



Βρυξέλλες, 23 Νοεμβρίου 2017
(OR. en)

14841/17

Διοργανικοί φάκελοι:
2017/0123 (COD)
2017/0122 (COD)
2017/0121 (COD)
2017/0113 (COD)

TRANS 514
SOC 757
EMPL 577
MI 869
COMPET 811
CODEC 1903
IA 197

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 9668/17 TRANS 212 CODEC 923
ST 9669/17 TRANS 213 CODEC 924
ST 9671/17 TRANS 215 SOC 441 EMPL 342 MI 456 COMPET 450
CODEC 926
ST 9670/17 TRANS 214 SOC 440 CODEC 925

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

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/ΕΚ για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές

– Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 31 Μαΐου 2017 η Επιτροπή ενέκρινε τέσσερις προτάσεις στο πλαίσιο του πρώτου κύματος της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Ακολούθησε παρουσίαση στο Συμβούλιο στις 8 Ιουνίου 2017 (σημείο «Διάφορα»).

Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους των προτάσεων είναι η βελτιωμένη επιβολή των κοινωνικών κανόνων και των κανόνων για τις αγορές μέσω αποσαφήνισης, απλούστευσης και ακριβέστερων διατάξεων σχετικά με τους ελέγχους. Οι κύριες προσεγγίσεις των επιμέρους προτάσεων είναι οι ακόλουθες:

- πρόσβαση στο επάγγελμα και την αγορά: αυστηροποίηση και εναρμόνιση των προϋποθέσεων εγκατάστασης και καθιέρωση αποτελεσματικότερης συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών για την καταπολέμηση των εικονικών εταιρειών· θέσπιση της υποχρέωσης να αποκτούν άδεια και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα· αναθεώρηση και απλούστευση των περιορισμών για τις ενδομεταφορές και καθορισμός συναφών προτύπων ελέγχου· μετάβαση προς τα ηλεκτρονικά έγγραφα·
- χρόνος ανάπαυσης και ταχογράφοι: θέσπιση ορισμένης ευελιξίας στην κατανομή των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης, προκειμένου να επιτρέπεται ορισμένη συγκέντρωση ανά τρεις εβδομάδες· συνδυασμός της ευελιξίας αυτής με σαφή υποχρέωση των μεταφορέων να παρέχουν κατάλληλο κατάλυμα εκτός του θαλάμου του οδηγού και να καλύπτουν τη σχετική δαπάνη, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας των οδηγών να επιστρέφουν τακτικά στον τόπο διαμονής τους· επιβολή υποχρέωσης στους οδηγούς να καταγράφουν τις διελεύσεις των συνόρων στον ταχογράφο για ευκολότερη παρακολούθηση της εφαρμογής των κοινωνικών προτύπων καθώς και των κανόνων για τις ενδομεταφορές·
- απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών και οδηγία για την επιβολή της νομοθεσίας: αποσαφήνιση της εφαρμογής των αρχών για την απόσπαση εργαζομένων, με τη θέσπιση ενός ελάχιστου χρόνου που θα πρέπει να παραμένει ο οδηγός σε ένα κράτος μέλος (τρεις ημέρες τον μήνα σε περίπτωση διεθνούς μεταφοράς) για να ισχύουν οι τοπικοί κανόνες περί κατώτατου μισθού και ετήσιας άδειας· βελτίωση της επιβολής με προσαρμοσμένους καταλόγους ελέγχου για τους καθ' οδόν ελέγχους, μέσω εναρμονισμένης μεθόδου αποτίμησης της επικινδυνότητας και μέσω της ενσωμάτωσης της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στα αντικείμενα υποχρεωτικού ελέγχου·
- Μισθωμένα οχήματα: χαλάρωση των περιορισμών για τη χρήση μισθωμένων οχημάτων στις διεθνείς μεταφορές.

Η Ομάδα «Χερσαίες Μεταφορές» μελέτησε τις προτάσεις σε 17 συνεδριάσεις της από την 1η Ιουνίου έως τις 6 Νοεμβρίου 2017. Όλες οι αντιπροσωπίες διατύπωσαν γενικές επιφυλάξεις εξέτασης· ως εκ τούτου, κατά τη συζήτηση συγκεκριμένων θεμάτων διατυπώθηκε ποικίλος αριθμός παρεμβάσεων και θέσεων. Οι αντιπροσωπίες της ΔΑ, της ΠΑ και του ΗΒ διατύπωσαν επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης. Η αντιπροσωπία των ΚΧ ανέφερε ότι βρισκόταν σε εξέλιξη στο εθνικό της επίπεδο εκτίμηση επιπτώσεων.

Στις 13 και 21 Ιουνίου 2017 οι αντιπροσωπίες συζήτησαν τις μελέτες εκτίμησης επιπτώσεων που συνοδεύουν τις προτάσεις, επιφυλασσόμενες του δικαιώματός τους να υποβάλουν περαιτέρω παρατηρήσεις αργότερα. Όσον αφορά τον κοινωνικό πυλώνα, οι αντιπροσωπίες αναγνώρισαν σε γενικές γραμμές την ποιότητα της εκτίμησης των επιπτώσεων. Αρκετές αντιπροσωπίες, ωστόσο, επέκριναν τις παραδοχές όσον αφορά το κόστος που σχετίζεται με την εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση των εργαζομένων στις διεθνείς μεταφορές. Οι αντιπροσωπίες αυτές υποστήριξαν επίσης ότι το βάρος του ελέγχου αυξάνεται περαιτέρω με τις νέες απαιτήσεις όσον αφορά τον χρόνο ανάπαυσης. Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν επίσης αμφιβολίες για το κατά πόσον είναι εφικτή η λήψη κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης εκτός των οχημάτων σε περίπτωση που δεν υπάρχουν επαρκείς ασφαλείς χώροι στάθμευσης. Άλλες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την άποψη ότι η ενίσχυση της ευελιξίας των κανόνων όσον αφορά τον χρόνο ανάπαυσης ενδέχεται να έχει αρνητικές συνέπειες στην οδική ασφάλεια.

Σε ό,τι αφορά την πρόσβαση στην αγορά, οι αντιπροσωπίες συμφώνησαν με την άποψη που διατυπώνεται στη μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων της Επιτροπής, ότι μια από τις βασικές αδυναμίες είναι η πρακτική δυσκολία ελέγχου των κανόνων για τις ενδομεταφορές, ενώ ορισμένες από τις αντιπροσωπίες τόνισαν ότι στην πράξη το βάρος του ελέγχου πέφτει σε πολύ λίγα κράτη μέλη, στα οποία πραγματοποιείται το μεγαλύτερο μέρος των ενδομεταφορών. Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν αμφιβολίες για το κατά πόσον η αναδιατύπωση των κανόνων σχετικά με τις ενδομεταφορές δικαιολογείται από τον όγκο των παράνομων δραστηριοτήτων, ο οποίος, κατά τις εκτιμήσεις, δεν είναι ιδιαίτερα υψηλός με σχετικούς όρους. Οι αντιπροσωπίες αυτές διαφώνησαν με τον ισχυρισμό ότι με την προβλεπόμενη απλούστευση των κανόνων θα διατηρηθεί σε γενικές γραμμές η ισχύουσα κατάσταση όσον αφορά τον όγκο των ενδομεταφορών, καθώς ορισμένοι από τους υπολογισμούς που παρουσιάστηκαν έδειξαν μείωση των σχετικών δραστηριοτήτων. Τάχθηκαν υπέρ μιας επιλογής πολιτικής που να συνδυάζει την αναβάθμιση των κοινωνικών προτύπων με το άνοιγμα της πρόσβασης στην αγορά. Μια άλλη ομάδα αντιπροσωπιών εξέφρασε την αντίθετη άποψη και προέβλεψε σημαντική αύξηση των ενδομεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του προβλήματος των συστηματικών ενδομεταφορών, κάτι που δεν θεωρούν σωστό λόγω των σημαντικών διαφορών που υπάρχουν στην ΕΕ όσον αφορά τα κοινωνικά πρότυπα.

Αναφερόμενος στη μελέτη αξιολόγησης του αντικτύπου σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα, σημαντικός αριθμός αντιπροσωπιών έκρινε ότι η βάση για τις απαιτήσεις αδειοδότησης όσον αφορά τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα είναι αδύναμη. Ορισμένες αντιπροσωπίες υποστήριξαν μάλιστα ότι η μελέτη δεν απέδειξε με στοιχεία την ανάγκη να υπάρξει οποιαδήποτε ρύθμιση για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε επίπεδο ΕΕ. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες τάχθηκαν υπέρ της προσέγγισης που προβλέπει ενίσχυση των απαιτήσεων εγκατάστασης και περιορισμό της δυνατότητας να ορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις πρόσβασης στο εθνικό επίπεδο. Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με την προτεινόμενη κατάργηση των πρόσθετων εθνικών κριτηρίων, αναφέροντας ότι στο εθνικό τους επίπεδο προκαλείται αρνητικός αντίκτυπος.

Τέλος, όσον αφορά τα μισθωμένα οχήματα, οι αντιπροσωπίες αναγνώρισαν τον αναμενόμενο θετικό αντίκτυπο που θα προκύψει για τα συγκεκριμένα οχήματα όσον αφορά τη διείσδυση στην αγορά, αλλά αρκετές από αυτές τόνισαν την ανάγκη να αναλυθούν περαιτέρω ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις. Οι ανησυχίες αυτές αφορούσαν την πιθανή φορολογική διάβρωση και την ελεγχιμότητα —σε σχέση τόσο με τους εναπομένοντες περιορισμούς στην κυκλοφορία των μισθωμένων οχημάτων όσο και με τις ενδομεταφορές. Ορισμένες αντιπροσωπίες δεν πείσθηκαν από το επιχείρημα ότι μια πιο αποδοτική αγορά μίσθωσης οχημάτων θα έχει οπωσδήποτε θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον.

II. ΣΕΝΑΡΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΓΙΑ ΣΥΜΒΙΒΑΣΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ

α) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009

Ελαφρά επαγγελματικά οχήματα

Όσον αφορά τη ρύθμιση της πρόσβασης στο επάγγελμα για τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η Προεδρία έχει προτείνει συμβιβαστική λύση αποτελούμενη από τα ακόλουθα στοιχεία:

- Στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας θα εμπίπτουν μόνο οι μεταφορείς που εκτελούν **διεθνείς μεταφορές** με ελαφρά επαγγελματικά οχήματα **βάρους** μεταξύ [2,5-2,8] και 3,5 τόνων, καθώς η κύρια ανησυχία των κρατών μελών αφορούσε την αυξημένη παρουσία των οχημάτων αυτών στην αγορά των διεθνών οδικών μεταφορών. Με τη θέσπιση ελάχιστου βάρους εξαιρείται ένας πολύ μεγάλος αριθμός πρόσθετων οχημάτων και μεταφορέων που δεν έχουν παρουσία στη αγορά διεθνών μεταφορών. Η λύση αυτή απαντά στις ανησυχίες που αφορούν την αναλογικότητα, αποτρέποντας την επιβολή περιττού διοικητικού φόρτου στους μεταφορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν μικρά φορτηγά που έχουν μέγεθος επιβατικού αυτοκινήτου. Προτάθηκε κατώτατο όριο μεταξύ 2,5 και 2,8 τόνων.

