



Βρυξέλλες, 30 Μαΐου 2018
(OR. en)

9259/18

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

TRANS 220
SOC 301
EMPL 237
MI 379
COMPET 361
CODEC 832

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 8919/18 TRANS 198 SOC 246 EMPL 190 MI 342 COMPET 306
CODEC 767 + ADD 1-4

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

Θέμα: 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

– Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 31 Μαΐου 2017 η Επιτροπή ενέκρινε τις τρεις προτάσεις στο πλαίσιο του πρώτου κύματος της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Οι κύριες προσεγγίσεις των επιμέρους προτάσεων είναι οι ακόλουθες:
 - *Πρόσβαση στο επάγγελμα και πρόσβαση στην αγορά*: ενδυνάμωση και εναρμόνιση των προϋποθέσεων σύστασης εταιριών και βελτίωση της συνεργασίας των κρατών μελών κατά των εικονικών εταιριών, υποχρεωτική αδειοδότηση των μεταφορέων που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, αναθεώρηση και απλούστευση των περιορισμών στις ενδομεταφορές και των σχετικών μηχανισμών ελέγχου, μετάβαση προς τα ηλεκτρονικά έγγραφα,
 - *Περίοδοι ανάπαυσης και οδήγησης και ταχογράφος*: αύξηση της ευελιξίας στη χρήση εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης προκειμένου να διευκολύνεται η τακτική επιστροφή των οδηγών στον τόπο διαμονής· σαφής υποχρέωση των μεταφορέων να παρέχουν επαρκή και πληρωμένη στέγαση εκτός της καμπίνας του οδηγού· υποχρέωση καταγραφής της διέλευσης συνόρων στον ταχογράφο προκειμένου να διευκολύνονται οι έλεγχοι,
 - *Απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές και επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας*: αποσαφήνιση της εφαρμογής των αρχών που αφορούν την «απόσπαση εργαζομένων» με τη θέσπιση ελάχιστου ορίου παραμονής σε κράτος μέλος (τρεις ημέρες ανά μήνα σε περίπτωση διεθνών μεταφορών), μετά το οποίο ισχύουν οι εθνικοί κανόνες περί κατώτατου μισθού και δικαιωμάτων ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών· λεπτομερή φύλλα ελέγχων στο κράτος μέλος υποδοχής, με βάση εναρμονισμένη μέθοδο εκτίμησης του κινδύνου η οποία καλύπτει επίσης την οδηγία για το χρόνο εργασίας.
2. Η Επιτροπή μεταφορών και τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε τον κ. Ismail Ertug (S&D, ΓΕ) ως εισηγητή για την πρόταση τροποποίησης των κανονισμών 1071/2009 και 1072/2009, τον κ. Wim van de Camp (EPP, ΚΧ) ως εισηγητή για την πρόταση τροποποίησης των κανονισμών 561/2006 και 165/2014 και την κα Merja Kyllönen (GUE/NGL, ΦΙ) ως εισηγήτρια για την πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 2006/22/EK και για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η ως άνω επιτροπή πρόκειται να ψηφίσει σχετικά με τις επιμέρους εκθέσεις στις 4 Ιουνίου 2018. Η Επιτροπή απασχόλησης και κοινωνικών υποθέσεων (EMPL) γνωμοδότησε σχετικά με την πρώτη, τη δεύτερη και την τρίτη πρόταση στις 30 Απριλίου 2018, 26 Απριλίου 2018 και 4 Μαΐου 2018 αντιστοίχως.

3. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε δύο γνώμες σχετικά με τις τρεις προτάσεις στις 18 Ιανουαρίου 2018 και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών μία γνώμη που κάλυπτε τις προτάσεις αυτές την 1η Φεβρουαρίου 2018.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

4. Η Ομάδα «Χερσαίες Μεταφορές» εξέτασε τις προτάσεις υπό τις προηγούμενες Προεδρίες μεταξύ της 1ης Ιουνίου και της 6ης Νοεμβρίου 2017, και στη συνέχεια συνέταξε έκθεση προόδου¹ την οποία υπέβαλε στο Συμβούλιο στις 5 Δεκεμβρίου 2017.
5. Οι αντιπροσωπίες της ΔΑ και του ΗΒ διατύπωσαν επιφυλάξεις κοινοβουλευτικής εξέτασης. Πρόσφατα ήρθη επιφύλαξη κοινοβουλευτικής εξέτασης της Πολωνίας. Αρκετές αντιπροσωπίες διατηρούν επιφυλάξεις εξέτασης σχετικά με τμήματα των κειμένων, ειδικότερα όσον αφορά τη χρήση του Συστήματος πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) για διοικητική συνεργασία και τις εξουσίες που ανατίθενται στην Επιτροπή.
6. Κατά τη βουλγαρική προεδρία, η ομάδα εργασίας εξέτασε σχέδια συμβιβασμών της Προεδρίας σχετικά με τις προτάσεις αυτές 16 φορές μεταξύ της 16ης Ιανουαρίου και της 14ης Μαΐου 2018. Σημειωτέον ότι όλες οι αντιπροσωπίες συμφωνούν ότι οι τρεις προτάσεις είναι τόσο αλληλένδετες ώστε μόνο παράλληλα μπορεί να επιτευχθεί πρόοδος. Ορισμένες αντιπροσωπίες διακρίνουν παρομοίως σημαντική διασύνδεση με την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές².
7. Σημαντική πρόοδος σημειώθηκε σχετικά με τεχνικά και ορισμένα πολιτικά θέματα. Ειδικότερα, όσον αφορά τον κανονισμό 1071/2009 για την πρόσβαση στο επάγγελμα, ο συμβιβασμός της Προεδρίας αφορά τους ακόλουθους προβληματισμούς:

¹ έγγρ. 14841/17.

² Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (έγγρ. 14213/1/18 REV 1).

- όσον αφορά τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, περιορισμός της ένταξης στο σύστημα αδειοδότησης στους μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα άνω των 2,5 τόνων για διεθνείς μεταφορές. Αυτή η προσαρμογή της απαίτησης αδειοδότησης συνοδεύεται από διεύρυνση, σε σχέση με την πρόταση, των απαιτήσεων που πρέπει να πληρούνται για την εν λόγω αδειοδότηση: οι μεταφορείς που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα οφείλουν να πληρούν όλες τις τυπικές απαιτήσεις, και προστίθεται διάταξη κατοχύρωσης κεκτημένων δικαιωμάτων όσον αφορά την απόδειξη επαγγελματικής επάρκειας,
- ενίσχυση ορισμένων από τα στοιχεία που απαιτούνται για την απόδειξη σταθερής και πραγματικής εγκατάστασης σε κράτος μέλος. Επιπρόσθετα, ο συμβιβασμός περιλαμβάνει προαιρετικά στοιχεία που τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν όταν αξιολογούν το δεσμό αυτό,
- διατήρηση της έννοιας των διαφοροποιημένων χρηματοοικονομικών απαιτήσεων αναλόγως της κατηγορίας των χρησιμοποιούμενων οχημάτων, η οποία εμπνέει την πρόταση, αλλά με κάποια ελαστικότητα για υψηλότερες απαιτήσεις και για τα μέσα απόδειξης της εκπλήρωσης της απαίτησης αυτής,
- όσον αφορά τα εθνικά μητρώα, μείωση του επιπρόσθετου φόρτου εργασίας και, ταυτόχρονα, περαιτέρω διευκρίνιση και τυποποίηση της διαδικασίας διοικητικής συνεργασίας,
- μείωση των επιπρόσθετων υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών, όσον αφορά το περιεχόμενο και την συχνότητα, έτσι ώστε να μπορούν να διαβιβάζουν κοινή έκθεση σχετικά με τους κανονισμούς 1071/2009 και 1072/2009 στην Επιτροπή.

