



Βρυξέλλες, 7 Απριλίου 2020  
(OR. en)

---

---

Διοργανικός φάκελος:  
2017/0121(COD)

---

---

5112/1/20  
REV 1 ADD 1

TRANS 6  
SOC 7  
EMPL 7  
MI 6  
CODEC 11  
PARLNAT 19

### ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

---

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για 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 την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/EK όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

- Σκεπτικό του Συμβουλίου
- Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 7 Απριλίου 2020

---

## **I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Στις 31 Μαΐου 2017, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/EK όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής 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.
2. Η πρόταση αυτή υπεβλήθη στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα· η νομοθετική διαδικασία οργανώθηκε σε συνδυασμό με δύο άλλες νομοθετικές προτάσεις: μία για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών και μία για τον χρόνο οδήγησης, τους κανόνες ανάπαυσης και τους ταχογράφους.
3. Το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) ενέκρινε γενική προσέγγιση στις 3 Δεκεμβρίου 2018.<sup>1</sup>
4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση στις 4 Απριλίου 2019.
5. Μεταξύ Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 2019, διεξήχθησαν διαπραγματεύσεις ανάμεσα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας επί της πρότασης. Στις 11 Δεκεμβρίου 2019, οι διαπραγματευτές συμφώνησαν επί συμβιβαστικού κειμένου, το οποίο στη συνέχεια εγκρίθηκε από την Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων στις 20 Δεκεμβρίου 2019.<sup>2</sup>
6. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επιβεβαίωσε την πολιτική συμφωνία στις 21 Ιανουαρίου 2020· το Συμβούλιο έδωσε την έγκρισή του στις 20 Φεβρουαρίου 2020.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> έγγραφο ST 15084/18.

<sup>2</sup> έγγραφο ST 15083/19.

<sup>3</sup> έγγραφο ST 5424/20 + ADD 1-4.

7. Κατά την εκτέλεση των εργασιών του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 18ης Ιανουαρίου 2018 και τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 1ης Φεβρουαρίου 2018.
8. Λαμβάνοντας υπόψη τη συμφωνία αυτή και μετά την εξέταση του κειμένου από τους γλωσσομαθείς νομικούς, το Συμβούλιο της 7ης Απριλίου 2020 ενέκρινε με τη γραπτή διαδικασία τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία που θεσπίζεται στο άρθρο 294 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## II. ΣΤΟΧΟΣ

9. Γενικός στόχος της πρότασης είναι, αφενός, να διασφαλιστούν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και κατάλληλη κοινωνική προστασία για τους οδηγούς και, αφετέρου, να αποσαφηνιστούν, να εναρμονιστούν και να μειωθούν οι διοικητικές απαιτήσεις για τους μεταφορείς, ώστε να είναι σε θέση να παρέχουν υπηρεσίες σε συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού.
10. Η πρόταση ανταποκρίνεται επίσης στην ανάγκη να θεσπιστούν ειδικοί τομεακοί κανόνες για τις αποσπάσεις όσον αφορά τους οδηγούς στον τομέα των οδικών μεταφορών, που διατυπώθηκε κατά την αναθεώρηση της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων με την οδηγία (ΕΕ) 2018/957.

### **III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ**

#### **A) Γενικά**

11. Με βάση την πρόταση της Επιτροπής, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διεξήγαγαν διαπραγματεύσεις με σκοπό να καταλήξουν σε συμφωνία στο στάδιο της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση. Το κείμενο του σχεδίου θέσης του Συμβουλίου αποτυπώνει πλήρως τη συμβιβαστική λύση που επετεύχθη μεταξύ των δύο συννομοθετών.

