



Βρυξέλλες, 1 Απριλίου 2020
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0121(COD)

7043/20
ADD 1

CODEC 220
TRANS 138
SOC 178
EMPL 144
MI 90
COMPET 129

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I»

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων
Θέμα:	Σχέδιο ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/EK και την οδηγία 2014/67/ΕΕ 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 (πρώτη ανάγνωση) - Απόφαση να χρησιμοποιηθεί η γραπτή διαδικασία για την έγκριση της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση και του σκεπτικού του Συμβουλίου = Δηλώσεις

Δήλωση του Βελγίου

Το Βέλγιο σημείωσε 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 εκφράζει ικανοποίηση για τη σημαντική βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών φορτηγών, ιδίως με την απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο του οχήματος και με την εφαρμογή της απόσπασης στις ενδομεταφορές. Με την ενσωμάτωση των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων στο πλαίσιο της συνολικής δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, την επιστροφή των φορτηγών στη βάση τους ανά οκτώ εβδομάδες και το φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη νέων ευφυών ταχογράφων που θα διευκολύνουν την εφαρμογή των υφιστάμενων και των νέων κανόνων, αναμένεται να επιτευχθούν ακόμη πιο ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στο μέλλον.

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 ανοδική κοινωνική σύγκλιση.

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 με τις ενδομεταφορές μπορούν να αποφεύγονται οι διαδρομές χωρίς φορτίο.

Εκφράζουμε επίσης απογοήτευση για το ότι προστέθηκε και μια πρόταση για τη μακροχρόνια απόσπαση, η οποία δεν περιλαμβανόταν στην πρόταση της Επιτροπής ούτε στις συμφωνίες των δύο συννομοθετών και η οποία δεν έχει ακόμη αξιολογηθεί διεξοδικά.

Για τους λόγους αυτούς, παρά τα θετικά κοινωνικά στοιχεία που περιέχονται στη δέσμη μέτρων, το Βέλγιο θα απόσχει από την ψηφοφορία επί της συμφωνίας.

**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 σοβαρούς προβληματισμούς καθόσον η προσωρινή συμφωνία για την πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα 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 περιβαλλοντικούς στόχους της ΕΕ, οι οποίοι καθορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 11 Δεκεμβρίου 2019, στο πλαίσιο της νέας Πράσινης Συμφωνίας. Η υποχρέωση αυτή, εφόσον εγκριθεί, θα προκαλέσει σημαντική αύξηση του αριθμού των διαδρομών χωρίς φορτίο που εκτελούν τα φορτηγά στους ευρωπαϊκούς δρόμους και, ως εκ τούτου, σημαντική αύξηση των εκπομπών CO₂ από τον τομέα των μεταφορών. Ο τομέας αυτός ευθύνεται ήδη για το ένα τέταρτο περίπου 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 ευαισθησία ως προς τις επιπτώσεις που αναμένεται να έχει η εν λόγω διάταξη ενώ απορρίπτεται κάθε ορθολογικό επιχείρημα. Ταυτόχρονα, παρά το ότι, σύμφωνα με το θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας, απαιτείται αξιολόγηση των επιπτώσεων για κάθε τέτοιο μέτρο σε επίπεδο ΕΕ, δεν έχει υποβληθεί ακόμη καμία σχετική αξιολόγηση.

Τα οχήματα που επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης αποτελούν ένα μόνο παράδειγμα των μέτρων, στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, τα οποία είναι υπερβολικά περιοριστικά και δημιουργούν διακρίσεις. Έχουμε παρόμοιους προβληματισμούς και για τους περιορισμούς που προβλέπονται 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 προκαλέσουν, σύμφωνα με εκτιμήσεις αναγνωρισμένων ερευνητικών ιδρυμάτων, εκατομμύρια επιπλέον τόνους εκπομπών CO₂ ετησίως.

Ένα ακόμη θέμα σοβαρού προβληματισμού είναι ότι η υποχρεωτική επιστροφή των οχημάτων θα αποβεί εις βάρος των κρατών μελών τα οποία, 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.

Ένας άλλος παράγοντας που δεν έχει εξεταστεί δεόντως είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός από μεταφορείς τρίτων χωρών. 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 εν γένει.

Ο τομέας των μεταφορών δικαιούται ένα ισότιμο και ισχυρό ενωσιακό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο θα τονώσει ακόμη περισσότερο 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, εξασφαλίζοντας τη συνέπεια με τις λοιπές πολιτικές της ΕΕ.