- Οι σχετικοί μεταφορείς που επιθυμούν να εκτελούν διεθνείς μεταφορές με ελαφρά επαγγελματικά οχήματα τα οποία έχουν βάρος μεγαλύτερο από το κατώτατο όριο θα πρέπει να υποβάλλουν αίτηση για **ενωσιακή άδεια**. Η εκδίδουσα αρχή υποχρεούται να αναγράφει στα επικυρωμένα γνήσια αντίγραφα ότι τα έγγραφα αυτά αφορούν όχημα ή συνδυασμό οχημάτων μεταξύ [2,5-2,8]-3,5 τόνων, προκειμένου να αποφεύγεται η παράκαμψη των κανόνων για την οικονομική επιφάνεια, οι οποίοι είναι πιο απαιτητικοί για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.
- Στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα θα εφαρμόζονται και τα τέσσερα **κριτήρια αδειοδότησης** —σταθερός τόπος εγκατάστασης, παροχή εχεγγύων αξιοπιστίας, επαγγελματική επάρκεια, οικονομική επιφάνεια. Η προσέγγιση αυτή θα δημιουργήσει ίσες συνθήκες ανταγωνισμού για τους μεταφορείς που εκτελούν διεθνείς μεταφορές, τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα καθώς και τους μεταφορείς με μικτούς στόλους, οι οποίοι είναι ήδη υποχρεωμένοι να πληρούν και τα τέσσερα κριτήρια.
- Η Προεδρία πρότείνει επίσης ορισμένα **μεταβατικά μέτρα** όσον αφορά την εφαρμογή αυτών των νέων κανόνων, προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στα κράτη μέλη να δημιουργήσουν τα διοικητικά συστήματα αδειοδότησης μεταφορέων που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και για να μπορέσουν οι μεταφορείς αυτοί να συμμορφωθούν με τους νέους κανόνες.

Κριτήρια εγκατάστασης και επιπρόσθετες εθνικές προϋποθέσεις

Η Προεδρία πρότείνει συμβιβαστική λύση που διευκολύνει την πρόταση της Επιτροπής για κατάργηση της δυνατότητας των κρατών μελών να προσθέτουν απαιτήσεις αδειοδότησης σε εθνικό επίπεδο. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται διαφάνεια σε ολόκληρη την ΕΕ όσον αφορά την πρόσβαση στο επάγγελμα. Καθώς θα χρειαστεί ενδεχομένως να υπάρξει ειδική μέριμνα για ορισμένες εθνικές ιδιαιτερότητες, ιδίως σε σχέση με τα κριτήρια εγκατάστασης, η Προεδρία πρότείνει να προστεθεί κατάλογος προαιρετικών κριτηρίων εγκατάστασης, τα οποία τα κράτη μέλη θα μπορούν να επιβάλλουν επιπλέον των υποχρεωτικών, εφόσον το επιθυμούν.

Επιπροσθέτως, η Προεδρία πρότείνει πιο συγκεκριμένη διατύπωση για τα υποχρεωτικά κριτήρια εγκατάστασης (π.χ. αντικαθιστώντας τους όρους «στοιχεία ενεργητικού» και «προσωπικό» με τους όρους «οχήματα» και «οδηγούς») και πρότείνει να προστεθούν δύο ακόμη κριτήρια: η επιχείρηση πρέπει να είναι καταχωρισμένη σε εθνικό μητρώο οικονομικών δραστηριοτήτων και να υπόκειται σε φορολογία στο κράτος μέλος εγκατάστασης.

Οικονομική επάρκεια

Για τις περιπτώσεις μεικτού στόλου, η Προεδρία πρότεινε να εφαρμόζονται για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα χαμηλότερες οικονομικές απαιτήσεις παρόμοιες με αυτές που ισχύουν για τις επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν αποκλειστικώς ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Θα εξασφαλίζεται έτσι η ίση μεταχείριση των μεταφορέων οποτεδήποτε χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Η Προεδρία πρότεινε επίσης να εφαρμόζεται η απαίτηση αυτή μόνο στα οχήματα κάτω των 3,5 τόνων και όχι για τους συνδυασμούς οχημάτων, καθώς, σε αντίθετη περίπτωση, η επιβολή των συγκεκριμένων κανόνων θα ήταν περίπλοκη.

Όσον αφορά την απόδειξη της οικονομικής επάρκειας, η Προεδρία πρότεινε να διατηρηθεί το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο, όπου η απαίτηση τραπεζικής εγγύησης ή ασφάλισης μπορεί να επιβληθεί εφόσον το επιλέξει η διοίκηση και όχι μόνο σε περίπτωση που δεν υπάρχουν επικυρωμένοι ετήσιοι λογαριασμοί της επιχείρησης, όπως πρότεινε η Επιτροπή.

β) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009

Ενδομεταφορές

Για λόγους σαφήνειας, η Προεδρία πρότεινε να οριστεί ξεκάθαρα στο νομικό κείμενο η έναρξη της ενδομεταφοράς. Ο προτεινόμενος ορισμός θα επιτρέπει την έναρξη των ενδομεταφορών μόνο μετά την ολοκλήρωση κάθε δραστηριότητας εκφόρτωσης στο κράτος μέλος υποδοχής.

Έλεγχοι των ενδομεταφορών

Η Προεδρία πρότεινε να μην υπάρχει καθορισμένος αριθμός ελέγχων των ενδομεταφορών που θα πρέπει να διενεργούνται από τις αρμόδιες εθνικές αρχές. Θα πρέπει να πραγματοποιείται επαρκής αριθμός ελέγχων βάσει προσέγγισης που θα στηρίζεται στην επικινδυνότητα. Με τον τρόπο αυτό, τα κράτη μέλη θα μπορούν να συνεκτιμούν το σύνολο των ενδομεταφορών στη χώρα καθώς και την αποτίμηση της επικινδυνότητας σε πιθανούς τομείς παράνομων ενδομεταφορών.

Η προτεινόμενη προσέγγιση θα επιτρέπει στα κράτη μέλη να διενεργούν ελέγχους των ενδομεταφορών σύμφωνα με την ιδιαίτερη κατάστασή τους.

Επιπλέον, η Προεδρία πρότεινε να επιτρέπεται η διενέργεια των τριών υποχρεωτικών ετήσιων συντονισμένων καθ' οδόν ελέγχων στο πλαίσιο της ήδη ισχύουσας υποχρέωσης για διενέργεια έξι συντονισμένων καθ' οδόν ελέγχων για άλλους σκοπούς σύμφωνα με την οδηγία 2006/22/ΕΚ σχετικά με την επιβολή της νομοθεσίας.

γ) **Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006**

Κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση μέσα στον θάλαμο του οδηγού

Η Προεδρία πρότεινε τη διατήρηση της πρότασης της Επιτροπής να απαγορευτεί συνολικά να λαμβάνονται στον θάλαμο του οδηγού οι κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή ισοδύναμες αντισταθμιστικές περιόδους. Ταυτόχρονα, η Προεδρία πρότεινε να θεσπιστεί εξαίρεση που να επιτρέπει στον οδηγό να περνά την κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο όταν το όχημα διαθέτει κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου για κάθε οδηγό και είναι σταθμευμένο σε κατάλληλο χώρο ανάπαυσης με ασφαλείς και προστατευμένες θέσεις στάθμευσης και επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής για την άνεση του οδηγού. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να υπάρξει στον κανονισμό ορισμός του «κατάλληλου χώρου ανάπαυσης». Ο κατάλληλος χώρος ανάπαυσης θα πρέπει να πληροί ορισμένα κριτήρια προστασίας, ασφάλειας και υπηρεσιών.

Η Προεδρία υπογράμμισε επίσης ότι οι μεταφορείς και οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες για αυτούς τους κατάλληλους χώρους ανάπαυσης, κατά προτίμηση από ενιαίο σημείο ενημέρωσης για όλα τα κράτη μέλη.

Επιστροφή στον τόπο διαμονής και προγραμματισμός της εβδομαδιαίας ανάπαυσης

Προκειμένου να εξυπηρετηθούν και οι μεταφορείς από τα περιφερειακά κράτη μέλη, η Προεδρία πρότεινε να οριστεί διάστημα έξι εβδομάδων για την υποχρέωση του μεταφορέα να παρέχει στον οδηγό τη δυνατότητα να επιστρέφει στον τόπο διαμονής του. Η Προεδρία θεωρεί πως είναι σημαντικό να μην δοθεί πολύ στενός ορισμός της έννοιας «τόπος διαμονής», καθώς θα πρέπει να παρέχεται στον οδηγό ορισμένο περιθώριο ευελιξίας και επιλογής.

Σχετικά με τον προγραμματισμό της εβδομαδιαίας ανάπαυσης, η Προεδρία πρότεινε να διατηρηθεί το δεκαπενθήμερο που ισχύει επί του παρόντος, δηλαδή η υποχρεωτική λήψη της κανονικής περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον ανά δύο εβδομάδες. Η αντισταθμιση για τη μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση θα μπορεί να προστίθεται σε κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή άλλες μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

δ) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Σκοπός των πληροφοριών σχετικά με τον ταχογράφο

Η Προεδρία πρότείνει να διευκρινιστεί στο κείμενο ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον ταχογράφο μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επαλήθευση της συμμόρφωσης προς τους κανόνες περί ενδομεταφορών, προς τους κανόνες για την απόσπαση οδηγών και για τους σκοπούς της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές.

Αναγραφή κωδικών χώρας

Η Προεδρία πρότείνει να διευκρινιστεί ότι η υποχρέωση αναγραφής κωδικού χώρας θα πρέπει να πληρούται μετά τη διέλευση εθνικού συνόρου κατά μια πρώτη προγραμματισμένη ή απαραίτητη στάση για τους σκοπούς ενός οδηγού ή μιας μεταφοράς. Ένας οδηγός δεν θα υποχρεούται να κάνει στάση μετά τη διέλευση των συνόρων αποκλειστικά με σκοπό την αναγραφή του κωδικού χώρας, ακόμη και σε περιπτώσεις όπου ο οδηγός διασχίζει πολλά σύνορα χωρίς προγραμματισμένη στάση. Η υποχρέωση αναγραφής του κωδικού δεν συνδέεται με τον τύπο της μεταφοράς.

ε) Οδηγία για lex specialis για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών και οδηγία 2006/22/ΕΚ

Πεδίο εφαρμογής

Η Προεδρία πρότείνει να διευκρινιστεί ρητώς στη νομοθεσία ότι οι πράξεις διαμετακόμισης δεν συνιστούν απόσπαση οδηγών. Επιπλέον, η Προεδρία πρότείνει να διευκρινιστεί ότι οι κανόνες lex specialis πρέπει ομοίως να ισχύουν για οδηγούς που εκτελούν δραστηριότητες για δικό τους λογαριασμό.

Υπολογισμός των περιόδων απόσπασης

Η Προεδρία πρότείνει ότι, προκειμένου να υπολογισθεί η περίοδος απόσπασης σε κράτος μέλος υποδοχής, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες δραστηριότητες του οδηγού: χρόνος οδήγησης, χρόνος εργασίας, χρόνος διαθεσιμότητας, διαλείμματα και ημερήσιος χρόνος ανάπαυσης. Σύμφωνα με το προτεινόμενο συμβιβαστικό κείμενο, η εβδομαδιαία ανάπαυση δεν θα πρέπει να συνυπολογίζεται στο χρονικό διάστημα της απόσπασης.