8. Προκειμένου για τον κανονισμό 1072/2009 για την πρόσβαση στην αγορά, ο συμβιβασμός της Προεδρίας αφορά τους ακόλουθους προβληματισμούς:

- ευθυγράμμιση των απαιτήσεων αδειοδότησης για τις διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων προς τη νέα απαίτηση αδειοδότησης για τη χρήση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων άνω των 2,5 τόνων· όταν ισχύουν διαφοροποιημένες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα, η κοινοτική άδεια του οχήματος πρέπει να προσδιορίζει κατά πόσον πρόκειται αποκλειστικά για ελαφρά επαγγελματικά οχήματα,
- κατευθυντήριες γραμμές, σε αιτιολογική παράγραφο, σχετικά με την αξιολόγηση άδειων εμπορευματοκιβωτίων ή παλετών στο πλαίσιο μεταγενέστερων ενδομεταφορών,

- κάποια ελαστικότητα στον σχεδιασμό και τη διενέργεια καθ' οδόν ελέγχων όσον αφορά τους κανόνες περί ενδομεταφορών,
- ευθυγράμμιση της υποβολής εκθέσεων των κρατών μελών προς την Επιτροπή με τις διατάξεις περί υποβολής εκθέσεων του κανονισμού 1071/2009.

9. Αναφορικά με τον κανονισμό 561/2006 σχετικά με τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών, ο συμβιβασμός της Προεδρίας αφορά τους ακόλουθους προβληματισμούς:

- περιορισμό της απαλλαγής των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές σε μέγιστο βάρος 12 τόνων, ενώ η πρόταση της Επιτροπής πρότεινε να διαγραφεί το όριο βάρους· περαιτέρω διευκρίνιση του νέου ορισμού των «μη εμπορικών μεταφορών»,
- διατήρηση της ευελιξίας που προσφέρει επί του παρόντος η δυνατότητα χρήσης της αντιστάθμισης για μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση σε συνδυασμό με άλλη περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον εννέα ωρών,
- μικρή αύξηση της ευελιξίας απόκλισης από τους κανόνες σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης σε εξαιρετικές περιστάσεις, όταν ο οδηγός θέλει να φτάσει στο επιχειρησιακό κέντρο του εργοδότη ή στον τόπο κατοικίας του,
- τροποποίηση του καταλόγου των προαιρετικών εθνικών απαλλαγών ώστε να περιλαμβάνονται απομακρυσμένες περιοχές οι οποίες δεν είναι συνδεδεμένες γεωγραφικά με την ηπειρωτική χώρα, και πρόβλεψη απαλλαγών για τα οχήματα παράδοσης έτοιμου σκυροδέματος, λόγω του ευαλλοίωτου φορτίου και της περιορισμένης ακτίνας μεταφοράς,
- αποφυγή περαιτέρω ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων για μεταφορείς τρίτων χωρών στο έδαφος της ΕΕ· η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει την κατάσταση και στη συνέχεια να προτείνει λύσεις.

10. Αναφορικά με τον κανονισμό 165/2014 σχετικά με τους ταχογράφους, ο συμβιβασμός της Προεδρίας αφορά τους ακόλουθους προβληματισμούς:

