



Βρυξέλλες, 4 Δεκεμβρίου 2018
(OR. en, fr)

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

15084/18
ADD 1

TRANS 603
SOC 754
EMPL 559
MI 922
COMPET 838
CODEC 2194

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Αντιπροσωπίες

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 14802/18 + ADD 1 to ADD 4

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

Θέμα: Δέσμη μέτρων I 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
– Δηλώσεις

Επισυνάπτονται για τις αντιπροσωπίες οι δηλώσεις των αντιπροσωπών με αντικείμενο τη γενική προσέγγιση του Συμβουλίου για τις ανωτέρω προτάσεις.

Πολωνία, Βουλγαρία, Λιθουανία, Μάλτα, Ουγγαρία

Η Πολωνία, η Βουλγαρία, η Λιθουανία, η Μάλτα και η Ουγγαρία σημειώνουν μετά λύπης ότι οι προσπάθειες να διαιρεθεί η αγορά και να προστατευθούν οι εσωτερικές αγορές ορισμένων κρατών μελών επισκίασαν τον αρχικό στόχο της δέσμης μέτρων I για την κινητικότητα που ήταν να απλουστευθούν και να αποσαφηνιστούν οι κανόνες για τον τομέα των μεταφορών, καθώς και να βελτιωθούν οι κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες των οδηγών.

Η γενική προσέγγιση για τη δέσμη μέτρων I για την κινητικότητα δεν λαμβάνει υπόψη τις γεωγραφικές ιδιαιτερότητες των κρατών μελών που βρίσκονται στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ. Η προτεινόμενη δέσμη δεν λαμβάνει επίσης υπόψη τα ιδιαίτερα προβλήματα των νησιωτικών κρατών. Επιπλέον, όχι μόνο δημιουργεί άνισους όρους ανταγωνισμού για τους μεταφορείς εντός της ΕΕ, αλλά επίσης θέτει σε κίνδυνο τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του ενωσιακού κλάδου οδικών μεταφορών.

Αντί για ισορροπημένες διατάξεις και έναν γνήσιο συμβιβασμό που θα συμβάλει στην εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η προτεινόμενη γενική προσέγγιση επιβάλλει περιοριστικά, δυσανάλογα και προστατευτικά μέτρα που εναντιώνονται σε βασικές αρχές της Συνθήκης και στις θεμελιώδεις ελευθερίες της ΕΕ. Η αναγκαστική επιστροφή του οδηγού σε συγκεκριμένο τόπο αποτελεί παράδειγμα τέτοιας διάταξης.

Η Πολωνία, η Βουλγαρία, η Λιθουανία, η Μάλτα και η Ουγγαρία αντιτίθενται με σθένος:

- Στο μοντέλο που εισάγει διαίρεση, το οποίο προβλέπει την εφαρμογή καθεστώτος απόσπασης για οδηγούς που εκτελούν μεταφορές μεταξύ τρίτων κρατών και ενδομεταφορές. Η πρόταση θα οδηγήσει στον κατακερματισμό της ενωσιακής αγοράς, εισάγοντας διακρίσεις εις βάρος ορισμένων κρατών μελών και οδηγών από τις εν λόγω χώρες. Θα θέσει εμπόδια στη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών, θα δημιουργήσει δυσανάλογο διοικητικό φόρτο για τους μεταφορείς, ιδίως τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, και επιπλέον θα εμβαθύνει τον αθέμιτο ανταγωνισμό ανάμεσα σε ενωσιακούς και μη ενωσιακούς μεταφορείς, εις βάρος των πρώτων. Τέλος, αλλά εξίσου σημαντικό, θα αυξήσει επίσης τα εμπόδια στο εμπόριο της ΕΕ.
- Στην πλήρη απαγόρευση της κανονικής εβδομαδιαίας ανάπαυσης στην καμπίνα. Πρόκειται για περιοριστική λύση που δεν λαμβάνει υπόψη την έλλειψη κατάλληλων χώρων ανάπαυσης με ικανοποιητικά καταλύματα στην Ευρώπη. Λόγω αυτής της κατάστασης οι συνθήκες εργασίας των οδηγών δεν θα βελτιωθούν, καθώς οι οδηγοί δεν μπορούν να επωφεληθούν από υποδομή που δεν υπάρχει και θα πάρει χρόνο για να κατασκευαστεί.