#### **B) Βασικά ζητήματα πολιτικής**

12. Η συμβιβαστική λύση που αποτυπώνεται στη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

##### **α) Εξαιρέσεις από το καθεστώς απόσπασης για τους εργαζόμενους στις διεθνείς οδικές μεταφορές**

13. Δύο βασικά στοιχεία της θέσης του Συμβουλίου αφορούν, αφενός, την εισαγωγή εξαίρεσης από τους γενικούς κανόνες για τις αποσπάσεις λόγω του υψηλού βαθμού κινητικότητας και, αφετέρου, το πεδίο της εξαίρεσης αυτής. Η πρόταση της Επιτροπής είχε προσδιορίσει ως αποφασιστικής σημασίας κριτήριο τη διάρκεια της παρουσίας ενός οδηγού σε άλλο κράτος μέλος, ενώ τόσο το Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο προτίμησαν να κάνουν τη διάκριση σύμφωνα με το είδος της μεταφοράς που εκτελείται. Σε ό,τι αφορά το πεδίο της εξαίρεσης, η πρόταση της Επιτροπής προέκρινε μια εξαίρεση που περιορίζεται σε δύο στοιχεία των εθνικών κανόνων που εφαρμόζονται στους αποσπασμένους εργαζομένους<sup>4</sup>, ενώ τόσο το Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο προτίμησαν την πλήρη εξαίρεση από τις ουσιαστικές και τις διαδικαστικές διατάξεις για τις αποσπάσεις.

14. Το κείμενο του Συμβουλίου (άρθρο 1 παράγραφοι 1 έως 7) συνάδει σε μεγάλο βαθμό προς τη θέση του Κοινοβουλίου [τροπολογίες 765, 787-789, 791, 792, 837 (εν μέρει), 838-842]. Συγκεκριμένα, το Συμβούλιο δέχτηκε τον περιορισμό της εξαίρεσης όταν υπάρχει σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ του εργοδότη που αποσπά τον οδηγό και ενός μέρους που ασκεί δραστηριότητες στο κράτος μέλος υποδοχής (άρθρο 1 παράγραφος 2): κατά συνέπεια, οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό που δεν καλύπτονται από συμβάσεις παροχής υπηρεσιών δεν εξαιρούνται.

---

<sup>4</sup> Ελάχιστη διάρκεια ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών και ελάχιστη αμοιβή/ελάχιστες αποδοχές.

15. Σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητες που εξαιρούνται από τους κανόνες για τις αποσπάσεις, αυτές περιλαμβάνουν ειδικότερα τις «διμερείς μεταφορές» (άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4), τόσο εμπορευμάτων όσο και επιβατών, ενώ συνεπάγονται πολύ περιορισμένη ευελιξία για πρόσθετες στάσεις που συνδέονται με τη μεταφορά. Επομένως, ο υψηλός βαθμός κινητικότητας που δικαιολογεί εξαίρεση χαρακτηρίζεται από τον οδηγό που ταξιδεύει ανάμεσα στο κράτος μέλος όπου εδρεύει η εταιρεία του οδηγού και σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα. Για σκοπούς ελέγχου, η περιορισμένη ευελιξία όσον αφορά πρόσθετες στάσεις που συνδέονται με τη μεταφορά εξαρτάται από την καταγραφή στο όχημα των διελεύσεων των συνόρων και, σε μεταγενέστερο χρόνο, από την καταγραφή δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης.
16. Κατά συνέπεια, η παροχή υπηρεσιών εθνικών μεταφορών σε άλλο κράτος μέλος (ενδομεταφορά) χαρακτηρίζεται ως κατάσταση κατά την οποία ο οδηγός είναι αποσπασμένος (άρθρο 1 παράγραφος 7).
17. Για λόγους αποσαφήνισης, η συμβιβαστική λύση ορίζει ότι ένας οδηγός που διέρχεται από άλλο κράτος μέλος δεν είναι αποσπασμένος εργαζόμενος. Στις συνδυασμένες μεταφορές, το οδικό σκέλος του ταξιδιού αναλύεται ξεχωριστά, με βάση τη λογική της εξαιρούμενης δραστηριότητας (άρθρο 1 παράγραφοι 5 και 6).