- επικαιροποίηση του πεδίου εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας που θεωρείται ότι πρέπει να στηρίζουν οι κανόνες σχετικά με τους ταχογράφους με καλύτερη παρακολούθηση της συμμόρφωσης, και επικαιροποίηση των συναφών διατάξεων περί προστασίας των προσωπικών δεδομένων,
- υποχρέωση της Επιτροπής να θεσπίσει προδιαγραφές για τη δεύτερη σειρά³ ευφυών ταχογράφων εντός 12 μηνών από την έναρξη ισχύος της τροποποιητικής πράξης· υποχρέωση των οχημάτων για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά να διαθέτουν στο όχημα αυτή την πλέον πρόσφατη σειρά,
- υποχρεωτική χρήση ταχογράφων που διαθέτουν διεπαφή με εξωτερική συσκευή σε οχήματα που θα λάβουν άδεια κυκλοφορίας μετά από την ανάπτυξη της δεύτερης σειράς ευφυών ταχογράφων,
- δυνατότητα επανασφράγισης των ταχογράφων από ειδικευμένους και εξουσιοδοτημένους ελεγκτές που αφαιρούν τη σφραγίδα για έλεγχο,
- διευκρίνιση της υποχρέωσης εισαγωγής των πληροφοριών περί διέλευσης συνόρων στους ταχογράφους όταν αυτοί δεν τις καταγράφουν αυτόματα, ώστε ο οδηγός να έχει τη δυνατότητα να τις εισαγάγει στην επόμενη προγραμματισμένη στάση του προκειμένου να συμμορφωθεί προς την υποχρέωση αυτή,
- αναβάθμιση των υποχρεώσεων των οδηγών που χρησιμοποιούν αναλογικούς ταχογράφους σχετικά με την τεκμηρίωση των διελεύσεων συνόρων και την περίοδο τήρησης αρχείων στο όχημα.

³ Η πρώτη σειρά ευφυών ταχογράφων θα κυκλοφορήσει το 2019, με κύριο χαρακτηριστικό τη δορυφορική σύνδεση. Η δεύτερη σειρά θα επιτρέπει την αυτόματη καταγραφή της διέλευσης συνόρων, ένα νέο χαρακτηριστικό που πρότεινε η Επιτροπή.

11. Προκειμένου για την οδηγία 2006/22/EK σχετικά με την ενίσχυση των κοινωνικών κανόνων και τους ειδικούς κανόνες για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο συμβιβασμός της Προεδρίας αφορά τους εξής προβληματισμούς:
- διατήρηση, στην πρόταση της Επιτροπής, της έννοιας της ενσωμάτωσης του ελέγχου συμμόρφωσης προς την οδηγία για τις συνθήκες εργασίας στην οδηγία σχετικά με την επιβολή των κοινωνικών κανόνων, παράλληλα με περισσότερη ευελιξία σχετικά με τον τρόπο οργάνωσης του ελέγχου, μεγαλύτερη σαφήνεια σχετικά με το ποιοι κανόνες της οδηγίας αυτής θα ελέγχονται καθ' οδόν,
 - χρήση του Συστήματος Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά (IMI) της Επιτροπής για τη διοικητική συνεργασία,
 - δυνατότητα της Επιτροπής να θεσπίζει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την επικαιροποίηση του καταλόγου των παραβάσεων και των σχετικών αξιολογήσεών τους, καθώς και για την επικαιροποίηση των κανόνων για τον βασικό εξοπλισμό των μονάδων ελέγχου και των καταλόγων στους οποίους απαριθμούνται τα στοιχεία των καθ' οδόν ελέγχων και των ελέγχων στις εγκαταστάσεις,
 - αποφυγή περαιτέρω ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων για μεταφορείς τρίτων χωρών στο έδαφος της ΕΕ με προβολή της ανάγκης αξιολόγησης της κατάστασης, από την Επιτροπή και, στη συνέχεια, πρότασης λύσεων.
12. Ορισμένες αντιπροσωπίες διατηρούν επιφυλάξεις σχετικά με ορισμένες από τις λύσεις αυτές ή ζητούν περαιτέρω στοιχεία.
13. Η Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων έδωσε κατευθυντήριες γραμμές για περαιτέρω εργασίες στις 2 Μαΐου 2018. Κατά την συζήτηση επιβεβαιώθηκε ότι, παρότι οι αντιπροσωπίες συμφωνούν σε γενικά πλαίσια με τους στόχους των προτάσεων και συμμερίζονται την επιθυμία να σημειωθεί πρόοδος, οι απόψεις τους εξακολουθούν να δίστανται σχετικά με το πώς μπορούν να επιτευχθούν κατά τον καλύτερο τρόπο οι στόχοι αυτοί. Στις 25 Μαΐου 2018, η EMA κατάρτισε τον φάκελο για το Συμβούλιο.