**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 την αντίθεσή τους για το γεγονός ότι η ρήτρα επικουρικότητας και αναλογικότητας περιελήφθη αυτομάτως, κατά την τεχνική αναθεώρηση των κειμένων από τους γλωσσομαθείς νομικούς, στην πολιτική συμφωνία που επετεύχθη επί των τριών νομικών πράξεων της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

Αναγνωρίζουμε ότι οι αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας έχουν πρωταρχική σημασία για την άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕ. Ωστόσο, η προσθήκη μιας τέτοιας ρήτρας σε αυτό το προχωρημένο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας δεν αποτελεί γενικά ορθή πρακτική και, στην περίπτωση της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να γίνει δεκτή λόγω της πολιτικής ευαισθησίας του όλου θέματος, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ότι οι προτεινόμενες διατάξεις θα έχουν μακροπρόθεσμες συνέπειες στη λειτουργία του ευρωπαϊκού τομέα οδικών μεταφορών.

Δυστυχώς αποδεικνύει επίσης ότι η επίσπευση των διαδικασιών είχε αρνητικά αποτελέσματα όσον αφορά την ποιότητα της εγκριθείσας νομοθεσίας. Επιπλέον, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι δεν υπήρξε καμία αξιολόγηση των επιπτώσεων ορισμένων βασικών διατάξεων της πολιτικής συμφωνίας. Η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε το γεγονός με τη δήλωσή της στη συνεδρίαση της EMA - 1ο τμήμα, στις 20 Δεκεμβρίου 2019, με την οποία επιβεβαίωσε ότι ορισμένα μέτρα δεν συμπεριλαμβάνονταν στις προτάσεις της που υποβλήθηκαν στις 31 Μαΐου 2017 και δεν είχαν αποτελέσει αντικείμενο αξιολόγησης επιπτώσεων.

Η απουσία διεξοδικής ανάλυσης εμποδίζει την ορθή αξιολόγηση των μέτρων που προτείνονται στις τρεις νομοθετικές πράξεις της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τον κανόνα της αναλογικότητας.

Δήλωση της Εσθονίας

Η Εσθονία υποστηρίζει απόλυτα 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 των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να είναι σύμφωνη προς τις γενικές αρχές της ενιαίας αγοράς, ανοικτή στον ανταγωνισμό, αποτελεσματική και ευνοϊκή για 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 κλιματικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για τη δέσμη, η Εσθονία τήρησε εποικοδομητική στάση, προσπαθώντας 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 τα οχήματά τους να επιστρέφουν στο κράτος μέλος εγκατάστασης εντός οκτώ εβδομάδων μετά την αποχώρησή τους από αυτό («υποχρέωση της επιστροφής του οχήματος»).

Η υποχρέωση αυτή δεν αποτελούσε μέρος της αρχικής δέσμης μέτρων και δεν υπεβλήθη σε ουσιαστική αξιολόγηση επιπτώσεων, 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 το γεωγραφικό πεδίο των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών του συγκεκριμένου κράτους μέλους και, ως εκ τούτου, δεν συνάδει με τον στόχο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα που συνίσταται στην εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού.

¹ έγγρ. 9668/17 - COM(2017) 281 final, Έγγρ. 9670/17 - COM(2017) 277 final, Έγγρ. 9671/17 - COM(2017) 278 final.

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/HTML/?uri=CELEX:32016Q0512\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016Q0512(01)&from=EN)

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

Επιπλέον, η Εσθονία θεωρεί δυσανάλογη την απαίτηση αυτή, 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 ωθήσει 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 ενδέχεται να αυξήσει τον όγκο της οδικής κυκλοφορίας, η Εσθονία ανησυχεί για τις επιπτώσεις του στην οδική ασφάλεια.

Κατά συνέπεια, και τονίζοντας εκ νέου ότι υποστηρίζει τους στόχους των αρχικών προτάσεων του κοινωνικού και εμπορικού πυλώνα της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, η Εσθονία εκφράζει απογοήτευση για το γεγονός ότι περιελήφθη στη συμφωνία η υποχρέωση επιστροφής του οχήματος. Βάσει των ανωτέρω, η Εσθονία θα καταψηφίσει τη συμφωνία.

Δήλωση της Ουγγαρίας

Η Ουγγαρία επιθυμεί να επαναλάβει τη βαθιά της ανησυχία για τις επίσημες επιπτώσεις των διαφόρων συνιστωσών της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, οι οποίες προκαλούν στρεβλώσεις της αγοράς και έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο κλίμα, και εκφράζει μεγάλη δυσανεμία για το ότι δεν έγιναν οι κατάλληλες και διεξοδικές αξιολογήσεις επιπτώσεων, γεγονός που αντιβαίνει προς τους αρχικούς στόχους της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

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>

Η Ουγγαρία επέδειξε πάντα προθυμία για την καταπολέμηση της απάτης, των καταχρήσεων και των αθέμιτων πρακτικών, καθώς και για την βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών. Κατά την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων, θα πρέπει να αποφύγουμε τον κατακερματισμό, τον προστατευτισμό και την επιβολή υπερβολικού διοικητικού φόρτου στις ευρωπαϊκές μεταφορικές εταιρίες οι οποίες λειτουργούν νομίμως στην εσωτερική αγορά των οδικών μεταφορών. Για εμάς, η διατήρηση της ομαλής λειτουργίας της εσωτερικής μας αγοράς δεν είναι διαπραγματεύσιμη, καθώς θα οδηγήσει σε αύξηση των θέσεων απασχόλησης και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη σε μια εποχή όλο και περισσότερων παγκόσμιων οικονομικών εντάσεων.

