



Βρυξέλλες, 11 Φεβρουαρίου 2020
(OR. en)

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

5424/20
ADD 4

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων (1ο Τμήμα) / Συμβούλιο

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

Θέμα: Πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) 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

– Πολιτική συμφωνία

Δηλώσεις της Επιτροπής και των κρατών μελών.

Δήλωση της Επιτροπής

Η Επιτροπή σημειώνει την προσωρινή συμφωνία σχετικά με τις κοινωνικές πτυχές και τις πτυχές της αγοράς της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η οποία επιτεύχθηκε μεταξύ Συμβουλίου και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά τον τέταρτο τριμερή διάλογο που πραγματοποιήθηκε στις 11-12 Δεκεμβρίου 2019.

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

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

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

Δήλωση της Βουλγαρίας, της Κύπρου, της Ουγγαρίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας, της Μάλτας, της Πολωνίας και της Ρουμανίας

Η Βουλγαρία, η Κύπρος, η Ουγγαρία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Μάλτα, η Πολωνία και η Ρουμανία εκφράζουν βαθύ προβληματισμό ως προς το ενδεχόμενο η προσωρινή συμφωνία για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα να έρχεται σε αντίθεση με τη βασική ελευθερία παροχής υπηρεσιών στην ενιαία αγορά, την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων καθώς και τις βασικές πολιτικές και στόχους της ΕΕ για το κλίμα.

Πιο συγκεκριμένα, η απαίτηση επιστροφής των βαρέων οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους στόχους της ΕΕ για το κλίμα, οι οποίοι τέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της νέας Πράσινης Συμφωνίας στις 11 Δεκεμβρίου 2019. Η υποχρέωση αυτή, εφόσον εγκριθεί, θα οδηγήσει σε σημαντική αύξηση του αριθμού των διαδρομών χωρίς φορτίο που εκτελούν τα φορτηγά στους ευρωπαϊκούς δρόμους και, ακολούθως, σε σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών. Ο τομέας αυτός ευθύνεται ήδη για περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ.

Παρά τις προσπάθειές μας να επισημάνουμε τα σημεία αυτά και παρά τα επιστημονικά στοιχεία που προκύπτουν από μελέτες σχετικά με τις επιπτώσεις που θα έχει μια τέτοια υποχρέωση στην αύξηση των διαδρομών χωρίς φορτίο και των εκπομπών CO₂, δεν υπάρχει ευαισθητοποίηση για τον αντίκτυπο που αναμένεται να έχει η εν λόγω διάταξη και κάθε ορθολογικό επιχείρημα απορρίπτεται. Ταυτόχρονα, παρά το ότι, σύμφωνα με το θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας, απαιτείται να διενεργείται αξιολόγηση του αντικτύπου σε επίπεδο ΕΕ για κάθε τέτοιο μέτρο, δεν έχει υποβληθεί ακόμη καμία τέτοια εκτίμηση.

Τα οχήματα που επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης αποτελούν ένα μόνο παράδειγμα υπερβολικά περιοριστικών μέτρων που εισάγουν διακρίσεις στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Έχουμε παρόμοιους προβληματισμούς και για τους περιορισμούς που υπάρχουν στις ενδομεταφορές με τη μορφή υπερβολικά μακράς περιόδου αναμονής. Αυτή η περίοδος αναμονής ισοδυναμεί με μέτρο προστατευτισμού, το οποίο θα έχει μάλλον αρνητικό αντίκτυπο στην ενιαία αγορά. Η υποχρέωση επιστροφής των φορτηγών καθώς και οι περιορισμοί που επιβάλλονται στις ενδομεταφορές θα παράγουν, σύμφωνα με εκτιμήσεις αναγνωρισμένων ερευνητικών ιδρυμάτων, εκατομμύρια επιπρόσθετους τόνους εκπομπών CO₂ ετησίως.