III. ΕΚΚΡΕΜΗ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

14. Δεδομένης της διασύνδεσης των φακέλων, και λαμβανομένης υπόψη της ουσιαστικής προόδου σχετικά με τεχνικά ζητήματα, τα ακόλουθα σημεία είναι τα πλέον κρίσιμα για την επίτευξη συνολικού συμβιβασμού σχετικά με ενδεικτική θέση του Συμβουλίου:

- η μεταβατική φάση για τη νέα απαίτηση αδειοδότησης για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (κανονισμοί 1071/2009 και 1072/2009),
- οι κανόνες για τις ενδομεταφορές (κανονισμός 1072/2009),
- η οργάνωση και ο τρόπος των εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης (κανονισμός 561/2006),
- η συχνότητα της άσκησης του δικαιώματος «επιστροφής στον τόπο διαμονής» (κανονισμός 561/2006),
- η εκ των υστέρων τοποθέτηση ευφύων ταχογράφων στα οχήματα που ήδη κυκλοφορούν (κανονισμός 165/2014),
- οι ειδικοί κανόνες για την απόσπαση οδηγών, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, τη διάρκεια και τον έλεγχο τους (*lex specialis*).

α) Μεταβατική φάση σχετικά με τη νέα απαίτηση αδειοδότησης για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (κανονισμοί 1071/2009 και 1072/2009)

15. Στην πλέον πρόσφατη συμβιβαστική πρότασή της, η Προεδρία προτείνει τη σταδιακή εφαρμογή, εντός δύο ετών από την έναρξη ισχύος της τροποποιητικής πράξης, των απαιτήσεων αδειοδότησης των μεταφορέων που χρησιμοποιούν ελαφρά επαγγελματικά οχήματα άνω των 2,5 τόνων στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η πρόταση αυτή υποστηρίχθηκε από πολλές αντιπροσωπίες· μια σημαντική ομάδα αντιπροσωπιών ζητεί μεγαλύτερη μεταβατική περίοδο.

β) Κανόνες για τις ενδομεταφορές (κανονισμός 1072/2009)

16. Για να ξεπερασθεί το αδιέξοδο που προκαλείται από αποκλίνουσες εκτιμήσεις σχετικά με τις επιπτώσεις των απλουστευμένων κανόνων για τις ενδομεταφορές, η Προεδρία προτείνει στην πλέον πρόσφατη συμβιβαστική της πρόταση να διατηρηθούν οι ισχύοντες κανόνες, με επιπρόσθετη περίοδο αναμονής δύο ημερών μεταξύ των επιτρεπόμενων κύκλων διεξαγωγής ενδομεταφορών, προκειμένου να υπάρχει ένα εργαλείο κατά της κατάχρησης. Πολλές αντιπροσωπίες θεωρούν ότι το βήμα αυτό αποτελεί ενδεχομένως διέξοδο. Εκφράζουν συνεπώς τη λύπη τους για το ότι η επιθυμούμενη απλοποίηση δεν θα πραγματοποιηθεί, σημειώνουν ωστόσο ότι στο μέλλον θα βελτιωθεί η τεχνολογία ελέγχου. Σημαντικός αριθμός αντιπροσωπίων αρνείται οιοδήποτε επιπρόσθετο περιοριστικό στοιχείο στους υφιστάμενους κανόνες ενδομεταφορών.

