



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 23.5.2007
COM(2007) 263 τελικό

2007/0098 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να
πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα**

(Υποβάλλεται από την Επιτροπή)

{SEC(2007) 635}
{SEC(2007) 636}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Αιτιολόγηση και στόχοι

Η οδηγία 96/26/EK σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και οι τέσσερις κανονισμοί¹ για την πρόσβαση στην αγορά μεταφορών, με την απορρύθμιση των τιμών των διεθνών οδικών μεταφορών που επήλθε πριν από λίγα χρόνια, διαμόρφωσαν την εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών.

Οι κοινές απαιτήσεις που όριζε η οδηγία για την πρόσβαση στο επάγγελμα εξασφάλισαν ελάχιστο επίπεδο ποιότητας των οδικών μεταφορών, ενώ το άνοιγμα της αγοράς που οργανώθηκε με τους τέσσερις κανονισμούς τόνωσε τον ανταγωνισμό. Αυτό το νομοθετικό πλαίσιο απέφερε εν γένει καρπούς, διότι σήμερα οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών προσφέρουν ευνοϊκότερες τιμές, διαφοροποιημένα δρομολόγια και προσαρμόζουν έγκαιρα την παροχή των υπηρεσιών τους στις απαιτήσεις των πελατών.

Από την πείρα που έχει αποκτηθεί προκύπτει πάντως ότι ορισμένα μέτρα αυτού του πλαισίου εφαρμόζονται με κακό ή ανομοιογενή τρόπο διότι είναι ασαφή, ατελή ή είναι πλέον ακατάλληλα λόγω της εξέλιξης του τομέα. Αυτό ισχύει για την οδηγία σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα, η οποία εφαρμόζεται σε όλους τους οδικούς μεταφορείς, είτε πρόκειται για μικροεπαγγελματίες, είτε για μικρομεσαίες ή μεγάλες επιχειρήσεις. Οι διαφορές στην εφαρμογή της βλάπτουν τον θεμιτό ανταγωνισμό. Οι επιχειρήσεις εξακολουθούν να υπόκεινται σε άνιση επιτήρηση και έλεγχο ανάλογα με το κράτος μέλος, με πολύ διαφορετικά επίπεδα επαγγελματικής επάρκειας και φερεγγυότητας. Αυτό εμποδίζει την πλήρη αξιοποίηση όλων των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών.

Σκοπός του προτεινόμενου κανονισμού είναι να αντικατασταθεί η συγκεκριμένη οδηγία για να επανορθωθούν οι παραπάνω ατέλειες.

1.2. Αντιμετωπιζόμενο πρόβλημα

Η οδηγία 96/26/EK θέτει όρους χρησσιμότητας, χρηματοπιστωτικής ικανότητας και επαγγελματικής επάρκειας, τους οποίους οι επιχειρήσεις πρέπει να πληρούν ως ελάχιστη προϋπόθεση για να τους επιτραπεί να ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, δηλαδή να μεταφέρουν εμπορεύματα ή επιβάτες σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο. Οι όροι αυτοί είναι οι μόνες κοινές απαιτήσεις που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις για να τους επιτραπεί να ασκούν τις δραστηριότητές τους, ιδίως στην κοινοτική αγορά οδικών μεταφορών. Η οδηγία καθιερώνει επίσης την αμοιβαία αναγνώριση ορισμένων εγγράφων που απαιτούνται για την απόκτηση των αδειών αυτών.

Όπως είχε αναγγείλει η Επιτροπή στο νομοθετικό της πρόγραμμα για το 2006², επρόκειτο να εξετάσει αναλυτικά τους κανόνες που απορρέουν από την οδηγία αυτή, με σκοπό να καταστήσει, ενδεχομένως, την εφαρμογή τους πιο εναρμονισμένη, απλή, ελέγξιμη και

¹ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 881/92, κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3118/93, κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 12/98.

² Κείμενο αναφοράς 2006/TREN/01.

αποτελεσματική. Η εν λόγω εξέταση στηρίχθηκε σε εκτεταμένη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και σε ανάλυση των επιπτώσεων. Προέκυψε ότι η οδηγία μεταφέρθηκε στο δίκαιο των κρατών μελών και εφαρμόζεται με δυσκολίες και με πολύ ανομοιογενή τρόπο. Αναφέρεται ενδεικτικά ότι το ποσοστό επιτυχίας στις εξετάσεις που βεβαιώνουν την επαγγελματική επάρκεια ποικίλλει ανάλογα με το κράτος μέλος από 10% έως άνω του 90%. Το γεγονός αυτό προκαλεί πολλές ανεπιθύμητες συνέπειες, μεταξύ των οποίων είναι:

- ο κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ, αφενός των μεταφορέων που διαθέτουν πραγματικές εγκαταστάσεις προσβάσιμες στις αρχές, που εξακριβώνουν εάν οι επιχειρήσεις τηρούν τα ελάχιστα πρότυπα πρόσβασης στο επάγγελμα και, αφετέρου, τις επιχειρήσεις "γραμματοκιβώτια", όπως αποκαλούνται, οι οποίες μπορούν να διαφύγουν της επιτήρησης·
- κάποια αδιαφάνεια στην αγορά λόγω της διαφοράς των ελάχιστων προτύπων χρηματοπιστωτικής ικανότητας και επαγγελματικής επάρκειας, με αποτέλεσμα αλλεπάλληλες συμβάσεις· οι πελάτες των οδικών μεταφορών δεν έχουν καμιά εγγύηση ως προς την ποιότητα που προσφέρουν οι επιχειρήσεις·
- συνεχιζόμενη ύπαρξη αμελών επιχειρήσεων λόγω χαμηλού επιπέδου επαγγελματικής επάρκειας και χρηματοπιστωτικής ικανότητας, γεγονός το οποίο ενέχει κινδύνους για την οδική ασφάλεια και διακυβεύει την κοινωνικοοικονομική απόδοση των οδικών μεταφορών (ανώτερου επιπέδου επιχειρήσεις δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν σε αυτόν τον ανταγωνισμό)·
- άνιση και ασυντόνιστη παρακολούθηση από τις εθνικές αρχές, οι οποίες κανονικά οφείλουν να ανακαλούν τις άδειες επιχειρήσεων οι οποίες διαπράττουν παραβάσεις που κηλιδώνουν τη χρησιμότητά τους. Αυτή η έλλειψη συντονισμού δημιουργεί άσκοπο διοικητικό κόστος και ζημιώνει την αξιοπιστία και τον αποτρεπτικό χαρακτήρα της ανάκλησης των αδειών.

1.3. