



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 1 Ιουνίου 2017
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0123 (COD)

9668/17
ADD 1

TRANS 212
CODEC 923
IA 100

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	1 Ιουνίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2017) 195 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2017) 195 final.

σνημμ.: SWD(2017) 195 final

Βρυξέλλες, 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**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**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση επιπτώσεων όσον αφορά την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 για την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Τα βασικά προβλήματα που εντοπίστηκαν είναι:

- Παράγοντες που υπονομεύουν τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων επιχειρήσεων.
- Υψηλό κόστος για τον κλάδο και για τις αρχές επιβολής του νόμου του κράτους μέλους της ΕΕ (ΚΜ).

Τα προβλήματα αυτά προκύπτουν από:

- Μη συνεκτική και αναποτελεσματική επιβολή.
- Ελλείψεις των κανόνων.
- Διαφορετικό πεδίο εφαρμογής των κανόνων.

Τα εν λόγω προβλήματα πλήττουν κυρίως τους μεταφορείς και τους εργαζομένους τους, αλλά και άλλους που εμπλέκονται στην αλυσίδα μεταφοράς, όπως τους ναυλωτές, τους πράκτορες μεταφορών και τους τελικούς χρήστες.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Οι γενικοί στόχοι της παρέμβασης είναι:

- Να συμβάλει ώστε να εξασφαλιστούν ισόρροπες συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ εγκατεστημένων και μη εγκατεστημένων μεταφορέων.
- Να μειώσει το κόστος για τις επιχειρήσεις και να διασφαλίσει την αποτελεσματική επιβολή των κανόνων.

Οι δύο ειδικοί στόχοι είναι:

- Να διασφαλιστεί η συνεπής και ομοιόμορφη παρακολούθηση και επιβολή των υφιστάμενων κανόνων στα κράτη μέλη.
- Να προσδιοριστούν καλύτερα οι κανόνες και να μειωθούν οι διαθέσιμες επιλογές για τα κράτη μέλη.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Οι ελλείψεις των κανόνων δεν είναι πιθανό να αντιμετωπιστούν απουσία δράσης εκ μέρους της ΕΕ. Ο μόνος τρόπος για την αντιμετώπισή τους είναι η νομοθετική παρέμβαση για την περαιτέρω εναρμόνιση των κανόνων. Η επιβολή αποτελεί κυρίως αρμοδιότητα των αρχών των κρατών μελών. Για να επιτευχθεί ένα πιο ομοιόμορφο επίπεδο επιβολής και να εφαρμόζονται παρόμοιες πρακτικές επιβολής, η ΕΕ πρέπει να θεσπίσει κανόνες ώστε να καταστεί ευκολότερη και αποτελεσματικότερη η επιβολή και να απαιτείται ένα ελάχιστο κοινό επίπεδο της.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;

Επιλογή 1: Αποσαφήνιση του νομικού πλαισίου: μέτρα για την αποσαφήνιση των υφιστάμενων ασαφειών και για τον περαιτέρω προσδιορισμό των κανόνων, χωρίς ουσιαστική αλλαγή τους.

Επιλογή 2: Ενίσχυση της επιβολής: εκτός από τα μέτρα που αναφέρονται στην επιλογή 1, η συγκεκριμένη επιλογή περιλαμβάνει και μέτρα για την ενίσχυση της επιβολής.

Επιλογή 3: Εκτεταμένη αναθεώρηση των κανόνων: Επιπλέον των προαναφερόμενων μέτρων, η επιλογή αυτή περιλαμβάνει περαιτέρω μέτρα με σκοπό να αλλάξει ουσιαστικά το ισχύον νομικό πλαίσιο.