γ) Η οργάνωση και ο τρόπος των εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης (κανονισμός 561/2006)

17. Στην πλέον πρόσφατη συμβιβαστική της πρόταση, η Προεδρία προτείνει να υποστηριχθεί η προσέγγιση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία οι εβδομαδιαίες περίοδοι ανάπαυσης προγραμματίζονται για περίοδο τεσσάρων εβδομάδων (αντί δύο επί του παρόντος), τροποποιώντας την πρόταση ώστε η αντιστάθμιση για μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση να πρέπει να λαμβάνεται πριν από το πέρας της τέταρτης εβδομάδας μετά την εβδομάδα κατά την οποία ελήφθη η μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση. Οι απόψεις των αντιπροσωπίων διίστανται σχετικά με την προσέγγιση αυτή.
18. Οι αντιπροσωπίες είναι εξάλλου διχασμένες σχετικά με την πρόταση της Προεδρίας για παρέκκλιση από την απαγόρευση να λαμβάνεται η τακτική εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης στην καμπίνα του οχήματος εφόσον χρησιμοποιούνται ασφαλείς και άνετοι χώροι στάθμευσης που πληρούν ορισμένα κριτήρια. Οι αντιπροσωπίες που είναι κατά της παρέκκλισης αυτής δεν συμφωνούν, ως εκ τούτου, να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσδιορίσει τα κριτήρια τα οποία θα πρέπει να πληρούν αυτοί οι χώροι στάθμευσης. Ορισμένες αντιπροσωπίες που υποστηρίζουν την ιδέα της παρέκκλισης επεσήμαναν ότι δεν υπάρχει επαρκής αριθμός ειδικών ζωνών στις οποίες οι οδηγοί θα μπορούν να κάνουν χρήση αυτής της παρέκκλισης. Στον πλέον πρόσφατο συμβιβασμό της, η Προεδρία πρότεινε κείμενο στο οποίο προσδιορίζεται ότι οι οδηγοί θα πρέπει να μπορούν να λαμβάνουν την εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης στην καμπίνα του φορτηγού έως ότου είναι διαθέσιμος επαρκής αριθμός ειδικών ζωνών στην ΕΕ.

**δ) Συχνότητα της άσκησης του δικαιώματος «επιστροφής στον τόπο διαμονής»
(κανονισμός 561/2006)**

19. Παρότι οι αντιπροσωπίες συμφωνούν σε γενικά πλαίσια με τον συμβιβασμό της Προεδρίας ότι η τοποθεσία στην οποία αναφέρεται η «επιστροφή στον τόπο διαμονής», την οποία ο μεταφορέας θα είναι υποχρεωμένος να προσφέρει στους οδηγούς του, θα πρέπει να είναι είτε το επιχειρησιακό κέντρο είτε η κατοικία τους, οι απόψεις τους αποκλίνουν σχετικά με τον τακτικό προγραμματισμό αυτής της επιστροφής. Η Προεδρία πρότεινε συχνότητα επιστροφής κάθε έξι εβδομάδες, σε σχέση με τρεις εβδομάδες στην πρόταση της Επιτροπής. Σημαντικός αριθμός αντιπροσωπιών ζητά μικρότερη περίοδο. Η Προεδρία πρότεινε εξάλλου να αποφημισθεί ότι η υποχρέωση αυτή δεν επηρεάζει το δικαίωμα των οδηγών να επιλέγουν οποιοδήποτε άλλο τόπο για την ανάπαυσή τους. Στο συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας, η τήρηση της υποχρέωσης αυτής (άρθρο 8, παράγραφος 8α)) προβλέπεται να ελέγχεται στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης.