Ένα ακόμη σημαντικό σημείο προβληματισμού είναι ότι η υποχρεωτική επιστροφή του οχήματος θα θέσει σε μειονεκτική θέση κράτη μέλη που λόγω της γεωγραφικής τους θέσης θα αντιμετωπίζουν σημαντικές δυσκολίες στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών με φορτηγά στην ενιαία αγορά, καθώς τα οχήματά τους θα πρέπει να καλύπτουν πολύ μεγαλύτερες αποστάσεις και να ξεπερνούν σημαντικά φυσικά εμπόδια, ιδίως όταν πρόκειται για νησιά.

Ο αθέμιτος ανταγωνισμός από φορείς εκμετάλλευσης τρίτων χωρών αποτελεί επίσης έναν παράγοντα που δεν έχει εξεταστεί δεόντως. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό φαινόμενο, δεδομένου ότι η λύση που θα υιοθετηθεί θα έχει μακροπρόθεσμες επιπτώσεις όχι μόνο στον τομέα των μεταφορών, αλλά και στην οικονομία της ΕΕ συνολικά.

Στον τομέα των μεταφορών αξίζει ένα δίκαιο και ισχυρό ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα τονώσει περαιτέρω την ανάπτυξή του, εξασφαλίζοντας παράλληλα ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες. Αντί για ισορροπημένες διατάξεις και μια πραγματική συμβιβαστική λύση, η προσωρινή συμφωνία επιβάλλει περιοριστικά, δυσανάλογα μέτρα και μέτρα προστατευτισμού.

Η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα συνιστά βασικό φάκελο για την ευρωπαϊκή ενιαία αγορά καθώς και για τον τομέα των οδικών μεταφορών. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, είναι αναγκαίο να διατηρήσουμε ομαλή τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και των οικονομιών όλων των κρατών μελών της ΕΕ, τηρώντας με συνέπεια τις λοιπές πολιτικές της ΕΕ.

Δήλωση του Βελγίου

Το Βέλγιο έλαβε υπό σημείωση τα αποτελέσματα της προσωρινής συμφωνίας που επετεύχθη στις 11 Δεκεμβρίου μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον κοινωνικό και εμπορικό πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Το Βέλγιο χαιρετίζει τη σημαντική βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών φορτηγών, ιδίως με την απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στην καμπίνα και με την εφαρμογή της απόσπασης στις ενδομεταφορές. Στο μέλλον, αναμένεται να επιτευχθούν ακόμη πιο ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, μέσω της ενσωμάτωσης των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στο πλαίσιο της συνολικής δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, της επιστροφής των φορτηγών στη βάση τους ανά οκτώ εβδομάδες και του φιλόδοξου χρονοδιαγράμματος για την ανάπτυξη νέων ευφών ταχογράφων που θα καταστήσουν δυνατή την καλύτερη εφαρμογή των υφιστάμενων και των νέων κανόνων.

Ως εκ τούτου, το Βέλγιο θεωρεί ότι δεν είναι συνεπές να περιοριστεί περαιτέρω η πρόσβαση στην αγορά με την επιβολή περιόδου αναμονής τεσσάρων ημερών στις ενδομεταφορές, ενώ ταυτόχρονα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα εξασφαλίζει την κοινωνική σύγκλιση προς τα πάνω.

Κατά την αντίληψή μας, η περίοδος αναμονής συνιστά εμπόδιο για το εμπόριο, αντιβαίνοντας στο πνεύμα της εσωτερικής αγοράς και στην αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής αλυσίδας, δεδομένου ότι οι ενδομεταφορές καθιστούν δυνατό να αποφεύγονται οι διαδρομές χωρίς φορτίο.

Εκφράζουμε επίσης απογοήτευση για τη συμπερίληψη πρότασης για τη μακροχρόνια απόσπαση, η οποία δεν περιλαμβανόταν στην πρόταση της Επιτροπής ούτε στις συμφωνίες των δύο συννομοθετών και δεν έχει ακόμη αξιολογηθεί προσεκτικά.

Για τους λόγους αυτούς, παρά τα θετικά κοινωνικά στοιχεία που περιέχονται στη δέσμη μέτρων, το Βέλγιο θα απόσχει από τη συμφωνία.

Δήλωση της Εσθονίας

Η Εσθονία στηρίζει πλήρως τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα¹, οι οποίες έχουν σκοπό να προλειάνουν το έδαφος ώστε να θεσπιστούν σαφείς κανόνες για τις οδικές μεταφορές. Η Εσθονία πιστεύει ότι η αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να είναι σύμφωνη με τις γενικές αρχές της ενιαίας αγοράς, ανοικτή στον ανταγωνισμό, αποτελεσματική και φιλική προς το περιβάλλον. Η Εσθονία πιστεύει ότι οι πρόσθετες απαιτήσεις δεν πρέπει να επιβάλλουν υπέρμετρο διοικητικό φόρτο στις επιχειρήσεις ή στις αρχές του δημόσιου τομέα ή να έρχονται σε σύγκρουση με τους στόχους της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κλίμα.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη δέσμη, η Εσθονία υιοθέτησε εποικοδομητική προσέγγιση, επιδιώκοντας να λάβει υπόψη και να υποστηρίξει προτάσεις που θα μπορούσαν να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, να καταπολεμήσουν τις παράνομες πρακτικές της αγοράς και να μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις κατέληξαν σε μια συμφωνία που θέτει τους μεταφορείς της Εσθονίας σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό, ιδίως επιβάλλοντας στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών την υποχρέωση να οργανώνουν τη δραστηριότητα του στόλου τους κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα οχήματά τους θα επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης εντός οκτώ εβδομάδων μετά την αποχώρησή τους από αυτό («υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος»).

¹ Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1072/2009 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο· COM(2017)281· <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0281>

Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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· COM(2017)277· <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0277>

Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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· COM(2017)278· <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0278>

Η υποχρέωση αυτή δεν αποτελούσε μέρος της αρχικής δέσμης μέτρων. Δεν έχει υποβληθεί σε ουσιαστική εκτίμηση των επιπτώσεων που θα έχει, πράγμα που προκαλεί ανησυχίες όσον αφορά τη συμμόρφωσή της προς τη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου².

Δεύτερον, η επιστροφή των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης περιορίζει τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών του εν λόγω κράτους μέλους και, ως εκ τούτου, δεν συνάδει με τον στόχο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα που είναι να διασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού.

Τρίτον, δεδομένου ότι η υποχρέωση αυτή αυξάνει τον αριθμό των διαδρομών χωρίς φορτίο και τις πρόσθετες εκπομπές CO₂, η Εσθονία είναι της άποψης ότι η απαίτηση αυτή έρχεται σε αντίθεση με τους στόχους της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και τους στόχους της συμφωνίας των Παρισίων και δεν συνάδει με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 12ης Δεκεμβρίου 2019³.

Επιπλέον, η Εσθονία θεωρεί ότι η απαίτηση αυτή είναι δυσανάλογη, δεδομένου ότι η συμφωνία περιλαμβάνει ήδη μέτρα για την καταπολέμηση του φαινομένου των λεγόμενων «εικονικών εταιρειών». Η υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος ενδέχεται να δώσει κίνητρα για τέτοιες πρακτικές και, επιπλέον, να προτρέψει τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών από τα περιφερειακά κράτη μέλη να μετεγκατασταθούν, προκαλώντας μείωση των θέσεων εργασίας και των φορολογικών εσόδων.

Τέλος, δεδομένου ότι το μέτρο μπορεί δυνητικά να αυξήσει τον όγκο της κίνησης, η Εσθονία ανησυχεί για τον αντίκτυπό του στην οδική ασφάλεια.

Κατά συνέπεια, και τονίζοντας εκ νέου τη στήριξή της στους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Εσθονία εκφράζει απογοήτευση που στη συμφωνία περιλαμβάνεται η υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος. Βάσει του πλαισίου που εκτέθηκε ανωτέρω, η Εσθονία θα καταψηφίσει την εν λόγω συμφωνία.

² Διοργανική συμφωνία μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A32016Q0512%2801%29>

³ Τμήμα 1, παράγραφος 5: *Όλη η σχετική νομοθεσία και οι πολιτικές της ΕΕ πρέπει να παρουσιάζουν συνέπεια στη συμβολή τους προς την εκπλήρωση του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας με ταυτόχρονη εξασφάλιση ισότιμων όρων. /.../*
<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-29-2019-INIT/el/pdf>