Συμβούλιο, ώστε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εγκρίνει το τελικό κείμενο σε δεύτερη ανάγνωση. Πράγματι, η Επιτροπή εκτιμά ότι η έγκριση των προτάσεων για τις κοινωνικές πτυχές και τις πτυχές της αγοράς θα μπορούσε να αποφέρει ουσιαστικά οφέλη στον τομέα των οδικών μεταφορών. Ωστόσο, η Επιτροπή διατηρεί τις επιφυλάξεις της σχετικά με δύο από τα μέτρα που περιλαμβάνονται στη θέση του Συμβουλίου.