- Στην επιβολή επιπλέον περιορισμών στις ενδομεταφορές με τη μορφή περιόδου αναμονής ορισμένων ημερών. Πρόκειται για άλλο ένα περιοριστικό, δυσανάλογο και προστατευτικό μέτρο που επιβάλλει αυθαίρετο διοικητικό φραγμό στην πρόσβαση στην αγορά.

Ως εκ τούτου, αντί να τονώσει την ανταγωνιστικότητα και την οικονομική άνθηση του ενωσιακού τομέα μεταφορών, η εφαρμογή της δέσμης μέτρων I για την κινητικότητα με την παρούσα μορφή της θα έχει ως αποτέλεσμα τη χρεοκοπία μικρών και μεσαίων μεταφορέων, την αύξηση των ποσοστών ανεργίας στην ΕΕ, την απότομη άνοδο των τιμών για πολλά εμπορεύματα και υπηρεσίες με αρνητικές συνέπειες για τους καταναλωτές και την επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης. Οι επιπτώσεις θα είναι πολύ σοβαρότερες σε κράτη μέλη που δεν βρίσκονται στο κέντρο της ΕΕ και όπου οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό κλάδο της οικονομίας.

Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι η προτεινόμενη γενική προσέγγιση του Συμβουλίου με θέμα τη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα πάσχει εμφανώς από έλλειψη δικαιοσύνης και ισορροπίας, η Πολωνία, η Βουλγαρία, η Λιθουανία, η Μάλτα και η Ουγγαρία την καταψηφίζουν.

Βέλγιο

Το Βέλγιο επιβεβαιώνει ότι καταψηφίζει τη δέσμη μέτρων I για την κινητικότητα κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου «Μεταφορές» της 3ης Δεκεμβρίου 2018.

Το Βέλγιο δεν είναι σε θέση να στηρίξει το καινούργιο καθεστώς ενδομεταφορών που προτείνεται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, δεδομένου ότι οι πέντε ημέρες αναμονής που θεσπίζονται απειλούν τη βιωσιμότητα της οικονομικής δραστηριότητας του τομέα.

Σουηδία

Δήλωση της Σουηδίας σχετικά με την πρόταση οδηγίας για την οδηγία 2006/22/EK και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/EK και την οδηγία 2014/67/EE για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του συστήματος πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («κανονισμός IMI») (Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018, 14802/18 ADD 4)

Η Σουηδία είναι σε θέση να στηρίζει τη γενική προσέγγιση για την πρόταση αυτή, αλλά θα ήθελε να προστεθεί στα πρακτικά η ακόλουθη παρατήρηση για το άρθρο 2 παράγραφος 4 στοιχείο α) και να ληφθεί υπόψη κατά την προσεχή διαδικασία.

Η Σουηδία θεωρεί πως θα ήταν επωφελές το άρθρο 2 παράγραφος 4 στοιχείο α) να εκφράζει σαφώς σεβασμό για τα εθνικά μοντέλα εργασιακού δικαίου και να αναγνωρίζει τον ρόλο των κοινωνικών εταίρων σε σχέση με τις Συνθήκες. Οι κοινωνικοί εταίροι παίζουν ρόλο στην παρακολούθηση των εργασιακών συνθηκών, καθώς και των όρων και συνθηκών απασχόλησης σε ορισμένα κράτη μέλη. Αυτό διασφαλίζεται στις γενικές οδηγίες για την απόσπαση, από τις οποίες η προτεινόμενη οδηγία πρέπει να θεωρηθεί *lex specialis*. Προκειμένου να λειτουργήσει ο *lex specialis* με τον ίδιο τρόπο όπως και οι γενικές οδηγίες στο πλαίσιο αυτό, είναι επιθυμητή μια διασαφήνιση. Είναι συνεπώς σημαντικό το άρθρο 2 παράγραφος 4 στοιχείο α) να ορίζει ότι η εθνική αρμόδια αρχή μπορεί να καθιστά τις πληροφορίες στη δήλωση απόσπασης διαθέσιμες, για παράδειγμα μέσω μητρώου, σε άλλες αρχές ή στους κοινωνικούς εταίρους σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και τις πρακτικές.

Η Σουηδία θα ήθελε επίσης να υπενθυμίσει ότι η διοργανική διακήρυξη για τον ευρωπαϊκό πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων σέβεται τον ρόλο των κοινωνικών εταίρων.