



Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018  
(OR. en)

14802/18

---

**Διοργανικοί φάκελοι:**  
**2017/0121(COD)**  
**2017/0122(COD)**  
**2017/0123(COD)**

---

**TRANS 582**  
**SOC 738**  
**EMPL 552**  
**MI 903**  
**COMPET 823**  
**CODEC 2123**

## ΕΚΘΕΣΗ

---

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

---

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 13922/1/18 REV 1

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 9668/17  
ST 9670/17  
ST 9671/17

---

Θέμα: Πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα:  
Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο  
Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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 περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων  
Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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

– Γενική προσέγγιση

---

## **I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Στις 31 Μαΐου 2017 η Επιτροπή ενέκρινε τις τρεις προτάσεις στο πλαίσιο του πρώτου κύματος της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Οι κύριες προσεγγίσεις των επιμέρους προτάσεων είναι οι ακόλουθες:
  - *Πρόσβαση στο επάγγελμα και πρόσβαση στην αγορά:* ενδυνάμωση και εναρμόνιση των όρων σύστασης εταιρειών και βελτίωση της συνεργασίας των κρατών μελών κατά των εικονικών εταιριών, υποχρεωτική αδειοδότηση των μεταφορέων που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, αναθεώρηση και απλούστευση των περιορισμών στις ενδομεταφορές και των σχετικών μηχανισμών ελέγχου, μετάβαση προς τα ηλεκτρονικά έγγραφα,
  - *Περίοδοι ανάπαυσης και οδήγησης και ταχογράφος:* αύξηση της ευελιξίας στη χρήση εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης προκειμένου να διευκολύνεται η τακτική επιστροφή των οδηγών στον τόπο διαμονής· σαφής υποχρέωση των μεταφορέων να παρέχουν κατάλληλο και πληρωμένο κατάλυμα εκτός της καμπίνας του οδηγού· υποχρέωση καταγραφής της διέλευσης συνόρων στον ταχογράφο προκειμένου να διευκολύνονται οι έλεγχοι,
  - *Απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές και επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας:* αποσαφήνιση της εφαρμογής των αρχών που αφορούν την «απόσπαση εργαζομένων» με τη θέσπιση ελάχιστου ορίου παραμονής σε κράτος μέλος (τρεις ημέρες ανά μήνα σε περίπτωση διεθνών μεταφορών), μετά το οποίο ισχύουν οι εθνικοί κανόνες περί κατώτατου μισθού και δικαιωμάτων ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών· λεπτομερή φύλλα ελέγχων στο κράτος μέλος υποδοχής, με βάση εναρμονισμένη μέθοδο εκτίμησης του κινδύνου η οποία καλύπτει επίσης την οδηγία για το χρόνο εργασίας.

2. Η Επιτροπή μεταφορών και τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε τον κ. Ismail Ertug (S&D, ΓΕ) ως εισηγητή για την πρόταση τροποποίησης των κανονισμών 1071/2009 και 1072/2009, τον κ. Wim van de Camp (EPP, ΚΧ) ως εισηγητή για την πρόταση τροποποίησης των κανονισμών 561/2006 και 165/2014 και την κα Merja Kyllönen (GUE/NGL, ΦΙ) ως εισηγήτρια για την πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η Επιτροπή απασχόλησης και κοινωνικών υποθέσεων (EMPL) γνωμοδότησε σχετικά με την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη πρόταση στις 30 Απριλίου 2018, 26 Απριλίου 2018 και 4 Μαΐου 2018 αντιστοίχως. Η ολομέλεια του Κοινοβουλίου, κατά τη συνεδρίασή της στις 4 Ιουλίου 2018, ψήφισε τροπολογίες στις εκθέσεις της επιτροπής TRAN, αλλά δεν προέκυψε πλειοψηφία που να στηρίζει οποιαδήποτε εξ αυτών. Συνεχίζονται οι συζητήσεις στο πλαίσιο της επιτροπής TRAN.
3. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε δύο γνώμες σχετικά με τις τρεις προτάσεις στις 18 Ιανουαρίου 2018 και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών μία γνώμη που κάλυπτε τις προτάσεις αυτές την 1η Φεβρουαρίου 2018.