**ε) Εκ των υστέρων τοποθέτηση ευφών ταχογράφων στα οχήματα που κυκλοφορούν
(κανονισμός 165/2014)**

20. Οι αντιπροσωπίες συμφωνούν κατ' αρχήν με τις εργασίες της Προεδρίας για επιτάχυνση του εκ των υστέρων εξοπλισμού των οχημάτων με ευφείς ταχογράφους. Η Επιτροπή υπέβαλε μελέτη σχετικά με τις επιχειρησιακές πτυχές αυτής της εκ των υστέρων τοποθέτησης. Εξακολουθούν να δίστανται οι απόψεις κυρίως σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία:

- ποιες κατηγορίες ταχογράφων θα πρέπει να ενταχθούν στην πρώτη φάση της εκ των υστέρων τοποθέτησης (τέσσερα έτη μετά από την έγκριση των προδιαγραφών για τη σειρά 2 του ευφούς ταχογράφου),
- πότε θα πρέπει να ολοκληρωθεί η δεύτερη φάση (η Προεδρία προτείνει 7 έτη μετά από την έγκριση αυτών των προδιαγραφών),
- κατά πόσον τα οχήματα που θα χρησιμοποιούν ήδη τον ευφύ ταχογράφο που θα εισαχθεί το 2019 θα πρέπει να υποχρεωθούν επίσης να εγκαταστήσουν εκ των υστέρων ταχογράφο της πλέον προηγμένης γενιάς.

στ) Ειδικοί κανόνες για την απόσπαση οδηγών, όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής τους, τη διάρκεια και τον έλεγχο (*lex specialis*)

21. Σύμφωνα με τη συζήτηση μέχρι στιγμής, η εφαρμογή κανόνων απόσπασης στους επαγγελματίες οδηγούς φορτηγών που πραγματοποιούν μεταφορές σε κράτη μέλη εκτός από αυτό στο οποίο είναι εγκατεστημένη η εταιρία τους, παρουσιάζει σοβαρές δυσκολίες. Οι αντιπροσωπίες είναι διχασμένες σχετικά με την εφαρμογή περιόδου χάριτος προκειμένου να επιβληθούν βασικοί κανόνες απόσπασης για οχήματα που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς και σχετικά με το εάν τα οχήματα που εκτελούν ενδομεταφορές θα πρέπει επίσης να υπόκεινται, υπό αυστηρότερες συνθήκες, σε παρόμοια περίοδο χάριτος. Η απόκλιση απόψεων καθίσταται επίσης εμφανής στο θέμα του υπολογισμού αυτής της περιόδου χάριτος, και συγκεκριμένα κατά πόσον οι μισές ημέρες θα πρέπει να υπολογίζονται και οι τακτικές εβδομαδιαίες περίοδοι ανάπαυσης να συνυπολογίζονται. Στην πλέον πρόσφατη συμβιβαστική της πρόταση, η Προεδρία προβλέπει διαφοροποίηση μεταξύ της περιόδου χάριτος για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων (επτά διαδοχικές ημέρες εντός ενός ημερολογιακού μήνα) και βραχύτερης περιόδου χάριτος (τρεις διαδοχικές ημέρες εντός ενός ημερολογιακού μήνα) που θα εφαρμόζεται όταν ο οδηγός εκτελεί ενδομεταφορές.
22. Σχεδόν όλες οι αντιπροσωπίες υποστηρίζουν την πρόταση της Επιτροπής για περιορισμένο κατάλογο καθ'οδόν απαιτήσεων τεκμηρίωσης. Ωστόσο, σημαντικός αριθμός αντιπροσωπιών δεν συμφωνεί με τις λεπτομέρειες του καταλόγου αυτού όπως τροποποιήθηκε από την Προεδρία, και ορισμένες από αυτές εξέφρασαν παρομοίως επιφυλάξεις σχετικά με τη χρήση του συστήματος IMI για την υποβολή δηλώσεων απόσπασης.
23. Στις προσθήκες 1 έως 4 της παρούσας έκθεσης περιλαμβάνονται τα πλέον πρόσφατα σχέδια συμβιβασμών της Προεδρίας.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

24. Καλείται το Συμβούλιο να λάβει υπό σημείωση την παρούσα έκθεση προόδου προκειμένου να σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος σχετικά με τα κύρια εκκρεμή ζητήματα των εν λόγω προτάσεων της δέσμης.