Επιλογή 4 - οριζόντια: Επέκταση του πεδίου εφαρμογής των κανονισμών: η επιλογή αυτή συνίσταται στην επέκταση της εφαρμογής ενός ή και των δύο κανονισμών, προκειμένου να συμπεριληφθούν τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (LCVs), πλήρως ή εν μέρει. Θα μπορούσε να συνδυαστεί με οποιαδήποτε από τις άλλες επιλογές.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι ο συνδυασμός της επιλογής 3 με τη μερική επέκταση του κανονισμού (ΕΚ)

αριθ. 1071/2009 στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Υπάρχει ευρεία συναίνεση στα περισσότερα από τα μέτρα που αποσκοπούν στην περαιτέρω διασαφήνιση και προσδιορισμό των υφισταμένων εννοιών και την ενίσχυση της επιβολής των κανόνων. Οι απόψεις αποκλίνουν όταν πρόκειται για βασικά μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να μεταβάλουν τις ανταγωνιστικές θέσεις των μεταφορέων από διαφορετικά κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη στα οποία οι απολαβές των εργαζομένων είναι υψηλές, υποστηριζόμενα από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις, τείνουν να ευνοούν τους αυστηρότερους κανόνες για τις ενδομεταφορές, ενώ τα κράτη μέλη με χαμηλόμισθους εργαζομένους, υποστηριζόμενα από την πλειονότητα των ενώσεων μεταφορέων, τείνουν να ευνοούν την περαιτέρω ελευθέρωση των κανόνων για τις ενδομεταφορές.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);

- Εξοικονόμηση κόστους για τις επιχειρήσεις μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς και σαφέστερων κανόνων (3-5 δισ. EUR για την ΕΕ-28 κατά την περίοδο 2020-2035).

- Αποτελεσματικότερη παρακολούθηση και επιβολή των κανόνων και μείωση των παραβάσεων. Αναμενόμενη μείωση των παραβάσεων των κανόνων περί ενδομεταφορών έως και 62 % και μείωση του κινδύνου των εικονικών εταιρειών της τάξης του 10 %.

- Συνεκτική εφαρμογή των κανόνων στο σύνολο της ΕΕ-28.

- Βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών);

- Αυξημένο κόστος για την εφαρμογή και την επιβολή (65-166 εκατ. EUR για την ΕΕ-28 κατά την περίοδο 2020 - 2035).

- Η μερική εφαρμογή των κανόνων για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα συνεπάγεται πρόσθετες δαπάνες για τις επιχειρήσεις, μεταφραζόμενες σε αύξηση του λειτουργικού κόστους της τάξης του 4-10 %.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και την ανταγωνιστικότητα;

Τα περισσότερα μέτρα δεν αναμένεται να έχουν ιδιαίτερες επιπτώσεις στις ΜΜΕ. Ωστόσο, η μερική επέκταση των κανόνων στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μπορεί να επηρεάσει σε μεγαλύτερο βαθμό τις πολύ μικρές επιχειρήσεις, δεδομένου ότι προσφεύγουν περισσότερο στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικητικές αρχές;

Όπως προαναφέρθηκε, τα κράτη μέλη θα επωμιστούν το πρόσθετο κόστος της επιβολής των κανόνων.

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Δεν υπάρχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις ή επιπτώσεις στο συνολικό επίπεδο της απασχόλησης σε επίπεδο ΕΕ.

Συνέργειες με την κοινωνική πρωτοβουλία, και συγκεκριμένα:

1) μέτρα με σκοπό τη βελτίωση της επιβολής και

2) ο συνδυασμός των νέων κανόνων για τις ενδομεταφορές με την προσέγγιση που βασίζεται στη χρονική διάρκεια για την απόσπαση των εργαζομένων η οποία προβλέπεται στο πλαίσιο της κοινωνικής πρωτοβουλίας θα διευκολύνει την επιβολή και των δύο συνόλων κανόνων.

Αναλογικότητα;

Η προτιμώμενη επιλογή δεν υπερβαίνει ό, τι είναι αναγκαίο για την επίλυση του αρχικού προβλήματος και την

επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Η αξιολόγηση του τροποποιητικού κανονισμού προβλέπεται για το 2025, υπό την προϋπόθεση ότι θα έχει τεθεί σε ισχύ το 2020.