## **II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

4. Η Ομάδα «Χερσαίες Μεταφορές» εξέτασε τις προτάσεις υπό τις προηγούμενες Προεδρίες μεταξύ της 1ης Ιουνίου 2017 και της 14ης Μαΐου 2018, και στη συνέχεια συνέταξε εκθέσεις προόδου τις οποίες υπέβαλε στο Συμβούλιο στις 5 Δεκεμβρίου 2017 και στις 7 Ιουνίου 2018<sup>1</sup>. Οι αντιπροσωπίες της ΔΑ και του ΗΒ διατηρούν επιφυλάξεις κοινοβουλευτικής εξέτασης.
5. Στη διάρκεια της αυστριακής Προεδρίας η Ομάδα συζήτησε την πιθανή μελλοντική πορεία και αρκετές συμβιβαστικές προτάσεις της Προεδρίας μεταξύ της 1ης Οκτωβρίου και της 6ης Νοεμβρίου 2018. Οι συμβιβαστικές προτάσεις της Προεδρίας επιδιώκουν να επιτύχουν ισορροπία μεταξύ της κατάλληλης κοινωνικής προστασίας και της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, μειώνοντας παράλληλα τον διοικητικό φόρτο. Βασίζονται στους ακόλουθους κύριους πυλώνες, οι οποίοι θεωρούνται ως μια δέσμη:

---

<sup>1</sup> Έγγρ. 14841/18 και 9259/18.

6. Ταχογράφοι (κανονισμός 165/2014)

- Από τον Ιούνιο του 2022, τα νέα οχήματα θα πρέπει να εξοπλιστούν με τη δεύτερη έκδοση του ευφυούς ταχογράφου (άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο). Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με την πρώτη έκδοση του ευφυούς ταχογράφου από τον Ιούνιο του επόμενου έτους πρέπει να λάβουν επικαιροποίηση του λογισμικού προς τη δεύτερη έκδοση έως το τέλος του 2024.
- Όλα τα οχήματα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές πρέπει να μετεξοπλιστούν, έως το τέλος του 2024, με τη δεύτερη έκδοση του ευφυούς ταχογράφου (άρθρο 3 παράγραφος 4).
- Η δεύτερη έκδοση θα καταστήσει δυνατή την αυτόματη καταγραφή του χρόνου και του τόπου διέλευσης των συνόρων, καθώς και τον εντοπισμό των δραστηριοτήτων φόρτωσης και εκφόρτωσης.
- Μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία μετεξοπλισμού, οι οδηγοί θα πρέπει να υποχρεούνται να καταχωρούν ιδιοχείρως τον κωδικό χώρας στον πρώτο χώρο στάθμευσης μετά τη διέλευση των συνόρων, όταν χρησιμοποιούν αναλογικό ή ψηφιακό ταχογράφο.
- Λόγω της μεγαλύτερης ποσότητας δεδομένων που πρέπει να καταγράφουν οι νέοι ευφυείς ταχογράφοι και της ανάγκης να σώζεται η καταγραφή των προηγούμενων 56 ημερών, όπως προτείνεται από την Προεδρία, οι κάρτες οδηγού θα πρέπει να αντικατασταθούν έως το 2024.<sup>2</sup>

Στην προσθήκη 3 της παρούσας έκθεσης περιλαμβάνεται η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας.

7. Ενδομεταφορές (κανονισμός 1072/2009)

- Ο ισχύων κανόνας των 3 κατ' ανώτατο όριο δρομολογίων εντός 7 ημερών (άρθρο 8 παράγραφος 2) θα πρέπει να διατηρηθεί, ενώ θα πρέπει να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν από την εκ των υστέρων αξιολόγηση μέσω της καλύτερης παρακολούθησης των πληροφοριών του ταχογράφου, καθώς και των εγγράφων φορτίου σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, στα οποία θα έχουν πρόσβαση οι καθ' οδόν έλεγχοι (άρθρο 8 παράγραφοι 3 και 4α).

---

<sup>2</sup> Οι κάρτες οδηγού πρέπει να ανταλλάσσονται κάθε 5 έτη. Δεδομένου ότι από τεχνική άποψη θα απορρίπτονται οι κάρτες οδηγού μετά από 5 έτη, δεν είναι δυνατό η ισχύς των υφιστάμενων καρτών οδηγού να παρατείνεται κατά τρόπον ώστε να συμπίπτει με το 2024 που είναι το έτος ανανέωσης του ταχογράφου.

- Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η κατάχρηση με τη μορφή συστηματικών ενδομεταφορών, θα πρέπει να θεσπιστεί περίοδος αναμονής 7 ημερών (άρθρο 8 παράγραφος 2α), μετά την τελευταία ενδομεταφορά εντός της επιτρεπόμενης προθεσμίας, πριν καταστεί δυνατή η πραγματοποίηση περαιτέρω ενδομεταφορών στο ίδιο κράτος μέλος με το ίδιο όχημα.

Στην προσθήκη 2 της παρούσας έκθεσης περιλαμβάνεται η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας.

8. Καθορισμός κριτηρίων για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών (κανονισμός 1071/2009)

- Η ανάγκη μιας πραγματικής εγκατάστασης των φορέων οδικών μεταφορών, σε αντίθεση με τις εικονικές εταιρείες, θα πρέπει να ενισχυθεί με την τακτική επιστροφή εντός 6 εβδομάδων σε επιχειρησιακό κέντρο στο κράτος μέλος εγκατάστασης των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές (άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο (γα)). Η υποχρέωση αυτή θα πρέπει να τροποποιηθεί για τα νησιωτικά κράτη μέλη προκειμένου να αποφευχθεί δυσανάλογη επιβάρυνση.

Στην προσθήκη 1 της παρούσας έκθεσης περιλαμβάνεται η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας.

9. Χρόνοι οδήγησης και ανάπαυσης (κανονισμός 561/2006)

- Ο μεταφορέας πρέπει να υποχρεούται να οργανώνει τα χρονοδιαγράμματα εργασίας έτσι ώστε ο οδηγός να μπορεί να επιστρέψει στην πατρίδα του τουλάχιστον κάθε τέσσερις εβδομάδες (άρθρο 8 παράγραφος 8α), ενώ η επιστροφή επισπεύδεται σε τρεις εβδομάδες σε περίπτωση που προηγούνται δύο μειωμένες εβδομαδιαίες αναπαύσεις. Ο μεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι έχει εκπληρώσει την υποχρέωση αυτή παρέχοντας καταλόγους υπηρεσίας, αρχεία ταχογράφου και κάθε άλλο διαθέσιμο αποδεικτικό στοιχείο.
- Ο ισχύων κανόνας περί μέγιστου χρόνου οδήγησης (90 ώρες σε δύο εβδομάδες, άρθρο 6 παράγραφος 3) θα πρέπει να παραμείνει σε ισχύ. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να είναι δυνατή η λήψη 2 διαδοχικών μειωμένων εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης σε περίοδο 4 εβδομάδων (άρθρο 8 παράγραφος 6). Στόχος της παρούσας πρότασης, ο οποίος περιλαμβάνεται ήδη στην πρωτοβουλία της Επιτροπής, είναι να ενθαρρυνθεί η σύνθεση μεγαλύτερων περιόδων ανάπαυσης (τακτική εβδομαδιαία ανάπαυση 45 ωρών + αντισταθμίσεις για μειωμένες περιόδους ανάπαυσης). Η Προεδρία προτείνει, σε περίπτωση δύο διαδοχικών περιόδων μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης, η επόμενη περίοδος κανονικής εβδομαδιαίας ανάπαυσης να παρατείνεται ήδη με περίοδο αντιστάθμισης.

- Η κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση (τουλάχιστον 45 ωρών) πρέπει να πραγματοποιείται εκτός της καμπίνας, σε κατάλληλη τοποθεσία την οποία πληρώνει ο εργοδότης (εκτός εάν ο οδηγός επιστρέφει στον τόπο διαμονής του), άρθρο 8 παράγραφος 8). Η εν λόγω απαγόρευση ύπνου στην καμπίνα αντιστοιχεί στην πρόταση της Επιτροπής.
- Προκειμένου να αντιμετωπιστούν πρακτικά προβλήματα όσον αφορά την εξεύρεση κατάλληλων καταλυμάτων κοντά στο οδικό δίκτυο, η κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση μπορεί κατ' εξαίρεση να πραγματοποιείται στο όχημα, εάν είναι σταθμευμένο σε ειδική ζώνη με ικανοποιητικές διευκολύνσεις για τον οδηγό και εφόσον η καμπίνα πληροί ορισμένα ελάχιστα κριτήρια (άρθρο 8 παράγραφος 8). Τα τυχόν τέλη πρόσβασης που επιβάλλονται σε ειδικές ζώνες, καταβάλλονται από τον μεταφορέα.
- Ως μεταβατικό μέτρο (18 μηνών), λόγω της έλλειψης ειδικών ζωνών στάθμευσης, μπορεί να επιτρέπεται ο ύπνος σε ειδική καμπίνα, ενώ σταθμεύεται σε χώρο στάθμευσης που δεν πληροί τις προϋποθέσεις και παρέχει τουλάχιστον υγειονομικές εγκαταστάσεις.

Στην προσθήκη 3 της παρούσας έκθεσης περιλαμβάνεται η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας.

10. Απόσπαση οδηγών (*lex specialis* σε σχέση με την οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων)

- Η Προεδρία προτείνει να εγκαταλειφθεί η έννοια της περιόδου χάριτος και να δοθεί έμφαση στον χαρακτήρα της μεταφοράς. Εάν μια μεταφορά είναι οργανωμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο σύνδεσμος της εργασίας του οδηγού με το κράτος μέλος εγκατάστασης να παραμένει ανέπαφος, ο οδηγός θα πρέπει να εξαιρείται από τους κανόνες περί απόσπασης. Με την προσέγγιση αυτή αποφεύγεται επίσης ο δύσκολος προσδιορισμός του προτιμώμενου αριθμού ημερών ή ωρών.
- Οι διελεύσεις θα πρέπει να εξαιρούνται ρητά από τους κανόνες απόσπασης (άρθρο 2 παράγραφος 2ε).
- Οι διμερείς μεταφορές θα πρέπει επίσης να εξαιρούνται ρητά από τους κανόνες απόσπασης (άρθρο 2 παράγραφος 2). Ως διμερής μεταφορά νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων<sup>3</sup>, με βάση σύμβαση μεταφοράς, από το κράτος μέλος εγκατάστασης στο οποίο φορτώνονται τα εμπορεύματα, σε άλλο κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα όπου εκφορτώνονται. Εάν της διμερούς μεταφοράς έπεται το ταξίδι επιστροφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης, ο οδηγός θα πρέπει επίσης να εξαιρείται από τους κανόνες απόσπασης για το εν λόγω ταξίδι.

<sup>3</sup> Παρόμοια διάταξη προτείνεται για τη μεταφορά επιβατών.

- Σε περίπτωση διέλευσης από άλλα κράτη μέλη για το εν λόγω ταξίδι προς τη χώρα προορισμού, επιτρέπονται το πολύ 2 πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης/εκφόρτωσης χωρίς να εμπίπτει στο καθεστώς απόσπασης. Σε περίπτωση διέλευσης από τα ίδια κράτη μέλη κατά τον χρόνο επιστροφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης, επιτρέπονται άλλες 2 πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης/εκφόρτωσης χωρίς να εμπίπτει στο καθεστώς απόσπασης.
- Για όλους τους άλλους τύπους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών, το καθεστώς πλήρους απόσπασης θα ισχύει από την πρώτη ημέρα της μεταφοράς, δεδομένου ότι δεν προβλέπονται ειδικοί κανόνες (με εξαίρεση τους ειδικούς κανόνες για τον έλεγχο και την επιβολή).
- Όσον αφορά την οδική διαδρομή συνδυασμένης μεταφοράς, ο οδηγός δεν θα πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος εάν η οδική διαδρομή από μόνη της είναι διμερής μεταφορά από το κράτος μέλος εγκατάστασης. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις, ιδίως όταν η οδική διαδρομή εκτελείται εντός άλλου κράτους μέλους, ο οδηγός θα πρέπει να θεωρείται αποσπασμένος (άρθρο 2 παράγραφος 2στ).
- Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος, θα πρέπει να θεσπιστεί εξαντλητικός κατάλογος των εγγράφων που απαιτούνται για την επιθεώρηση καθ' οδόν (άρθρο 2 παράγραφος 4), όπως προτείνεται από την Επιτροπή. Το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) θα πρέπει να χρησιμοποιείται για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και για την υποβολή των δηλώσεων απόσπασης και των εγγράφων αμοιβής από την εταιρεία μεταφορών.
- Οι ειδικοί κανόνες για την απόσπαση θα πρέπει να αρχίσουν το συντομότερο δυνατόν (προθεσμία εφαρμογής 18 μηνών), προκειμένου να υπάρξει σαφήνεια στον τομέα και να τερματιστούν εθνικά μέτρα με διαφορετικό πεδίο εφαρμογής και διαδικασία. Ωστόσο, η Προεδρία προτείνει να εφαρμοστεί σταδιακά η δυνατότητα χρήσης πρόσθετης ευελιξίας για τη φόρτωση/την εκφόρτωση μαζί με την έναρξη της εφαρμογής της έκδοσης 2 του ευφυούς ταχογράφου.

Στην προσθήκη 4 της παρούσας έκθεσης περιλαμβάνεται η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας.

### **III. ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΕΚΚΡΕΜΗ ΖΗΤΗΜΑΤΑ**

#### 11. Ενδομεταφορές (κανονισμός 1072/2009)

- Η πρόταση της Προεδρίας για μια περίοδο «αναμονής» 7 ημερών θεωρείται δυσανάλογη από πολλά κράτη μέλη· ορισμένα εξ αυτών δεν είναι διατεθειμένα να αποδεχθούν περίοδο αναμονής, ή την αποδέχονται μόνο στην κλίμακα εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ότι περίοδος 7 ημερών είναι ανεπαρκής. Ορισμένες άλλες αντιπροσωπίες υποστήριξαν την ιδέα μιας εναλλακτικής διασφάλισης που θα προβλέπει την επιστροφή του οχήματος στο κράτος μέλος εγκατάστασης πριν από την έναρξη νέων ενδομεταφορών, μετά από διεθνή μεταφορά.
- Ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν πολύ σημαντική τη θέσπιση διασφαλίσεων κατά της κατάχρησης της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών για την παροχή συνεχών ενδομεταφορών.<sup>4</sup>

#### 12. Καθορισμός κριτηρίων για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών (κανονισμός 1071/2009)

- Πολλές αντιπροσωπίες αντιτίθενται στην καθιέρωση, ως στοιχείου της πραγματικής εγκατάστασης, υποχρέωσης για την τακτική επιστροφή ενός οχήματος που χρησιμοποιείται σε διεθνείς μεταφορές σε επιχειρησιακό κέντρο στο κράτος μέλος εγκατάστασης. Κατά την άποψή τους, μια τέτοια απαίτηση συνιστά διάκριση σε βάρος των περιφερειακών κρατών μελών, είναι δυσανάλογη ως προς το πεδίο εφαρμογής και αντιβαίνει στις πολιτικές για την ενιαία αγορά και τη μείωση των εκπομπών. Ορισμένες άλλες αντιπροσωπίες εκφράζουν ανησυχίες σχετικά με την εκτελεστικότητα μιας τέτοιας υποχρέωσης μέσω των επιθεωρήσεων εργασίας ή εμπορίου. Άλλες αντιπροσωπίες υποστηρίζουν την Προεδρία όσον αφορά την κατ' αυτήν την έννοια ενίσχυση των κριτηρίων εγκατάστασης, προκειμένου να καταπολεμήσουν την πρακτική των εικονικών εταιρειών και ζητούν συχνότερη επιστροφή (τρέχουσα πρόταση: κάθε έξι εβδομάδες).

---

<sup>4</sup> Βλέπε στο πλαίσιο αυτό την έκθεση του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών.

13. Χρόνοι οδήγησης και ανάπαυσης (κανονισμός 561/2006)