Όταν ο οδηγός εισέρχεται σε χώρα υποδοχής με άλλους τρόπους μεταφοράς, για παράδειγμα με τρένο ή πορθμείο, η έναρξη της περιόδου απόσπασης θα πρέπει να υπολογίζεται από τη στιγμή που ο οδηγός θέτει σε υπηρεσιακή λειτουργία το όχημα προκειμένου να εξέλθει του τρένου ή του πορθμείου.

Διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου

Η Προεδρία πρότεινε οι διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου για την επιβολή των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών να παρουσιάζονται στον τομεακό *lex specialis* εξαντλητικά («κλειστός κατάλογος»). Σε περίπτωση που υπάρξει, συν τω χρόνω, ανάγκη επικαιροποίησης αυτών των απαιτήσεων ή μέτρων λόγω τεχνολογικών εξελίξεων ή για παρόμοιους λόγους, αυτή θα πρέπει να γίνεται μέσω παράγωγου δικαίου. Έτσι θα εξασφαλίζεται ότι οι κανόνες απόσπασης ορίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και επιβάλλονται κατά τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη.

στ) Οδηγία 2006/1/EK

Η πρόταση της Προεδρίας προβλέπει ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να περιορίσει τη χρήση μισθωμένου οχήματος από άλλο κράτος μέλος μόνο για τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην επικράτειά του. Δεν θα επιτρέπεται πλέον σε ένα κράτος μέλος να περιορίζει τη χρήση μισθωμένου οχήματος στην επικράτειά του από επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος.

Εάν ένα κράτος μέλος θέλει να περιορίσει τη χρήση μισθωμένου οχήματος από επιχείρηση εγκατεστημένη στην επικράτειά του, μπορεί να περιορίσει τη χρήση οποιουδήποτε μισθωμένου οχήματος σε συνεχόμενη περίοδο τριών μηνών εντός ενός ημερολογιακού έτους. Επιπλέον, τα κράτη μέλη δύνανται να περιορίσουν τον αριθμό των μισθωμένων οχημάτων από άλλο κράτος μέλος σε 25% του συνολικού στόλου ιδιοκτησίας της επιχείρησης κατ' ανώτατο όριο.

Η Προεδρία πρότεινε επίσης ότι η προβλεπόμενη αναθεώρηση από την Επιτροπή, που αναμένεται πέντε χρόνια μετά την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, θα αξιολογεί δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις από την αυξημένη χρήση μισθωμένων οχημάτων στον φόρο εισοδήματος των κρατών μελών, στην οδική ασφάλεια και στις παράνομες ενδομεταφορές.

III. ΣΧΟΛΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΘΕΜΑΤΑ

α) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009

Ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (LCV)

Πολλά κράτη μέλη υποστήριζαν ότι οι προϋποθέσεις αδειοδότησης για μεταφορείς που χρησιμοποιούν LCV θα οδηγήσουν σε σημαντική αύξηση του κόστους για τον τομέα αυτόν, ενώ δεν υπήρχαν σαφείς ενδείξεις της ανάγκης παρέμβασης σε επίπεδο ΕΕ. Άλλα κράτη μέλη ισχυρίστηκαν ότι η πρόταση της Επιτροπής συνιστά ανεπαρκή απάντηση στην ανησυχητική κατάσταση της ταχέως αυξανόμενης δραστηριότητας των LCV, καθώς δεν απαιτεί συμμόρφωση προς τα πλέον κρίσιμα κριτήρια ελέγχου της εύρυθμης λειτουργίας μιας επιχείρησης (επαγγελματική επάρκεια, καλή φήμη). Υπογράμμισαν ότι ο τομέας αυτός χρειάζεται κατάλληλη εποπτεία και ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός με τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν βαρέα οχήματα. Αρκετά κράτη μέλη συνέκριναν την πρόταση με λύσεις σε εθνικό επίπεδο όπου οι προϋποθέσεις αδειοδότησης για LCV ξεκινούν σε ορισμένο ελάχιστο βάρος.

Όλα τα κράτη μέλη πλην ενός ήταν σε θέση να στηρίξουν την πρόταση της Προεδρίας για περιορισμό των προϋποθέσεων αδειοδότησης στις **διεθνείς μεταφορές**. Τα περισσότερα κράτη μέλη θα υποστήριζαν την προϋπόθεση αυτή, εφόσον ξεκινούσε να ισχύει από ορισμένο **ελάχιστο βάρος**. Τέσσερα κράτη μέλη δεν υποστήριζαν τη συγκεκριμένη ιδέα. Πολλά κράτη μέλη δεν είχαν οριστική θέση αναφορικά με το κατάλληλο ελάχιστο βάρος: υποστήριζαν τις κατευθυντήριες οδηγίες της Προεδρίας για μικτό βάρος 2,5 έως 2,8 τόνων. Ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν σαφή στήριξη για το χαμηλότερο ελάχιστο όριο βάρους.

Όσον αφορά τα **κριτήρια αδειοδότησης**, μεγάλη πλειοψηφία κρατών μελών προτιμά την εφαρμογή και των τεσσάρων κριτηρίων στην περίπτωση που το πεδίο εφαρμογή καλύπτει μόνο τα LCV που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές. Ορισμένα άλλα κράτη μέλη προτιμούν την πρόταση της Επιτροπής και σε αυτή την περίπτωση. Ειδικότερα, διερωτήθηκαν για τη χρησιμότητα της «καλής φήμης» ελλείψει παρακολούθησης με ταχογράφους στον κλάδο αυτόν και χαρακτήρισαν ιδιαίτερα περίπλοκο το εμπόδιο για «επαγγελματική επάρκεια», αναφερόμενες στις σχετικές προϋποθέσεις του παραρτήματος I του κανονισμού. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες που έλαβαν τον λόγο εξέφρασαν προτίμηση για μη τροποποίηση του παραρτήματος I ειδικά για τα LCV. Ένα κράτος μέλος απέρριψε την ειδική προϋπόθεση για την οικονομική επάρκεια και δήλωσε ότι θα έχει απλώς ως αποτέλεσμα αύξηση της γραφειοκρατίας αντί να αποτελέσει ουσιώδες εμπόδιο.

Δύο κράτη μέλη θεωρούν ότι τα συγκεκριμένα ποσά οικονομικής επάρκειας παραμένουν πολύ υψηλά. Τα περισσότερα κράτη μέλη δέχτηκαν την εφαρμογή της οικονομικής επάρκειας, εφόσον αντιμετωπιστεί το ζήτημα των μικτών στόλων, αποτελούμενων από βαρέα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Όσον αφορά την εφαρμογή και των τεσσάρων κριτηρίων αδειοδότησης, ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν ικανή μεταβατική περίοδο.

Τέλος, τα κράτη μέλη σε μεγάλο βαθμό αποδέχτηκαν, επί της αρχής, την πρόταση όσον αφορά νέες διοικητικές **προϋποθέσεις υποβολής εκθέσεων** σε σχέση με τα LCV. Ωστόσο, πολλοί ζήτησαν επανεξέταση του συγκεκριμένου τμήματος της πρότασης προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος (ανά διετία, αντί ετησίως και μόνο βάσει εύκολα προσβάσιμων στατιστικών στοιχείων) και να βελτιωθεί η σαφήνεια (χειρισμός εξαιρουμένων οχημάτων).

Κριτήρια εγκατάστασης και επιπρόσθετες εθνικές προϋποθέσεις

Αν και τα περισσότερα κράτη μέλη συμφώνησαν ότι θα πρέπει να ενισχυθούν οι όροι σταθερής εγκατάστασης, όπως ορίζονται στο άρθρο 5 του κανονισμού, ορισμένα εξ αυτών αμφισβήτησαν τους όρους και άσκησαν κριτική για την έλλειψη σαφήνειας που τους χαρακτηρίζει. Από την άλλη πλευρά, αρκετά κράτη μέλη αντιτάχθηκαν στην πρόταση της Επιτροπής να διαγραφεί το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού, δηλαδή τα κράτη μέλη να μην επιτρέπεται πλέον να προσθέτουν προϋποθέσεις αδειοδότησης σε εθνικό επίπεδο. Το επιχείρημά τους ήταν ότι οι εθνικοί κανόνες τους μεριμνούν για συγκεκριμένες ανάγκες και υπηρετούν επίσης το στόχο της ενίσχυσης του δεσμού με τη χώρα εγκατάστασης.

Μεγάλη πλειοψηφία κρατών μελών υποστήριξε την πρόταση της Προεδρίας ορισμένα κριτήρια εγκατάστασης να καταστούν πιο ακριβή και σαφή, καθώς και να ενσωματωθούν επιπλέον προαιρετικά στοιχεία στα άρθρα 5 και 7 που να απηχούν εθνικές ιδιαιτερότητες με αντίστοιχη διαγραφή του άρθρου 3 παράγραφος 2. Ωστόσο, η προσπάθεια διατύπωσης των λεπτομερειών των στοιχείων αυτών συνεχίστηκε. Ειδικότερα, ορισμένα κράτη μέλη έκριναν ότι δεν υπάρχει ακρίβεια και δυνατότητα ελέγχου σε ορισμένα από τα στοιχεία, ενώ άλλα ζήτησαν μεγαλύτερη ευελιξία στη διατήρηση των εθνικών ιδιαιτεροτήτων.

Άλλες αντιπροσωπίες υποστήριξαν την ενίσχυση του καταλόγου των υποχρεωτικών προϋποθέσεων, π.χ. όσον αφορά τους απαιτούμενους πόρους και την εξασφάλιση χρηματοδότησης σε τοπικό επίπεδο, αντί της προσθήκης νέων προαιρετικών προϋποθέσεων, προκειμένου να παρέχονται ίσοι όροι ανταγωνισμού κατά την αντιμετώπιση των εικονικών εταιριών. Ορισμένα κράτη μέλη παρατήρησαν επίσης ότι ο έλεγχος ορισμένων από τα απαριθμούμενα κριτήρια δεν ήταν δυνατός κατά την έναρξη λειτουργίας, αλλά μόνο όταν η επιχείρηση έχει ήδη συσταθεί.

Το βασικό θέμα συζήτησης σχετικά με την οικονομική επάρκεια ήταν ο χειρισμός των **μικτών στόλων**. Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν σε γενικές γραμμές ικανοποίηση για το συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας που αναφέρεται στην ισότιμη μεταχείριση των LCV των στόλων όλων των μεταφορέων, ενώ επισημάνθηκε η ανάγκη για μεγαλύτερη ακρίβεια. Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν προβληματισμό καθώς θα πρέπει να ληφθούν υπόψη συνδυασμοί οχημάτων για τον καθορισμό των ορίων που ισχύουν. Η Προεδρία εξέφρασε την άποψη ότι οι συνδυασμοί οχημάτων παρουσιάζουν πολλές διακυμάνσεις για να λαμβάνονται υπόψη για τον σκοπό αυτόν και αναφέρθηκε στην πρότασή της να αναγράφεται σαφώς στο επικυρωμένο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας εάν αυτή χορηγείται σε LCV που παραμένει κάτω του ορίου βάρους μαζί με το ρυμουλκούμενό του ή εάν χορηγείται σε όχημα άνω του ορίου βάρους. Ορισμένα κράτη μέλη πρότειναν χαμηλότερα ποσά για τα LCV από αυτά που περιλαμβάνει η πρόταση της Επιτροπής. Η Προεδρία δεν δέχτηκε την πρόταση αυτή, καθώς πιστεύει ότι ο ίδιος ο στόλος (η αξία ενεργητικού των οχημάτων) θα παρέχει επαρκή ίδια κεφάλαια. Δύο κράτη μέλη ανέφεραν ότι τα ποσά αυτά θα πρέπει να είναι ακόμη υψηλότερα.