**β) Διαφάνεια στους όρους και τις προϋποθέσεις απασχόλησης**

18. Το Συμβούλιο ενέκρινε το αίτημα του Κοινοβουλίου για ειδικό κανόνα αναφορικά με την υποχρέωση του κράτους μέλους υποδοχής να παρέχει διαφάνεια όσον αφορά τους όρους και τις προϋποθέσεις απασχόλησης που ισχύουν σε αυτό, μεταξύ άλλων τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από ορισμένες συλλογικές συμφωνίες (άρθρο 1 παράγραφος 9). Ως εκ τούτου, οι τροπολογίες 794 και 837 (παράγραφος 2στ) διατηρούνται στο κείμενο του Συμβουλίου με αναδιατύπωση.

**γ) Μεταφορείς τρίτων χωρών**

19. Τόσο το Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο φρονούν ότι η ενίσχυση των κανόνων για τις αποσπάσεις που ισχύουν για τους οδηγούς της ΕΕ δεν θα πρέπει να παρέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε μεταφορείς από τρίτες χώρες που έχουν πρόσβαση στην αγορά οδικών μεταφορών της ΕΕ. Το Συμβούλιο δέχτηκε να εντάξει αυτή την πτυχή στον ειδικό νόμο (lex specialis) (άρθρο 1 παράγραφος 10), που βασίζεται σε σειρά αιτιολογικών σκέψεων (αριθ. 15 έως 17) οι οποίες εξηγούν τα διαθέσιμα εργαλεία. Ως εκ τούτου, οι τροπολογίες 829 και 837 (παράγραφος 2ζ) διατηρήθηκαν εν μέρει.

**δ) Διοικητικές απαιτήσεις για τις αποσπάσεις, τον έλεγχο και την εφαρμογή**

20. Το κείμενο του Συμβουλίου αξιοποιεί την πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά έναν κλειστό και, σε σχέση με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, συντομευμένο κατάλογο διοικητικών απαιτήσεων που αφορούν την απόσπαση οδηγών (άρθρο 1 παράγραφος 11). Σε συμφωνία με τη θέση του Κοινοβουλίου και με την υποστήριξη της Επιτροπής, οι μεταφορείς θα είναι σε θέση –και θα έχουν την υποχρέωση– να χρησιμοποιούν το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) της Επιτροπής για την αποστολή δηλώσεων απόσπασης και ζητούμενων πληροφοριών. Αυτή η εναρμονισμένη διαδικασία θα καταστήσει τα αυτοτελή εθνικά συστήματα πληροφοριών περιττά. Σε ό,τι αφορά τις πληροφορίες που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στη δήλωση απόσπασης, το κείμενο του Συμβουλίου αξιοποιεί την πρόταση της Επιτροπής και προσθέτει ορισμένα στοιχεία που ζητήθηκαν από το Κοινοβούλιο.
21. Οι διατάξεις που αφορούν τον έλεγχο διατηρούν τη δομή της πρότασης της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία γίνεται διάκριση μεταξύ του καθοδόν ελέγχου και του ελέγχου μετά την απόσπαση. Σε συμφωνία με τη θέση του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο δεν επιδίωξε την ύπαρξη πρόσθετης τεκμηρίωσης στο όχημα σχετικά με τη σύμβαση εργασίας και τα σημειώματα μισθοδοσίας του οδηγού. Ωστόσο, οι πληροφορίες αυτές ενδέχεται να ζητηθούν απευθείας από τον μεταφορέα, μετά την απόσπαση. Αυτό το στάδιο ελέγχου μετά την απόσπαση, στο οποίο το κράτος μέλος υποδοχής ενδέχεται να εμπλέξει το κράτος μέλος εγκατάστασης, αναλύεται περαιτέρω στο κείμενο του Συμβουλίου, ώστε να περιλάβει και τροποποιήσεις που έγιναν από το Κοινοβούλιο. Ειδικότερα, το σύστημα IMI θα είναι το κεντρικό εργαλείο επικοινωνίας για τον μεταφορέα, ενώ ένα κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να επιδιώξει τη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων.
22. Το Συμβούλιο δέχτηκε να εντάξει στην οδηγία την υποχρέωση για τα κράτη μέλη να καθορίσουν ποινές κατά της παραβίασης κανόνων του ειδικού νόμου (*lex specialis*) και να επιβάλουν κυρώσεις σε παράγοντες της εφοδιαστικής αλυσίδας εάν έχουν γνώση ή όφειλαν να έχουν γνώση των παραβιάσεων (άρθρο 5). Τέλος, το Συμβούλιο δέχτηκε επίσης μια διάταξη για την «ευφυή εφαρμογή» της νομοθεσίας, που υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εντάξουν τον έλεγχο των κανόνων σχετικά με τις αποσπάσεις στη συνολική στρατηγική ελέγχου (άρθρο 6).
23. Συνοψίζοντας, οι τροπολογίες 838-847, 850, 853-855, 857, 862 και 864 διατηρήθηκαν εν μέρει, αφού συντομεύθηκαν ή αναδιατυπώθηκαν, ενώ δεν διατηρήθηκαν οι τροπολογίες 848, 849 και 852.

**ε) Ενσωμάτωση της οδηγίας 2002/15/EK στα πρότυπα εφαρμογής όσον αφορά την κοινωνική νομοθεσία**

24. Η οδηγία 2002/15/EK συμπληρώνει τον κανονισμό για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης οδηγών που απασχολούνται στον τομέα των μεταφορών<sup>5</sup>, περιορίζοντας, για παράδειγμα, τον συνολικό εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας των οδηγών και περιορίζοντας τη νυχτερινή εργασία.
25. Η οδηγία 2006/22/EK εισήγαγε ενωσιακά πρότυπα για τον έλεγχο και την εφαρμογή κανόνων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και κανόνων για τους ταχογράφους. Ωστόσο, εξαιρέσε από το πεδίο εφαρμογής της την οδηγία 2002/15/EK. Η θέση του Συμβουλίου κάνει πλέον δεκτή την ενσωμάτωση αυτής της οδηγίας στα πρότυπα ελέγχου, σε συμφωνία με την πρόταση της Επιτροπής και τη θέση του Κοινοβουλίου.
26. Αυτή η ενσωμάτωση αφορά πολλές πτυχές: τα εθνικά συστήματα ελέγχου, τον ελάχιστο αριθμό ελέγχων και τις εκθέσεις με τα πορίσματα (άρθρο 2 παράγραφοι 1, 3, 3α και 4, παράρτημα I της τροποποιούμενης οδηγίας), την ενεργοποίηση του συστήματος ελέγχων σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων κατόπιν σοβαρών παραβάσεων (άρθρο 6 παράγραφος 1 της τροποποιούμενης οδηγίας), τα εθνικά συστήματα αποτίμησης επικινδυνότητας (άρθρο 9 παράγραφος 1 της τροποποιούμενης οδηγίας) και την ανταλλαγή πληροφοριών [άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και άρθρο 8 της τροποποιούμενης οδηγίας]. Δεδομένου του ευρέος πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας, η θέση του Συμβουλίου όσον αφορά την εστίαση των ελέγχων δείχνει προτίμηση σε μια προσέγγιση με βάση την αποτίμηση επικινδυνότητας έναντι ενός ποσοτικού ελάχιστου στόχου (άρθρο 2 παράγραφος 3α της τροποποιούμενης οδηγίας). Ως εκ τούτου, οι τροπολογίες 806 και 835 διατηρήθηκαν με αναδιατύπωση, ενώ δεν διατηρήθηκε η τροπολογία 810.

---

<sup>5</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102, 11.4.2006, σ. 1).

**στ) Διοικητική συνεργασία σε θέματα εφαρμογής**

27. Οι κανόνες που αφορούν τη διοικητική συνεργασία τροποποιούνται ώστε να διαχωριστούν καλύτερα από την ανταλλαγή πληροφοριών δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1071/2009 που ήδη διενεργείται με χρήση ειδικού ηλεκτρονικού συστήματος. Για τις εναπομείνουσες περιπτώσεις, το κείμενο του Συμβουλίου προβλέπει τη χρήση του συστήματος IMI και καθορίζει προθεσμίες απάντησης για τις εθνικές αρχές. Ως εκ τούτου, οι τροπολογίες 812-814 και 816-818 διατηρήθηκαν με εν μέρει αναδιατύπωση, ενώ δεν διατηρήθηκαν οι τροπολογίες 815 και 819.