- Όσον αφορά την τακτική «επιστροφή στην πατρίδα» του οδηγού, οι αντιπροσωπίες έχουν διαφορετικές απόψεις σχετικά με τη συχνότητα, που κυμαίνονται από δύο εβδομάδες έως 8 εβδομάδες. Αρκετές αντιπροσωπίες επιμένουν να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στην επιλογή του οδηγού για το πού θα πραγματοποιήσει την κανονική του ανάπαυση.
- Όσον αφορά την απαγόρευση ύπνου στην καμπίνα κατά τη διάρκεια της κανονικής εβδομαδιαίας ανάπαυσης, αρκετές αντιπροσωπίες διατηρούν τη θέση τους ότι δεν θα πρέπει να χορηγηθεί εξαίρεση, καθώς οι περίοδοι αυτές πρέπει να συνεπάγονται πραγματική απομάκρυνση του οδηγού από το όχημα, ώστε ο οδηγός να αισθάνεται ότι έχει πραγματικό ελεύθερο χρόνο. Επιπλέον, θεωρούν ότι η έμφαση που δίνεται στους χώρους στάθμευσης που πληρούν κάποια κριτήρια, οδηγεί σε παραπλανητική συζήτηση σχετικά με τις υποδομές χωρίς να επιλύει το πρόβλημα των χώρων στάθμευσης με μεγάλη συμφόρηση.
- Ένας μεγαλύτερος αριθμός αντιπροσωπιών υποστηρίζει την προσέγγιση της Προεδρίας, αλλά ζητεί επιπλέον μια μακρύτερη μεταβατική περίοδο που θα επιτρέπει τη χρήση χώρων στάθμευσης που δεν πληρούν τα κριτήρια για να μετριασθεί το πρόβλημα της σημερινής ανεπάρκειας χώρων στάθμευσης με τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά.
- Ορισμένες αντιπροσωπίες διατηρούν αρνητική επιφύλαξη εξέτασης όσον αφορά την ευελιξία της πρότασης να λαμβάνουν οι οδηγοί δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, φοβούμενες για την οδική ασφάλεια.

14. Απόσπαση οδηγών (*lex specialis* σε σχέση με την οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων)

- Η πλειονότητα των αντιπροσωπιών συμφωνεί με την Προεδρία στην προσέγγισή της για την απαλλαγή ορισμένων τύπων μεταφορών από την οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων, και για να επιτραπεί η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας χωρίς περιορισμούς σε άλλους. Ωστόσο, ορισμένες αντιπροσωπίες εξακολουθούν να μην έχουν πεισθεί, για διάφορους λόγους: είτε εκφράζουν τη λύπη τους για τις διακρίσεις σε βάρος ορισμένων επιχειρηματικών μοντέλων ως συνέπεια, και τα πιθανά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για τους φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών, είτε δεν κατανοούν τη διασφάλιση της αυστηρής προθεσμίας μετά την οποία θα πρέπει να εφαρμόζονται σε κάθε περίπτωση οι κανόνες απόσπασης.
- Οι αντιπροσωπίες εν γένει αποδέχονται ότι οι κανόνες απόσπασης δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε μια κατάσταση διαμετακόμισης και θα πρέπει να εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια μεταφορών στην εθνική αγορά (ενδομεταφορές). Όσον αφορά την εξαίρεση για τις διμερείς μεταφορές που προτείνει η Προεδρία, οι περισσότερες αντιπροσωπίες μπορούν να αποδεχθούν την εξαίρεση αυτή ως αρχή, αλλά οι απόψεις δίστανται ως προς σημαντικές λεπτομέρειες της, και συγκεκριμένα:

- το πεδίο εφαρμογής των «διμερών μεταφορών», κατά πόσον θα πρέπει να προέρχεται από το κράτος μέλος εγκατάστασης και κατά πόσον το ταξίδι της επιστροφής θα πρέπει να εξαιρείται υποκείμενο μόνο σε περιορισμούς. Ορισμένες αντιπροσωπίες προτιμούν έναν ευρύτερο ορισμό·
  - την ευελιξία για πρόσθετες δραστηριότητες φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης κατά τη διαδρομή. Ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ότι δύο μεταφορές είναι το απολύτως ελάχιστο. Άλλα αντιτίθενται σε κάθε πρόσθετη ευελιξία, υποστηρίζοντας ότι αποδυναμώνει την έννοια της διάκρισης μεταξύ των τύπων μεταφοράς και οδηγεί σε προβλήματα ελέγχου.
- Οι αντιπροσωπίες έχουν διαφορετικές απόψεις σχετικά με το πότε πρέπει να αρχίσουν να εφαρμόζονται οι ειδικοί κανόνες απόσπασης. Ορισμένες από αυτές, ιδίως όταν έχουν αναπτύξει εν τω μεταξύ εθνικά συστήματα, απαιτούν σταδιακή μετάβαση και θεωρούν τη δεύτερη έκδοση του ευφυούς ταχογράφου ως προϋπόθεση για την εφαρμογή των νέων κανόνων. Άλλες ζητούν την άμεση εφαρμογή, λαμβάνοντας υπόψη το χρονοδιάγραμμα για την τροποποίηση της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων και υποστηρίζουν ότι θα είναι δυνατός καλύτερος έλεγχος των κανόνων περί απόσπασης χωρίς την δεύτερη έκδοση του ευφυούς ταχογράφου.
15. Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής υποστήριξε την Προεδρία στην προσπάθειά της να επιτευχθεί ισορροπία στη συμβιβαστική δέσμη. Ο εκπρόσωπος επιδοκίμασε ορισμένα νέα στοιχεία σε σύγκριση με την πρόταση (ιδίως την επίσπευση του μετεξοπλισμού, τις περιορισμένες εξαιρέσεις από την απαγόρευση ύπνου στον θάλαμο, τη χρήση του συστήματος IMI) και ζήτησε, όσον αφορά τους κανόνες για τις ενδομεταφορές, ο συμβιβασμός, σε αυτό το στάδιο της εξέλιξης της κοινής πολιτικής μεταφορών, να μην οδηγήσει ούτε σε ενίσχυση ούτε σε μείωση της πρόσβασης στην αγορά, κάτι που αποτελούσε την ιδέα στην οποία βασίστηκε η πρόταση της Επιτροπής. Όσον αφορά τους κανόνες περί απόσπασης, η Επιτροπή τόνισε ότι, ανεξαρτήτως του θεσπισθέντος μοντέλου, θα πρέπει να τηρείται η αρχή της ισορροπίας μεταξύ της προστασίας των κοινωνικών δικαιωμάτων των οδηγών και της ελευθερίας της διασυνοριακής παροχής υπηρεσιών από τους φορείς εκμετάλλευσης.
16. Στις 23 Νοεμβρίου 2018, η EMA εξέτασε τις προτάσεις για δεύτερη φορά κατά την προετοιμασία της συνόδου του Συμβουλίου και αποφάσισε να διαβιβάσει στο Συμβούλιο τον φάκελο, με εκκρεμή ζητήματα, για τη λήψη απόφασης.

17. Μετά τη συνεδρίαση της EMA, η Προεδρία προέβη στις ακόλουθες αλλαγές της συμβιβαστικής πρότασης:
- Στο άρθρο 8 παράγραφος 8α της πρότασης σχετικά με τον κανονισμό 561/2006 (υποχρέωση του εργοδότη να οργανώνει την τακτική επιστροφή του οδηγού στην πατρίδα του<sup>5</sup>), προστέθηκε η κατοικία του οδηγού ως εναλλακτικός προορισμός επιστροφής, προκειμένου να καταστεί η διάταξη της επιστροφής πιο ελκυστική για τους οδηγούς·
  - Στο άρθρο 2 του *lex specialis*, ορισμένες αλλαγές αποσκοπούν στην περαιτέρω αποσαφήνιση της εξαίρεσης από τους κανόνες απόσπασης<sup>6</sup>: Παρεμβάλλεται η παράγραφος 1α για να διευκρινιστεί το πεδίο εφαρμογής των καταστάσεων απόσπασης που καλύπτονται από τους ειδικούς κανόνες, δηλαδή ότι ο οδηγός αποστέλλεται σε άλλο κράτος μέλος βάσει σύμβασης ή αποστέλλεται σε εγκατάσταση ή επιχείρηση που ανήκει στην επιχείρηση αποστολής. Στην παράγραφο 2 προστέθηκε αναφορά στον ορισμό της «χώρας εγκατάστασης». Οι παράγραφοι 2 έως 2γ παρέχουν σαφέστερη δομή στην εξαίρεση (διμερείς μεταφορές εμπορευμάτων, συμπληρωματική δραστηριότητα στην μεταφορά εμπορευμάτων, διμερής μεταφορά επιβατών, συμπληρωματική δραστηριότητα στις μεταφορές επιβατών). Τέλος, προστέθηκε η παράγραφος 2δ προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι οι κανόνες απόσπασης εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια των ενδομεταφορών.

#### IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

18. Εν όψει των ανωτέρω, το Συμβούλιο καλείται να εξετάσει τα κείμενα που περιλαμβάνονται στις προσθήκες της παρούσας έκθεσης και να εγκρίνει γενική προσέγγιση σχετικά με την πρόταση.

---

<sup>5</sup> ADD 3 της παρούσας έκθεσης, σελίδα 9.

<sup>6</sup> ADD 4 της παρούσας έκθεσης, σελίδες 15 και 16.