Λίγες αντιπροσωπίες αμφισβήτησαν την αναδιατύπωση της φράσης «κεφάλαιο και αποθεματικά» σε «**ίδια κεφάλαια**» στην πρόταση. Ζήτησαν επιβεβαίωση ότι όλα τα στοιχεία των ιδίων πόρων που διαθέτει ο αιτών θα μπορούν να ληφθούν υπόψη για την αξιολόγηση της προϋπόθεσης οικονομικής επάρκειας. Μία αντιπροσωπία πρότεινε **τιμαριθμική αναπροσαρμογή** του οικονομικού ορίου, δεδομένου ότι ο κανονισμός παραμένει αμετάβλητος επί πολλά χρόνια.

Όσον αφορά τα μέσα **απόδειξης της οικονομικής επάρκειας**, δύο αντιπροσωπίες δεν συμφώνησαν με τις αλλαγές που πρότεινε η Επιτροπή, καθώς έκριναν ότι αυτές δεν περιορίστηκαν σε απλές διευκρινίσεις. Ειδικότερα, οι αντιπροσωπίες αυτές θέλουν να διατηρηθούν τα εθνικά συστήματα που απαιτούν τραπεζική εγγύηση ακόμη και στην περίπτωση διαθέσιμων ετήσιων λογαριασμών, καθώς και η αναφορά σε ασφάλιση. Η πρόταση της Προεδρίας για διατήρηση της ισχύουσας διατύπωσης στην εν λόγω διάταξη είχε υποστηρικτές. Υπήρξαν, όμως και αντιρρήσεις, καθώς ορισμένες αντιπροσωπίες θεώρησαν ότι η πρόταση της Επιτροπής ωφελεί τις μικρότερες εταιρίες που ενδέχεται να μην έχουν πρόσβαση σε οικονομικές εγγυήσεις. Η Προεδρία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι χρειάζεται περισσότερη δουλειά για να διαπιστωθεί αν αυτές οι απόψεις μπορούν να συμβιβαστούν μεταξύ τους.

Άλλα ζητήματα

Όσον αφορά τα **εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα** και τη **συνεργασία κρατών μελών**, οι αντιπροσωπίες σε γενικές γραμμές εξέφρασαν ικανοποίηση για την πρόταση της Επιτροπής. Ωστόσο, όσον αφορά τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα, αρκετές αντιπροσωπίες υπογράμμισαν την ανάγκη να υπάρχει ισορροπία μεταξύ υποχρεωτικών στοιχείων και διοικητικών δαπανών τακτικής επικαιροποίησης. Οι αντιπροσωπίες αυτές υποστήριξαν επίσης ότι η μεγαλύτερη προσπάθεια πρέπει να αντισταθμιστεί από την καλή λειτουργία του ERRU.¹ Μερικές αντιπροσωπίες θεωρούν υπερβολικά ορισμένα σύνολα δεδομένων (π.χ. λεπτομερή οικονομικά στοιχεία, αριθμός εργαζομένων, διαβάθμιση επικινδυνότητας).

Όσον αφορά την ενισχυμένη συνεργασία των κρατών μελών, οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για την πρόθεση της Επιτροπής να δομήσει τη διαδικασία. Ωστόσο, εκφράστηκαν διάφορες απόψεις όσον αφορά τα διαφορετικά βήματα της διαδικασίας. Ενώ ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν μεγαλύτερη διαφάνεια αναφορικά με τους λόγους για τους οποίους ένα αίτημα συνεργασίας ενδέχεται να απορριφθεί και δήλωσαν ότι θεωρούν πολύτιμη τη βεβαίωση παραλαβής τέτοιου αιτήματος, άλλα κράτη μέλη ζήτησαν μεγαλύτερη διάρκεια προθεσμιών, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν σε παρόμοια αιτήματα. Ορισμένα έκαναν διάκριση ανάλογα με το είδος της έρευνας που θα συνεπάγεται το αίτημα ή πρότειναν να περιοριστεί ρητώς το είδος των πληροφοριών που ενδέχεται να ζητηθούν. Η Προεδρία κατέληξε στη λύση το κείμενο να προσδιορίζει την ελάχιστη αιτιολόγηση του αιτήματος (π.χ. αναφέροντας τον σκοπό της διαδικασίας και προσδιορίζοντας αρκετά λεπτομερώς τις ζητούμενες πληροφορίες) και/ή να καθορίζει τους λόγους βάσει των οποίων μπορεί να απορριφθεί η παροχή πληροφοριών. Θα πρέπει να επιδιωχθεί η ευθυγράμμιση της διατύπωσης των διαδικασιών συνεργασίας (άρθρο 8 της οδηγίας 2006/22/EK και Άρθρο 18 του κανονισμού 1071/2009).

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ότι η ερμηνεία του «**μη εμπορικού**» χαρακτήρα της μεταφοράς θα πρέπει να γίνεται εναρμονισμένα για ολόκληρη τη νομοθεσία της ΕΕ, ενώ λίγα κράτη μέλη εξέφρασαν αμφιβολίες για το κατά πόσον αυτό θα ήταν πρακτικό. Παράλληλα, έγινε δεκτό ότι κατεβλήθησαν προσπάθειες για να αποσαφηνιστεί περαιτέρω η έννοια αυτή.

¹ Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών

Όσον αφορά την προτεινόμενη αντικατάσταση της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο από τη **διαδικασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων**, ορισμένες αντιπροσωπίες θεωρούν ότι τμήματα των παραρτημάτων του κανονισμού είναι ουσιώδους σημασίας και, ως εκ τούτου, δεν επιδέχονται τροποποιήσεις με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, ενώ μία αντιπροσωπία τάχθηκε κατά της απεριόριστης διάρκειας της εξουσιοδότησης. Πολλές αντιπροσωπίες χρειάζονται να μελετήσουν περισσότερο τις σχεδιαζόμενες αλλαγές.

Παρατηρήσεις της Επιτροπής

Η Επιτροπή επιφυλάχθηκε να διατυπώσει τη θέση της. Όσον αφορά τα LCV, ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής επέδειξε ανοικτό πνεύμα όσον αφορά την επικέντρωση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού στους μεταφορείς που χρησιμοποιούν LCV και οι οποίοι ασχολούνται με τις διεθνείς μεταφορές, αλλά εξέφρασε την άποψη ότι στην περίπτωση αυτή ενδέχεται να δικαιολογείται η πλήρης εφαρμογή των προϋποθέσεων αδειοδότησης. Θεωρεί ότι η άρση της ευελιξίας των κρατών μελών να προσθέτουν εθνικές προϋποθέσεις αδειοδότησης μπορεί να αντισταθμιστεί από την ένταξη ορισμένων από αυτές στο κείμενο του κανονισμού, εφόσον δεν εμποδίζουν δυσανάλογα την ελευθερία εγκατάστασης.

β) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009

Ενδομεταφορές

Όσον αφορά τον **αριθμό των επιτρεπόμενων έργων ή ημερών ενδομεταφοράς**, σημειώθηκε πολύ περιορισμένη πρόοδος στη σύγκλιση των θέσεων. Αρκετά κράτη μέλη επιμένουν ότι η μελλοντική συμβιβαστική πρόταση πρέπει να καλύπτει τις λεπτομέρειες της εφαρμογής των κανόνων αναφορικά με την «απόσπαση εργαζομένων». Σε γενικές γραμμές, υπήρξε ικανοποίηση για την πρόθεση απλοποίησης των κανόνων ενδομεταφοράς. Ωστόσο, πολλά κράτη μέλη ζήτησαν να διατηρηθεί το ισχύον σύστημα των επτά ημερών επιτρεπόμενων ενδομεταφορών, αλλά χωρίς περιορισμό του αριθμού των μεταφορών, ενώ πολλές άλλες ζήτησαν να μειωθεί ο αριθμός των επιτρεπόμενων ημερών ενδομεταφοράς αρκετά κάτω των πέντε. Τα κράτη μέλη αυτά ισχυρίστηκαν ότι οι ενδομεταφορές είναι προσωρινές εκ φύσεως και ότι αυτό θα πρέπει να εξασφαλισθεί. Η πρώτη ομάδα κρατών μελών αντιτάχθηκε σθεναρά στη μείωση αρκετά κάτω των πέντε ημερών. Η ομάδα αυτή αναφέρθηκε επίσης στην εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής όσον αφορά τη διαφοροποίηση του αριθμού των ημερών.

Από την άλλη πλευρά, τα κράτη μέλη που ζήτησαν σημαντική μείωση του αριθμού των ημερών των ενδομεταφορών υποστήριξαν ότι η πρόταση της Επιτροπής θα επιφέρει περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς μέσω της άρσης του ανώτατου ορίου στον αριθμό των ενδομεταφορών. Λίγα κράτη μέλη ισχυρίστηκαν ότι δεν θα πρέπει να επιβληθούν περιορισμοί στην εσωτερική αγορά, εάν εφαρμοστούν οι κανόνες σχετικά με τους αποσπασμένους εργαζομένους και οι νέοι κανόνες σχετικά με τον χρόνο ανάπαυσης, επειδή αυτό θα εξισορροπήσει την κατάσταση των οδηγών από διαφορετικές χώρες. Μια άλλη ομάδα κρατών μελών δεν συμφώνησε, καθώς ισχυρίστηκαν ότι και άλλοι παράγοντες, όπως οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης και η φορολογία, πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη.

Πολλά κράτη μέλη ζήτησαν ειδικές εγγυήσεις, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα των στοχευμένων και μονίμως επαναλαμβανόμενων κύκλων ενδομεταφορών (**συστηματικές ενδομεταφορές**), επιβάλλοντας, για παράδειγμα, μια περίοδο «αναμονής». Άλλα κράτη μέλη έκριναν ότι αυτό προσθέτει περιορισμούς στην εσωτερική αγορά, είναι πολύπλοκο στον έλεγχο και δυσανάλογο σε σχέση με το μέγεθος του προβλήματος και, ως εκ τούτου, αντιτάχθηκαν στη θέσπιση τυχόν πρόσθετων εγγυήσεων. Η πλειοψηφία των κρατών μελών δέχθηκε γενικά ότι οι συστηματικές ενδομεταφορές θα μπορούσαν να αποτελέσουν πρόβλημα σε ορισμένες περιοχές, όπου οι ενδομεταφορές είναι συγκεντρωμένες, αν και ορισμένα κράτη μέλη τόνισαν, επίσης, ότι δεν υφίσταται πρόβλημα συστηματικών ενδομεταφορών.

Τα κράτη μέλη σαφώς υποστήριξαν την ανάγκη για μεγαλύτερη σαφήνεια όσον αφορά **την έναρξη των ενδομεταφορών**. Τα περισσότερα κράτη μέλη που παρενέβησαν συμφώνησαν με την πρόταση της Προεδρίας ότι οι ενδομεταφορές μπορούν να αρχίσουν εντός του κράτους μέλους υποδοχής μόνο μετά την ολοκλήρωση της εκφόρτωσης των διεθνών μεταφορών. Συμφώνησαν ότι αυτό θα πρέπει να αναφέρεται σαφώς στον κανονισμό. Ένας μικρότερος αριθμός κρατών μελών υποστήριξε πιο φιλελεύθερη προσέγγιση, η οποία θα επιτρέψει την πραγματοποίηση ενδομεταφορών παράλληλα με τις διεθνείς μεταφορές πριν από την πλήρη εκφόρτωση στο κράτος μέλος υποδοχής. Τέλος, ορισμένα κράτη μέλη ζήτησαν την προσθήκη ακριβέστερου ορισμού των ενδομεταφορών και ως προς άλλες πτυχές.