**ζ) Αναθεωρημένα πρότυπα εφαρμογής όσον αφορά την κοινωνική νομοθεσία**

28. Το σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας, εκτός του ότι επεκτείνεται σε εθνικούς κανόνες δυνάμει της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας, υφίσταται δύο πιο σημαντικές αλλαγές (άρθρο 9 της τροποποιούμενης οδηγίας): πρώτον, η Επιτροπή θα θεσπίσει έναν κοινό τύπο για την αποτίμηση της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης και, δεύτερον, οι εθνικές πληροφορίες για την αποτίμηση της επικινδυνότητας θα είναι διαθέσιμες στις αρχές ελέγχου σε ολόκληρη την ΕΕ, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο της διεξαγωγής οδικών ελέγχων. Ως εκ τούτου, οι τροπολογίες 821, 824 και 825 έγιναν εν μέρει δεκτές ως συμβιβαστική λύση.

29. Το Συμβούλιο δέχεται ότι τα κράτη μέλη επιδιώκουν να επεκτείνουν τους συντονισμένους ελέγχους σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης, βρίσκοντας μια συμβιβαστική λύση επί σχετικού αιτήματος του Κοινοβουλίου (άρθρο 5 της τροποποιούμενης οδηγίας, τροπολογία 809). Επισημαίνεται επίσης ο μελλοντικός ρόλος της Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, σύμφωνα με την εντολή προς αυτό τον νέο οργανισμό που δημιουργήθηκε το 2019 (αιτιολογική σκέψη 29).

30. Το κείμενο του Συμβουλίου κάνει δεκτή την πρόταση της Επιτροπής, και εν μέρει την τροπολογία 826 του Κοινοβουλίου, να αναπτυχθεί μια κοινή προσέγγιση προς τον έλεγχο της «άλλης εργασίας» που προστίθεται στον χρόνο εργασίας των οδηγών όταν αυτοί δεν οδηγούν και, ταυτόχρονα, να καταργηθούν οι απαιτήσεις για πρόσθετα έντυπα βεβαιώσεων (άρθρο 11 παράγραφος 3 της τροποποιούμενης οδηγίας).

## **η) Εξουσιοδοτήσεις προς την Επιτροπή**

31. Έπρεπε επίσης να βρεθεί συμβιβαστική λύση όσον αφορά την επιλογή διαδικασιών που εξουσιοδοτούν την Επιτροπή να εκδίδει νομικές πράξεις, πράγμα που επετεύχθη σε όλους τους φακέλους που βρίσκονται ταυτόχρονα υπό διαπραγμάτευση. Το κείμενο του Συμβουλίου περιλαμβάνει δύο εξουσιοδοτήσεις για κατ' εξουσιοδότηση πράξεις όσον αφορά την επικαιροποίηση παραρτημάτων της τροποποιούμενης οδηγίας και τρεις νέες εξουσιοδοτήσεις για εκτελεστικές πράξεις, συγκεκριμένα για έναν κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας, για μια κοινή προσέγγιση της καταγραφής και του ελέγχου των περιόδων «άλλης εργασίας» και για την ανάπτυξη των λειτουργικών δυνατοτήτων που θα επιτρέψουν να χρησιμοποιηθεί το εργαλείο επικοινωνίας IMI για δηλώσεις απόσπασης.

## **θ) Μεταφορά στο εσωτερικό δίκαιο και πρώτη αξιολόγηση της πολιτικής**

32. Οι δύο νομοθέτες επικαιροποίησαν τις θέσεις τους όσον αφορά την προθεσμία μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο. Σε συνέχεια μιας φιλόδοξης προσέγγισης που συνδέεται με τη διαθεσιμότητα του νέου εργαλείου επικοινωνίας IMI, τα κράτη μέλη οφείλουν να μεταφέρουν την οδηγία στο εσωτερικό δίκαιο εντός 18 μηνών από την έναρξη ισχύος της (άρθρο 9). Έχει προγραμματιστεί αξιολόγηση από την Επιτροπή όσον αφορά την υλοποίηση της οδηγίας και, ειδικότερα, τις ειδικές διατάξεις για τους αποσπασμένους οδηγούς για τα τέλη του 2025 (άρθρο 7).

## **ι) Άλλα στοιχεία της θέσης του Συμβουλίου**

33. Στο τελικό κείμενο της θέσης του Συμβουλίου εισήχθησαν τα ακόλουθα άλλα στοιχεία, που προστέθηκαν από το Συμβούλιο στην πρόταση της Επιτροπής:

- α) Διευκρίνιση ότι οι διακεκομμένες παρουσίες του οδηγού σε κράτος μέλος υποδοχής δεν ισοδυναμούν με μακροχρόνια απόσπαση (άρθρο 1 παράγραφος 8)·
- β) Διάταξη σχετικά με την προσέγγιση που αφορά τον έλεγχο όταν ο οδηγός δεν έχει δήλωση απόσπασης, που σημαίνει ότι ο οδηγός μπορεί να χρησιμοποιεί εξαίρεση από τους κανόνες απόσπασης (άρθρο 1 παράγραφος 11 τελευταίο εδάφιο).

34. Το Συμβούλιο δέχτηκε, πλήρως ή επί της αρχής, τις ακόλουθες περαιτέρω τροπολογίες του Κοινοβουλίου στην πρόταση της Επιτροπής:
- α) Εγγυήσεις για αποδοτικούς καθοδόν ελέγχους χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση για τον οδηγό στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της τροποποιούμενης οδηγίας και στο άρθρο 1 παράγραφος 15 (τροπολογίες 807 και 859)·
  - β) Γενική υποχρέωση για συνεργασία των κρατών μελών στο άρθρο 1 παράγραφος 16 (τροπολογία 860) και υποχρέωση των κρατών μελών και των εργοδοτών να παρέχουν εκπαίδευση και κατάρτιση στις αρχές ελέγχου και στους οδηγούς, αντίστοιχα, στο άρθρο 8 (τροπολογία 867)·
  - γ) Συντακτικές βελτιώσεις με επικαιροποίηση των παρωχημένων αναφορών (τροπολογίες 811, 821-823, 827, 828, 832-834).

#### **IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

35. Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση απηχεί πλήρως τον συμβιβασμό που επήλθε κατά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με μεσολαβητή την Επιτροπή. Η εν λόγω συμβιβαστική λύση επιβεβαιώνεται με επιστολή της Προέδρου της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προς την Πρόεδρο της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων (23 Ιανουαρίου 2020). Στην επιστολή, η Πρόεδρος αναφέρει ότι θα συστήσει στα μέλη της επιτροπής TRAN και, στη συνέχεια, στην ολομέλεια, να δεχτούν τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση χωρίς τροπολογίες κατά τη δεύτερη ανάγνωση του Κοινοβουλίου, με την επιφύλαξη της επαλήθευσης από τους γλωσσομαθείς νομικούς των δύο θεσμικών οργάνων.
36. Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο θεωρεί ότι η θέση του σε πρώτη ανάγνωση συνιστά ισορροπημένο αποτέλεσμα και ότι, όταν εγκριθεί, οι ειδικοί τομεακοί κανόνες για την απόσπαση οδηγών θα βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας, εγγυώμενοι παράλληλα ελευθερία παροχής μεταφορικών υπηρεσιών διασυνοριακά, ενώ οι τροποποιήσεις στην οδηγία για τις απαιτήσεις εφαρμογής θα καταστήσουν τον έλεγχο και την εφαρμογή της νομοθεσίας πιο πλήρεις, πιο αποδοτικούς και καλύτερα συντονισμένους.