Ως εκ τούτου, με τη δέσμη αυτή θα έπρεπε να φροντίσουμε ώστε το μελλοντικό νομικό πλαίσιο της ΕΕ να μας επιτρέψει να αξιοποιήσουμε πλήρως τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, διασφαλίζοντας παράλληλα τον θεμιτό ανταγωνισμό και ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς. Ωστόσο, η τελική συμφωνία δεν επιτυγχάνει αυτή την ισορροπία και ευνοεί μία και μόνη προσέγγιση βασιζόμενη στον κρατικό προστατευτισμό και σε κανόνες που είναι αδύνατον να εφαρμοσθούν από τον συγκεκριμένο επαγγελματικό κλάδο.

Συγκεκριμένα, είμαστε πεπεισμένοι ότι η θέσπιση ειδικών κανόνων για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών («lex specialis») συνιστά αδικαιολόγητο περιορισμό των θεμελιωδών ελευθεριών και, ως εκ τούτου, στρεβλώνει τους όρους ανταγωνισμού εντός της ΕΕ. Σημειώνουμε ότι η τελική συμφωνία δικαιολογεί τις επιφυλάξεις μας για το αν θα πρέπει να διαχωρισθεί το θέμα των οδικών μεταφορών από την τροποποίηση της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων [οδηγία (ΕΕ) 2018/957]. Συγκεκριμένα, το χρησιμοποιούμενο μοντέλο που διαχωρίζει το είδος μεταφορών όσον αφορά την απόσπαση οδηγών, δεν αποτελούσε μέρος της πρότασης της Επιτροπής και, ως εκ τούτου, δεν υπεβλήθη σε αξιολόγηση επιπτώσεων.

Δεύτερον, θεωρούμε επίσης εξαιρετικά προβληματικό το γεγονός ότι η πλήρης απαγόρευση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον θάλαμο δεν λαμβάνει υπόψη την έλλειψη χώρων ανάπαυσης στην ΕΕ με την κατάλληλη υποδομή για τους οδηγούς. Επομένως, μια τέτοια απαγόρευση θα συνιστούσε διάταξη της Ένωσης η οποία δεν θα μπορεί να εκτελεστεί, θέτοντας εν αμφιβόλω τη νομιμότητά της.

Τρίτον, όσον αφορά τους στόχους μας για το κλίμα, η απαίτηση επιστροφής των οχημάτων στο κράτος μέλος εγκατάστασης τουλάχιστον μία φορά ανά οκτώ εβδομάδες έρχεται σε αντίθεση με τους φιλόδοξους κλιματικούς στόχους της ΕΕ, τους οποίους παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας στις 11 Δεκεμβρίου 2019. Ένα τέτοιο μέτρο, εάν εγκριθεί, θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των δρομολογίων των φορτηγών χωρίς φορτίο στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητόδρομους και, ως εκ τούτου, την αύξηση των εκπομπών CO₂ που οφείλονται στις οδικές μεταφορές.

Ένας άλλος παράγοντας που δεν ελήφθη δεόντως υπόψη στην τελική συμφωνία είναι ο κίνδυνος δημιουργίας αθέμιτου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος υπέρ των μεταφορικών εταιριών τρίτων χωρών. Επιπλέον, η υποχρεωτική αντικατάσταση των ταχογράφων υψηλού κόστους συνεπάγεται ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τους μεταφορείς τρίτων χωρών, καθώς η ημερομηνία εγκατάστασης ευφών ταχογράφων για οχήματα επιχειρήσεων που διέπονται από τους κανόνες της AETR (Ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές) είναι αβέβαιη.

Ο εκσυγχρονισμός του ευρωπαϊκού τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος αποτελεί ζωτικό στοιχείο της ευρωπαϊκής οικονομίας, είναι αναγκαίος τόσο από κοινωνικής όσο και από ανταγωνιστικής απόψεως. Ο στόχος αυτός δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς να ληφθούν πλήρως υπόψη τα επιτεύγματα και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και χωρίς υπεύθυνη δράση για την υλοποίηση των φιλόδοξων κλιματικών στόχων.