Η συζήτηση ως προς **το θέμα των όμορων κρατών μελών** δεν κατέληξε σε συμπεράσματα. Ορισμένα κράτη μέλη υποστήριζαν την πρόταση της Επιτροπής. Άλλα υποστήριζαν την πρόταση της Προεδρίας για ορισμό του «όμορου κράτους μέλους» (εκείνων που έχουν χερσαία σύνορα), ώστε να καταστεί σαφέστερο το κείμενο της Επιτροπής. Ορισμένα κράτη μέλη τάχθηκαν υπέρ μιας περισσότερο φιλελεύθερης προσέγγισης για ενδομεταφορές σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος για ορισμένες ημέρες. Κάποια κράτη μέλη υποστήριζαν μια πιο περιορισμένη προσαρμογή όσον αφορά το ισχύον καθεστώς, που επιτρέπει ενδομεταφορές σε οποιαδήποτε άλλα κράτη μέλη εντός συγκεκριμένου χρονικού πλαισίου μικρότερου των πέντε ημερών για την περίοδο των ενδομεταφορών που προτείνει η Επιτροπή. Ορισμένα άλλα κράτη μέλη δήλωσαν ότι οι ενδομεταφορές θα πρέπει να επιτρέπονται μόνο στο κράτος μέλος υποδοχής όπου οι διεθνείς μεταφορές έχουν ολοκληρωθεί, κυρίως εάν ο αριθμός των ενδομεταφορών παραμένει απεριόριστος κατά τη διάρκεια των ημερών ενδομεταφορών.

Έλεγχοι των ενδομεταφορών

Σχετικά με τους **ελέγχους των ενδομεταφορών**, τα κράτη μέλη συμφώνησαν ευρέως με την προσέγγιση της Προεδρίας ότι δεν χρειάζεται να υπάρχει καθορισμένος αριθμός ελέγχων. Ορισμένα επισήμαναν ότι η εκτίμηση του «επαρκούς» αριθμού ελέγχων πρέπει να πραγματοποιείται σε εθνικό επίπεδο με βάση τις τοπικές συνθήκες. Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να υποστηρίξουν ευρέως και τις δύο συμβιβαστικές προτάσεις της Προεδρίας, δηλώνοντας ότι θα πρέπει να θεωρηθεί ότι αυτές αλληλοσυμπληρώνονται.

Άλλα ζητήματα

Τα κράτη μέλη εξέφρασαν εν γένει ικανοποίηση για την πρόθεση της Επιτροπής να επιλέξει τη χρήση **ηλεκτρονικών εγγράφων κατά τους οδικούς ελέγχους**, αλλά ορισμένα εξέφρασαν την ανησυχία ότι η αποδοτικότητα των υπηρεσιών επιθεώρησης ενδέχεται να μειωθεί, σε περίπτωση που ο οδηγός αποκτούσε το δικαίωμα να παραπέμψει σε άλλα πρόσωπα εκτός του οχήματος για την παροχή αποδεικτικών στοιχείων. Όσον αφορά την πιθανή νέα υποχρέωση των κρατών μελών **να επιβάλλουν κυρώσεις για ορισμένες συμπεριφορές των αποστολέων, των μεταφορέων φορτίων, των εργολάβων και των υπεργολάβων**, οι αντιπροσωπίες διατύπωσαν ειδικές επιφυλάξεις εξέτασης. Λίγες αντιπροσωπίες τόνισαν ότι η **οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς** που πραγματοποιείται εντός ενός κράτους μέλους θα πρέπει να διέπεται από τους ίδιους όρους πρόσβασης στην αγορά όπως μια ενδομεταφορά. Τέλος, όσον αφορά τις διαδικασίες των **κατ' εξουσιοδότηση πράξεων**, αρκετές αντιπροσωπίες δεν συμφώνησαν με την τροποποίηση της περιόδου ισχύος της κοινοτικής άδειας μέσω του παράγωγου δικαίου.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποστήριξε την πρόταση για τις ενδομεταφορές. Θεώρησε ότι τα επιχειρήματα σχετικά με τον αριθμό των πέντε ημερών θα πρέπει να αναλυθούν περαιτέρω, υπό την προϋπόθεση ότι τηρήθηκε ο σκοπός της πρότασης, δηλαδή η απλούστευση των κανόνων και η βελτίωση του ελέγχου. Αναγνώρισε ότι με την σκοπούμενη απλούστευση το πρόβλημα των συστηματικών ενδομεταφορών, οι οποίες είναι συγκεντρωμένες σε μικρό αριθμό κρατών μελών, ενδέχεται να εξακολουθήσει να υφίσταται. Τυχόν μέτρα διασφάλισης που συζητήθηκαν ως μέρος του συμβιβασμού θα πρέπει αποδειχθεί ότι είναι δυνατόν να εφαρμοστούν στην πράξη.

γ) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση στον θάλαμο του οδηγού

Οι αντιδράσεις των κρατών μελών στην πρόταση της Επιτροπής για πιο ρητή απαγόρευση ύπνου στον θάλαμο του οδηγού κατά τη διάρκεια των τακτικών εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης και των ισοδύναμων περιόδων αντιστάθμισης, κατέδειξαν τα πολύ διαφορετικά σημεία εκκίνησης μεταξύ τους. Παρόλο που αρκετά κράτη μέλη χαιρέτισαν την πρόταση ως επιβεβαίωση του τρόπου με τον οποίο ερμηνεύουν τους ισχύοντες κανόνες, ακόμη περισσότερα κράτη μέλη την αποδοκίμασαν θεωρώντας ότι είναι αναποτελεσματική και εισάγει δυσμενή διάκριση. Οι εν λόγω ομάδες κρατών μελών είχαν διαφορετικές απόψεις, όπως και σχετικά με άλλα ζητήματα της πρότασης, όσον αφορά την ικανότητα των οδηγών να αξιοποιούν προς όφελός τους τις διατάξεις ευελιξίας που μπορεί να υπάρχουν ή να προβλέπονται στο νόμο, και διαφώνησαν για την αξία και τη δυνατότητα ελέγχου της λεπτομερούς ρύθμισης του τρόπου με τον οποίο πρέπει να λαμβάνεται η κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας για διάκριση μεταξύ απαγορευμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον ίδιο τον θάλαμο και επιτρεπόμενης εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο όταν το όχημα βρίσκεται σε ασφαλή και άνετο χώρο στάθμευσης, προσέλκυσε μεγάλη υποστήριξη. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη διατήρησαν τη θέση τους για αυστηρή απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο, όπως είχε αρχικά προταθεί από την Επιτροπή. Κάποια κράτη μέλη δεν πείστηκαν ότι ο κανονισμός για το χρόνο ανάπαυσης πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη ρύθμιση των κριτηρίων για τους χώρους ανάπαυσης και άλλα δεν πείστηκαν για την πρακτική αξία αυτής της διάκρισης, καθώς είτε δεν υπάρχει η «αγορά» για τέτοιους χώρους ανάπαυσης είτε υπάρχει τεράστια έλλειψη, ανάλογα με την πυκνότητα της κυκλοφορίας σε ορισμένες περιοχές.

Τα περισσότερα κράτη μέλη συμφώνησαν ότι, εάν πρέπει να ενσωματωθούν πρότυπα στους κανόνες, θα πρέπει να συνδυαστούν με δυνατότητα επικαιροποίησής τους μέσω του παράγωγου δικαίου και ότι εύκολα προσβάσιμες πληροφορίες απαιτείται να είναι διαθέσιμες για τους οδηγούς. Πολλά κράτη μέλη συμφώνησαν με την Προεδρία ότι μια διαδικασία πιστοποίησης των κατάλληλων χώρων ανάπαυσης ενδέχεται να μην είναι απαραίτητη, αλλά ότι μια αξιόπιστη πηγή πληροφόρησης σχετικά με τη διαθεσιμότητα των εν λόγω περιοχών είναι αναγκαία, υπό την εποπτεία της διοίκησης. Ένα κράτος μέλος πρότεινε την ενίσχυση της πρότασης της Επιτροπής με αποτελεσματικά μέσα ελέγχου, όπως η υποχρέωση του οδηγού να παρέχει στοιχεία που να αποδεικνύουν το μέρος όπου έλαβε την κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Ωστόσο, τα περισσότερα κράτη μέλη συμφώνησαν με την πρόταση της Προεδρίας να μην ζητήσει τέτοια έγγραφα αλλά αντ' αυτού να βασιστεί κυρίως στις πληροφορίες του ταχογράφου με παράλληλη διενέργεια οδικών ελέγχων.

Υπήρξε γενική συμφωνία ότι σε ορισμένες περιοχές της ΕΕ οι θέσεις στάθμευσης είναι πλήρεις σε τέτοιο βαθμό ώστε ακόμη και η απαγόρευση των εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης στον θάλαμο δεν θα συμβάλει σημαντικά στην αποσυμφόρηση της κατάστασης.

Επιστροφή στον τόπο διαμονής και προγραμματισμός της εβδομαδιαίας ανάπαυσης

Σχετικά με το δικαίωμα του οδηγού για τακτική **επιστροφή στον τόπο διαμονής**, μια μεγάλη ομάδα κρατών μελών υποστήριξε την πρόταση της Επιτροπής για διαστήματα τριών εβδομάδων. Μια μικρότερη ομάδα κρατών μελών εξέφρασε υποστήριξη για 12 εβδομάδες, ενώ η σχετικά μεγαλύτερη ομάδα θα μπορούσε να συμφωνήσει με την πρόταση της Προεδρίας για έξι εβδομάδες. Τέσσερα κράτη μέλη πρότειναν τη συμβιβαστική λύση των τεσσάρων εβδομάδων. Ένα κράτος μέλος υποστήριξε ότι το κείμενο πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να αναφέρει σαφώς ότι ο χρόνος ταξιδιού κατά την επιστροφή στον τόπο διαμονής δεν θα πρέπει να αφαιρείται από την περίοδο ανάπαυσης.

Σχετικά με τον ορισμό του «τόπου διαμονής», τα περισσότερα κράτη μέλη συμφώνησαν με την Προεδρία ότι είναι απαραίτητος ένας γενικός όρος, προκειμένου να μην περιορίζεται υπερβολικά ο οδηγός. Ωστόσο, επισημάνθηκε ότι η υποχρέωση θα πρέπει να είναι πρακτική και για τον μεταφορέα, ο οποίος πρέπει να οργανώσει το χρονοδιάγραμμα εργασίας του οδηγού. Άλλα κράτη μέλη υποστήριξαν ότι θα πρέπει να είναι η χώρα εγκατάστασης ή η χώρα απασχόλησης.

Σχετικά με τον **προγραμματισμό για την εβδομαδιαία ανάπαυση**, δηλαδή τη δημιουργία διευρυμένων περιόδων ανάπαυσης ως αντιστάθμιση για τις μειωμένες περιόδους ανάπαυσης, η πλειοψηφία των κρατών μελών επιθυμεί να διατηρηθεί η τρέχουσα προσέγγιση ανά δεκαπενθήμερο και όχι οι τέσσερις εβδομάδες, όπως προτείνεται από την Επιτροπή. Ταυτόχρονα, πολλά κράτη μέλη εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την πρόταση της Επιτροπής για πρόσθετη ευελιξία κατά τη διάρκεια περιόδου τεσσάρων εβδομάδων. Όσον αφορά το ερώτημα, που ανέκυψε, αν το άρθρο 6 παράγραφος 3 του κανονισμού 561/2006 θα έπρεπε κατά συνέπεια να τροποποιηθεί, δύο κράτη μέλη πρότειναν να αυξηθεί το όριο του συνολικού χρόνου οδήγησης σε τέσσερις εβδομάδες, που αντιστοιχούν σε 180 ώρες κατά τη διάρκεια τεσσάρων εβδομάδων αντί των 90 ωρών κατά τη διάρκεια δύο εβδομάδων, αλλά συνάντησαν την έντονη αντίθεση ορισμένων άλλων κρατών μελών.

Ως προς την **αντιστάθμιση για τη μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση**, αρκετά κράτη μέλη προτίμησαν να διατηρηθεί η τρέχουσα ευελιξία στη χρήση της αντιστάθμισης σε συνδυασμό με ημερήσια ανάπαυση καθώς και εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης. Άλλα κράτη μέλη υποστήριξαν τη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας που επιτρέπει στους οδηγούς να συνδυάζουν την αντιστάθμιση με εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης, συμπεριλαμβανομένης της μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης αλλά όχι με περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης.

Άλλα ζητήματα

Αρκετά κράτη μέλη δεν μπορούν να υποστηρίξουν την κατάργηση του ορίου βάρους των 7,5 τόνων στην εξαίρεση για τη **μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων**. Ένα από τα εν λόγω κράτη μέλη πρότεινε ως νέο κατώτατο όριο τους 18 τόνους, το οποίο μένει ακόμη να αξιολογηθεί από άλλες αντιπροσωπίες. Προέκυψε, επίσης, κάποια δυσαρέσκεια για την προσπάθεια να τεθούν όρια στην έννοια της «μη εμπορικής». Παρότι ορισμένες αντιπροσωπίες έκριναν ότι το εν λόγω ζήτημα είναι υπερβολικά περίπλοκο για να επιλυθεί σε ικανοποιητικό βαθμό, άλλες υποστήριξαν ότι θα πρέπει να συμφωνηθεί τουλάχιστον μια συνεκτική προσέγγιση στο σύνολο της νομοθεσίας της ΕΕ.

Δύο κράτη μέλη διατύπωσαν ειδικές επιφυλάξεις εξέτασης όσον αφορά την κωδικοποίηση των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τα διαλείμματα κατά τη διάρκεια **μεταφορών πολλαπλής επάνδρωσης**.

Αντιπροσωπίες που έλαβαν τον λόγο εκφράστηκαν θετικά για την πρόταση της Επιτροπής να προβλεφθεί κάποια **ευελιξία, ώστε οι οδηγοί** να είναι σε θέση να παρεκκλίνουν από ορισμένους κανόνες ανάπαυσης, προκειμένου να φθάσουν σε κατάλληλο κατάλυμα, αλλά τέθηκε το ερώτημα πώς μπορεί να αξιολογηθεί αν μια τέτοια ενέργεια δεν θέτει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια. Ένα κράτος μέλος εξέφρασε την ανάγκη να προστεθεί κάποια ευελιξία όσον αφορά το χρόνο οδήγησης, όταν αρχίζει η κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Επίσης, οι αντιπροσωπίες διατύπωσαν επιφυλάξεις όσον αφορά τη χρήση της συμβουλευτικής διαδικασίας για την έκδοση **εκτελεστικών πράξεων** για τον ορισμό εναρμονισμένων προσεγγίσεων προς εφαρμογή.

Παρατηρήσεις της Επιτροπής

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής έπαιξε καθοριστικό ρόλο στις προσπάθειες της Προεδρίας να προετοιμάσει το έδαφος για συμβιβαστικές λύσεις που μπορούν να υποστηριχθούν από την πλειονότητα των αντιπροσωπιών. Επιφυλάχθηκε ως προς τη θέση της Επιτροπής και ανέφερε σαφώς ότι η προσέγγιση της Προεδρίας ως προς τα ζητήματα της ανάπαυσης στον θάλαμο, της επιστροφή στον τόπο διαμονής και του προγραμματισμού της εβδομαδιαίας ανάπαυσης αποκλίνει σημαντικά από την πρόταση της Επιτροπής, αλλά έχει θετικά στοιχεία ως προς τα σημεία που προκαλούν προβληματισμό, ιδίως όσον αφορά τους κατάλληλους χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης.

δ) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Τα κράτη μέλη υποστήριξαν την πρόταση της Επιτροπής για διεύρυνση των **πληροφοριών που καταγράφονται στον ταχογράφο** με συμπερίληψη των διελεύσεων των συνόρων, ώστε να διευκολύνεται η παρακολούθηση των κοινωνικών κανόνων και των κανόνων της αγοράς. Σε αυτό το πλαίσιο, η μεγάλη πλειοψηφία των κρατών μελών υποστήριξε την πρόταση της Προεδρίας **να αποσαφηνίσει τους σκοπούς της συλλογής των πληροφοριών του ταχογράφου**, ενώ ορισμένα πρότειναν να αναφέρονται και οι υποχρεώσεις παρακολούθησης που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 (πρόσβαση στην αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία). Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη εξέφρασαν την άποψη ότι η ενίσχυση της «παρακολούθησης» του οδηγού, για διάφορους σκοπούς, μπορεί να έρχεται σε σύγκρουση με τα συμφέροντα της προστασίας δεδομένων και απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή όσον αφορά την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα. Οι αντιπροσωπίες αυτές πρότειναν να ληφθεί η γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, αλλά δεν επιτεύχθηκε η αναγκαία πλειοψηφία ως προς τη θέση αυτή. Η Νομική Υπηρεσία του Συμβουλίου παρέσχε αξιολόγηση επίσης.

Οι προτάσεις της Προεδρίας για την προσθήκη ειδικών προδιαγραφών για το κείμενο σχετικά με το χρόνο και τον τόπο που ο οδηγός θα πρέπει να **εισάγει κωδικούς χώρας** μετά τη διέλευση των συνόρων, κατά την πρώτη προγραμματισμένη ή αναγκαία στάση, ήταν σε μεγάλο βαθμό ευπρόσδεκτες. Η πλειοψηφία των κρατών μελών αντιτάχθηκε στην υποχρέωση για πρόσθετη στάση με αποκλειστικό σκοπό την εισαγωγή του κωδικού χώρας, υποστηρίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την προσέγγιση της Προεδρίας να απαιτείται η προσθήκη του κωδικού χώρας κατά τη διαμετακόμιση μόνο σε προγραμματισμένη ή αναγκαία στάση. Ωστόσο, μια μειοψηφία κρατών μελών αντιτάχθηκε στις εν λόγω προδιαγραφές, κυρίως για λόγους πολύ λεπτομερούς εφαρμογής. Ανέμεναν ότι θα είναι σε θέση να βασίζονται σε πολύ ακριβές χρονοδιάγραμμα των πληροφοριών σχετικά με τη διέλευση των συνόρων για την παρακολούθηση των κοινωνικών κανόνων, επιθυμούσαν υποχρεωτική στάση για τις διαμετακομίσεις και επιθυμούσαν να διευρύνουν αυτή την υποχρέωση σε οδηγούς που εξακολουθούν να χρησιμοποιούν αναλογικό ταχογράφο. Προέβαλαν, επίσης, το επιχείρημα ότι ορισμένος βαθμός ευελιξίας σε πρακτικό επίπεδο θα μπορούσε να αποτελέσει λάθος κίνητρο που θα οδηγήσει σε καθυστέρηση στην εγκατάσταση έξυπνων ταχογράφων, οι οποίοι θα παρέχουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες ηλεκτρονικά.

Από τη συζήτηση αυτή προέκυψε ευρύτερος διάλογος σχετικά με το αν η υποχρεωτική **εισαγωγή των έξυπνων ταχογράφων** στον υφιστάμενο στόλο (η λεγόμενη αναδιάταξη, που θα έχει καταστεί υποχρεωτική έως το 2034) θα πρέπει να επισπευσθεί, π.χ. κατά πέντε ή δέκα έτη. Σημαντικός αριθμός αντιπροσωπιών, που διατύπωσαν τη γνώμη τους επί του θέματος, ήταν υπέρ ενός τέτοιου βήματος, ενώ άλλες προτιμούν αναμείνουν την επικείμενη μελέτη και τις εκτιμήσεις της Επιτροπής. Ορισμένες αντιπροσωπίες δεν ήταν σύμφωνες με την επίσπευση της ημερομηνίας κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων σχετικά με τη δέσμη μέτρων για τις οδικές μεταφορές, υποστηρίζοντας ότι η συμβιβαστική λύση του κανονισμού για τον ταχογράφο είναι μόνον τριών ετών και ήταν δύσκολο να επιτευχθεί. Ορισμένες αντιπροσωπίες δεν εξέφρασαν ακόμη την άποψη τους.

Ένα κράτος μέλος, επικαλούμενο τις ελλείψεις των **σειρών δεδομένων** των 28 μόνο ημερών στους ταχογράφους κατά τον έλεγχο των κοινωνικών κανόνων, πρότεινε την παράταση της κάλυψης για 60 ημέρες. Άλλες αντιπροσωπίες διατύπωσαν επιφυλάξεις εξέτασης.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής θεώρησε σημαντικές τις προσθήκες που προτείνει η Προεδρία, εν μέρει για πρακτικούς λόγους (καταχώριση των κωδικών χωρών) και εν μέρει για λόγους νομικής ορθότητας (συμπληρωματικότητα στους σκοπούς της συλλογής δεδομένων).

ε) **Οδηγία σχετικά με ειδικό νόμο (*lex specialis*) για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών και οδηγία 2006/22/EK**

Γενικά

Η συζήτηση σχετικά με την πρόταση επισκιάστηκε σε μεγάλο βαθμό από το εάν οι **κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων** θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλες τις διεθνείς οδικές μεταφορές. Καθότι οι συζητήσεις σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για την απόσπαση των εργαζομένων² είχαν σημειώσει μεγαλύτερη πρόοδο, ορισμένα στοιχεία της συζήτησης ελήφθησαν υπόψη κατά την εκπόνηση της γενικής προσέγγισης σχετικά με την εν λόγω αναθεώρηση, ενώ επιτεύχθηκε γενική προσέγγιση στο Συμβούλιο «Απασχόληση, Κοινωνική Πολιτική, Υγεία και Καταναλωτές» στις 23 Οκτωβρίου 2017. Ειδικότερα, συζητήθηκε στο πλαίσιο αυτό η αντιμετώπιση των μεταφορών υπό διαμετακόμιση και επιτεύχθη συμφωνία για την εφαρμογή των αλλαγών στην οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών μόνον όταν ο ειδικός νόμος τεθεί σε ισχύ.

Η ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» έλαβε διευκρινίσεις από τη Νομική Υπηρεσία του Συμβουλίου και γραπτές συμβολές της Επιτροπής σχετικά με διάφορες πτυχές της απόσπασης. Πολλές αντιπροσωπίες έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στις εν λόγω συμβολές καθώς και στη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου «Απασχόληση, Κοινωνική Πολιτική, Υγεία και Καταναλωτές», συμπεριλαμβανομένης μιας δήλωσης της Επιτροπής και σχετικής παρέμβασης με την ευκαιρία αυτή.

Σε ό,τι αφορά την **περίοδο χάριτος** για την εφαρμογή των κυριότερων συνιστωσών των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων, ορισμένα κράτη μέλη διατήρησαν την αντίθεσή τους επί της αρχής ως προς την εφαρμογή αυτών των προτύπων στους οδηγούς. Ωστόσο, τα περισσότερα κράτη μέλη αυτής της ομάδας θα μπορούσαν να μετακινηθούν από τη θέση τους εάν η περίοδος χάριτος είχε γενικό χαρακτήρα και καθοριζόταν σε ένα επίπεδο που θα άφηνε περιθώρια στην πράξη ώστε να υπάρξει όφελος από την εξαίρεση. Τα εν λόγω κράτη μέλη πρόσθεσαν περισσότερες προϋποθέσεις για μια τέτοια μεταστροφή, για παράδειγμα ένα περιορισμένο αριθμό κοινωνικών προδιαγραφών και διοικητικών απαιτήσεων που θα εφαρμόζονται.

² Οδηγία 96/71/EK.

Μια μικρότερη ομάδα κρατών μελών συμμερίστηκε τις ανησυχίες λόγω της ιδιαίτερης κατάστασής τους από την περιφερειακή τους θέση ή την έντονη διασυνοριακή κυκλοφορία. Αντιθέτως, μια άλλη ομάδα κρατών μελών επέμεινε στην εφαρμογή όλων των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων από την είσοδο στο έδαφός τους, ή σχεδόν αμέσως μετά, οδηγών από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, ενώ τοποθετήθηκαν κατά της εξαίρεσης των ενδομεταφορών. Οι αντιπροσωπίες συμφώνησαν καταρχήν με την Επιτροπή ότι εάν εφαρμοστούν οι κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων, χρειάζεται ένας ειδικός νόμος προκειμένου να ληφθεί μέριμνα για τις ιδιαιτερότητες του τομέα των οδικών μεταφορών και να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τους ελέγχους στο επίπεδο των κρατών μελών υποδοχής. Όπως διαπιστώθηκε, η πλειοψηφία των κρατών μελών εξέφρασαν πρωτίστως ανησυχία σχετικά με την αύξηση του διοικητικού φόρτου που απορρέει από τους κανόνες αυτούς, περιλαμβανομένης της μεγάλης γραφειοκρατίας που απαιτείται για το χειρισμό των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων, ενώ ταυτόχρονα ζήτησαν να ληφθεί δράση για την καταπολέμηση των απάνθρωπων συνθηκών εργασίας ορισμένων οδηγών.

Πεδίο εφαρμογής

Σε ό,τι αφορά τη **διαμετακόμιση**, η μεγάλη πλειοψηφία των αντιπροσωπιών που τοποθετήθηκαν σχετικά, συμμερίστηκαν την άποψη της Προεδρίας ότι, κατά τη διαμετακόμιση, δεν αποσπώνται οδηγοί. Η πλειοψηφία των αντιπροσωπιών εξέφρασαν την προτίμησή τους για την αντιμετώπιση του καθεστώτος διαμετακόμισης στο πλαίσιο του νομοθετικού κειμένου (είτε στη βασική οδηγία ή σε ειδικό νόμο). Ένα κράτος μέλος εξέφρασε σαφώς την άποψη ότι οι οδηγοί αποσπώνται ακόμη και υπό καθεστώς διαμετακόμισης.

Η συζήτηση επί της **οδικής διαδρομής μιας συνδυασμένης μεταφοράς** δεν κατέληξε σε συμπεράσματα, καθότι ένας σημαντικός αριθμός κρατών μελών προτίμησε να αναλυθεί αυτό το ζήτημα μετά την υποβολή της πρότασης για τροποποίηση της σχετικής οδηγίας³. Άλλες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την επιθυμία να διατηρηθεί μια συνολική εικόνα της διεθνούς μεταφοράς και να μην χωριστεί σε διάφορα μέρη για το σκοπό της εφαρμογής των κανόνων για την απόσπαση. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες που εξέφρασαν άποψη συμμερίστηκαν τις ανησυχίες της Προεδρίας ότι η κατάσταση πρέπει να διευκρινιστεί με τον ένα ή τον άλλο τρόπο.

Η πρόταση της Προεδρίας να διευρυνθούν οι παρεκκλίσεις του ειδικού νόμου (για **τις οδικές μεταφορές**) για **ίδιο λογαριασμό**, όπως ορίζεται στην οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων, υποστηρίχθηκε από ορισμένα κράτη μέλη, ενώ άλλα χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να αξιολογήσουν τις επιπτώσεις μιας τέτοιας τροποποίησης.

³ Οδηγία 92/106/ΕΟΚ.

Οι συζητήσεις σχετικά με τον **υπολογισμό των περιόδων απόσπασης** περιστράφηκαν εν γένει γύρω από δύο κατευθύνσεις. Ένας μεγάλος αριθμός κρατών μελών υποστήριξαν την προσέγγιση της Επιτροπής να χρησιμοποιήσει εξάωρη περίοδο αναφοράς για τον υπολογισμό των μισών και των ολόκληρων ημερών. Μια άλλη επίσης μεγάλη ομάδα κρατών μελών ζήτησε να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές ώρες εργασίας στο κράτος μέλος υποδοχής, που αντιστοιχούν σε μια «ημέρα παρουσίας» μόνο μετά τη συμπλήρωση ενός ορισμένου 24ωρου. Σε ό,τι αφορά το συνυπολογισμό των περιόδων ανάπαυσης και των περιόδων διαθεσιμότητας, η πλειοψηφία δεν υποστήριξε την πρόταση της Προεδρίας να αποκλειστούν από τον υπολογισμό οι περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Ορισμένα κράτη μέλη, από την άλλη πλευρά, εξέφρασαν την επιθυμία να υπάρξει περαιτέρω πρόδος και να αποκλειστούν επίσης από τον υπολογισμό οι περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης και ο χρόνος διαθεσιμότητας.

Επακολούθησε συζήτηση παρόμοια με εκείνη για το χρονοδιάγραμμα εισαγωγής των πληροφοριών των σημείων συνοριακής διέλευσης στον ταχογράφο σχετικά με τον **τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να υπολογίζεται η παρουσία σύμφωνα με τους κανόνες απόσπασης όταν το φορτηγό εισέλθει στο κράτος μέλος υποδοχής με τρένο ή πορθμείο**. Σε γενικές γραμμές, οι αντιπροσωπίες υποστήριξαν την πρόταση της Προεδρίας ότι η έναρξη της απόσπασης ξεκινά στο λιμένα ή το σταθμό άφιξης. Δύο κράτη μέλη εξέφρασαν την προτίμησή τους για την αναφορά της χρονικής στιγμής κατά την οποία ο οδηγός εξέρχεται πράγματι από το λιμένα ή το σταθμό άφιξης. Ένα κράτος μέλος υπογράμμισε ότι ο υπολογισμός πρέπει να ξεκινά στα σύνορα, χωρίς να εξαρτάται από τον τρόπο μεταφοράς. Οι συζητήσεις δεν κατέληξαν σε συμπεράσματα σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης του χρόνου (διαθεσιμότητας και ανάπαυσης) που δαπανήθηκε σε πορθμείο ή τρένο, για παράδειγμα εάν θα πρέπει να παρέχεται κάποια ευελιξία στον οδηγό για την εκχώρηση των περιόδων αυτών στη χώρα στην οποία εισέρχεται ή από την οποία εξέρχεται.

Διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου

Η συντριπτική πλειοψηφία των κρατών μελών που έλαβαν το λόγο εξέφρασαν την επιθυμία να υπάρξει στον ειδικό νόμο ένας «κλειστός κατάλογος» των **διοικητικών απαιτήσεων και μέτρων ελέγχου** για την εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση στον τομέα των οδικών μεταφορών. Τα εν λόγω κράτη μέλη υποστήριξαν ότι ένας εξαντλητικός κατάλογος εναρμονισμένων κανόνων σε όλα τα κράτη μέλη θα εξασφαλίσει τη συνέχιση των μεταφορών με τον ομαλότερο δυνατό τρόπο στο συγκεκριμένο τομέα ο οποίος είναι ουσιαστικά υψηλής κινητικότητας και διεθνούς εμβέλειας. Επίσης τάχθηκαν υπέρ του να καταστεί σαφέστερος ο συγκεκριμένος αποκλειστικός χαρακτήρας της οδηγίας και εξέτασαν τη δυνατότητα πρόβλεψης στη νομοθεσία μιας πράξης παράγωγου δικαίου για την επικαιροποίηση του καταλόγου των απαιτήσεων και των μέτρων ελέγχου σύμφωνα με τις τεχνολογικές εξελίξεις που σημειώνονται στον έλεγχο και στον τομέα των μεταφορών.

Ένας μικρός αριθμός κρατών μελών εξέφρασαν την υποστήριξή τους για έναν μη εξαντλητικό κατάλογο. Δύο κράτη μέλη επιφυλάχθηκαν ως προς τη θέση τους καθότι εξέφρασαν την ανησυχία ότι ο κατάλογος δεν θα παρείχε όλα τα επιθυμητά στοιχεία.

Σχετικά με το περιεχόμενο του καταλόγου, δύο κράτη μέλη υπέβαλαν συγκεκριμένες προτάσεις για να περιοριστεί ο κατάλογος των στοιχείων ελέγχου που πρότεινε η Επιτροπή για τους οδικούς ελέγχους και να μεταφερθούν ορισμένα στοιχεία των επιθεωρήσεων σε μια δεύτερη φάση της διασυνοριακής εφαρμογής μέσω της διοικητικής συνεργασίας και ελέγχων στις εγκαταστάσεις των μεταφορέων. Οι προτάσεις αυτές έγιναν δεκτές με ικανοποίηση από ορισμένα κράτη μέλη. Ωστόσο, άλλα κράτη μέλη τόνισαν την ιδιαίτερη σημασία που έχει η διαθεσιμότητα επικαιροποιημένων δηλώσεων απόσπασης, ενώ υπήρξαν δισταγμένες απόψεις ως προς τη χρησιμότητα των δελτίων μισθοδοσίας που πρέπει να ελέγχονται στο οδικό δίκτυο, δεδομένου ότι τα στοιχεία αυτά καλύπτουν προγενέστερες περιόδους και παρουσιάζουν διαφορές ως προς τη μορφή, το περιεχόμενο και τη γλώσσα. Καθόλη τη διάρκεια των συζητήσεων, μεταξύ των βασικών ζητημάτων αναφέρθηκε η ανάγκη να διατίθενται εύληπτα έγγραφα για την επιθεώρηση εργασίας καθώς και μια βάση για τη λήψη αποφάσεων επιτόπου, μεταξύ άλλων και μέσω της χρήσης σύγχρονων συστημάτων πληροφοριών, ενώ άλλα κράτη μέλη αναγνώρισαν ότι αποφάσεις μπορούν να ληφθούν μόνο μετά από ελέγχους στις εγκαταστάσεις των μεταφορέων.

Άλλα ζητήματα

Δύο κράτη μέλη εξέφρασαν ανησυχία για την πρακτική εφαρμογή και υλοποίηση των κανόνων για τις αποσπάσεις στους **μεταφορείς και τους οδηγούς εκτός ΕΕ**. Δεδομένου ότι θεωρούν ότι είναι αδύνατη η υλοποίηση και εφαρμογή στην πράξη των κανόνων απόσπασης, οι μεταφορείς εκτός ΕΕ θα μπορούσαν να βρεθούν σε ευνοϊκότερη θέση απ' ό,τι οι μεταφορείς της ΕΕ.

Σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας στην οδηγία 2006/22/ΕΚ

Ενώ μια ισχυρή πλειοψηφία υποστήριξε καταρχήν την προσέγγιση της Επιτροπής για τη βελτίωση του συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας βάσει της οδηγίας για την εφαρμογή, ένας μικρός αριθμός κρατών μελών εξέφρασαν επιφυλάξεις και ζήτησαν να επικεντρωθεί πρωτίστως η προσοχή στην πλήρη εφαρμογή των συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας σε εθνικό επίπεδο. Πολλά κράτη μέλη ζήτησαν επίσης να υπάρξει μεταβατική περίοδος. Δύο κράτη μέλη έθεσαν επίσης ερωτήσεις σχετικά με τα προτεινόμενα προνομιακά κριτήρια για φορτηγά με «ευφυή ταχογράφο» ή διέβλεψαν δυσκολίες σχετικά με τον υπολογισμό του κινδύνου στην περίπτωση των μεταφορέων που χρησιμοποιούν μεγάλο αριθμό μισθωμένων οχημάτων.

Έλεγχος της οδηγίας για το χρόνο εργασίας

Πολλά κράτη μέλη αναμένουν πρακτικές δυσκολίες σε περίπτωση που οι υποχρεωτικοί οδικοί έλεγχοι θα πρέπει να συμμορφώνονται με την οδηγία για το χρόνο εργασίας⁴. Η Επιτροπή εξήγησε ότι εξετάστηκε το ενδεχόμενο αναδιατύπωσης τμημάτων της οδηγίας για το χρόνο εργασίας προκειμένου να διευκολυνθούν οι έλεγχοι, αλλά τούτο δεν ήταν εφικτό λόγω έλλειψης υποστήριξης από τους κοινωνικούς εταίρους.

Η Προεδρία πρότεινε εν συνεχεία, προκειμένου να βρεθεί ένας οικονομικά αποδοτικός τρόπος για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή της οδηγίας για το χρόνο εργασίας, να περιοριστούν οι απαιτήσεις ελέγχου στους ελέγχους στις εγκαταστάσεις των μεταφορέων. Αυτό θα μπορούσε να συμβιβάσει το στόχο της βελτίωσης της εφαρμογής της οδηγίας για το χρόνο εργασίας με την ανησυχία ότι τα ελάχιστα επίπεδα των οδικών ελέγχων θα μπορούσαν να αποδειχθούν ανεπαρκή. Οι αντιπροσωπίες συμφώνησαν με τα συγκεκριμένα μελλοντικά βήματα.

Παρατηρήσεις της Επιτροπής

Οι εξηγήσεις του εκπροσώπου της Επιτροπής ήταν πολύ χρήσιμες για να αποσαφηνιστούν τα πολύπλοκα ερωτήματα και οι αμφιβολίες ως προς την εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Υποστήριξε μια σειρά πρωτοβουλιών της Προεδρίας για την αποσαφήνιση του κειμένου, ιδίως σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των μεταφορών που εμπίπτουν στους κανόνες περί απόσπασης καθώς και για έναν πιο λειτουργικό υπολογισμό των περιόδων, εμμένοντας ταυτόχρονα στις αρχές της πρότασης. Μεταξύ των αρχών αυτών περιλαμβάνονταν κυρίως η εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων, με ορισμένες παρεκκλίσεις, καθώς και η συμπερίληψη στον υπολογισμό του συνόλου των περιόδων απόσπασης που αφορούν περιόδους εργασίας. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής επιβεβαίωσε ότι η διαμετακόμιση δεν συνιστά περίπτωση απόσπασης. Δήλωσε επίσης ότι, σε ό,τι αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου, οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να είναι πλήρως και εξολοκλήρου εναρμονισμένοι σε επίπεδο ΕΕ (δηλ. ένας «κλειστός κατάλογος»). Στη συνέχεια, εκτίμησε ότι, αν και η βελτίωση της εφαρμογής της οδηγίας για το χρόνο εργασίας ήταν ένας σημαντικός στόχος, τα μέσα για την εφαρμογή θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις πρακτικές δυσκολίες.

⁴ Οδηγία 2002/15/ΕΚ.

στ) Οδηγία 2006/1/ΕΚ

Σχετικά με την πρόταση που εισάγει μεγαλύτερη ευελιξία στη διασυνοριακή χρήση των μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, ορισμένα κράτη μέλη διατήρησαν επιφυλάξεις σχετικά με το ενδεχόμενο διάβρωσης των εσόδων από τη φορολογία οχημάτων. Τα εν λόγω κράτη μέλη εξέφρασαν ικανοποίηση για τη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας να μειώσει την **ελάχιστη περίοδο** της επιτρεπόμενης κυκλοφορίας στους τρεις μήνες (αντί των τεσσάρων), αλλά ορισμένα εξ αυτών προτιμούν μια περίοδο δύο μηνών ή ακόμη και ενός μηνός. Ομοίως, οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν ικανοποίηση για την πρόταση της Προεδρίας να επιτραπεί στα κράτη μέλη να θέσουν ανώτατο όριο στο ποσοστό των μισθωμένων οχημάτων στο συνολικό στόλο ιδιόκτητων οχημάτων, ενώ ορισμένες αντιπροσωπίες επιθυμούν να εξεταστεί περαιτέρω το σχετικό ποσοστό και μία αντιπροσωπία επιθυμεί να εφαρμόσει το ανώτατο όριο επί του συνόλου του στόλου που χρησιμοποιεί η επιχείρηση. Τέσσερα κράτη μέλη απέρριψαν την πρόταση της Επιτροπής, ενώ ορισμένα άλλα εξέφρασαν ικανοποίηση για την πρόταση ως έχει, δεδομένου ότι έχει ήδη καθιερωθεί το καθεστώς ελευθέρωσης σε εθνικό επίπεδο. Ένα κράτος μέλος πρότεινε να προβλεφθεί η δυνατότητα για τα κράτη μέλη να περιορίζουν τη χρήση μισθωμένων οχημάτων τα οποία δεν υπερβαίνουν ορισμένο όριο βάρους. Δύο κράτη μέλη εξέφρασαν διαφορετικές απόψεις σχετικά με την προτεινόμενη διαγραφή ενός ορίου βάρους για τα μισθωμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για **μεταφορές για ίδιο λογαριασμό**.

Οι περισσότερες αντιπροσωπίες δέχθηκαν με ικανοποίηση την πρόταση της Προεδρίας σε σχέση με τη διευκόλυνση του **ελέγχου των υπολειπόμενων ορίων του χρόνου εργασίας**. Για ορισμένες αντιπροσωπίες, εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικοί κίνδυνοι σε σχέση με τον έλεγχο των άλλων κανόνων, ιδίως των ενδομεταφορών, ενώ ορισμένες άλλες εξέφρασαν ανησυχίες για τα οχήματα που εναλλάσσουν τις συμβάσεις μεταφοράς καθώς και σχετικά με την επιβάρυνση λόγω της δίωξης περισσότερων παραβάσεων σε διασυνοριακό επίπεδο. Ένα κράτος μέλος θεώρησε σκόπιμο να απαιτηθεί ρητώς στους κανόνες η κατάλληλη **ταξινόμηση** των μισθωμένων οχημάτων στην ΕΕ⁵.

Πολλές αντιπροσωπίες ήταν έτοιμες να ακολουθήσουν την Προεδρία στην αναδιατύπωση των προϋποθέσεων που επιτρέπουν την κυκλοφορία των μισθωμένων οχημάτων τα οποία τίθενται κανονικά σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος και **μισθώνονται από επιχείρηση εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος**. Ωστόσο, δεδομένου ότι υπήρξε μια αποκλίνουσα πρόταση από ένα κράτος μέλος, ορισμένα κράτη μέλη μένει ακόμη να καθορίσουν τη θέση τους επί του σημείου αυτού.

⁵ Βλ. οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου.

Τέλος, έγινε ευνοϊκά δεκτή από τις αντιπροσωπίες η πρόταση της Προεδρίας σχετικά με την αντιμετώπιση ορισμένων υπολειπόμενων κινδύνων μέσω της **επανεξέτασης από την Επιτροπή** πέντε έτη μετά την εφαρμογή των νέων κανόνων.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής διατύπωσε γενική επιφύλαξη και έδειξε προθυμία για τη συμπερίληψη στην πρόταση ορισμένων διασφαλίσεων.

IV. ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Η εσθονική Προεδρία πραγματοποίησε σημαντική πρόοδο σε πολλές πτυχές των αγορών και του κοινωνικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Το αποτέλεσμα των εργασιών της αποτελεί μια σταθερή βάση για τις μελλοντικές συζητήσεις. Έχει σημειωθεί εκ παραλλήλου πρόοδο επί των τεσσάρων φακέλων και η προοπτική της επίτευξης συμβιβαστικής λύσης μεταξύ των κρατών μελών έχει προχωρήσει περισσότερο για ορισμένους από αυτούς.

Ειδικότερα, έχουν προχωρήσει ικανοποιητικά οι τεχνικές εργασίες σχετικά με τις προτάσεις που αφορούν την πρόσβαση στο επάγγελμα (σε σχέση με τη θέσπιση κριτηρίων και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα), τα μισθωμένα οχήματα και τους ταχογράφους. Η Προεδρία εκτιμά ότι είναι εφικτό να επέλθουν συμβιβαστικές λύσεις.

Απαιτούνται περαιτέρω εργασίες σε σχέση με την πρόταση σχετικά με τις περιόδους ανάπαυσης ώστε να εξευρεθεί κατάλληλη συμβιβαστική λύση για όλους. Τα περισσότερα κράτη μέλη φαίνεται να συμφωνούν με την κατεύθυνση της συμβιβαστικής λύσης, ενώ ορισμένα άλλα εξακολουθούν να έχουν ουσιαστικές ανησυχίες. Για να σημειωθεί πρόοδος, θα πρέπει να επέλθουν συγκεκριμένες τροποποιήσεις.

Θα απαιτηθούν περαιτέρω εργασίες σχετικά με τις προτάσεις για την απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές και για την πρόσβαση στην αγορά. Δεν έχει συντελεστεί μέχρι σήμερα σημαντική πρόοδος, καθότι οι εν λόγω φάκελοι είναι εξόχως πολιτικοί και συνδέονται στενά μεταξύ τους. Επίσης, πολλά κράτη μέλη δήλωσαν ότι δεν έχουν διαμορφώσει ακόμη επίσημη θέση. Μια περαιτέρω επιπλοκή προκύπτει από τη σύνδεση με το νομοθετικό έργο σχετικά με τις τροποποιήσεις στη γενική οδηγία για την απόσπαση των εργαζομένων, όπου η γενική προσέγγιση του Συμβουλίου εγκρίθηκε μόλις στις 23 Οκτωβρίου 2017 ενώ οι τριμερείς διάλογοι ξεκίνησαν πρόσφατα.

Οι εργασίες στα προπαρασκευαστικά όργανα επί εσθονικής Προεδρίας επιβεβαίωσαν το πλεονέκτημα της διατήρησης μιας συνεκτικής και παράλληλης προσέγγισης μεταξύ των διαφόρων συνιστωσών της δέσμης.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων, μετά τη συνεδρίασή της στις 22 Νοεμβρίου 2017, καλεί το Συμβούλιο να λάβει υπό σημείωση την έκθεση με σκοπό να σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος σχετικά με τις προτάσεις της δέσμης.
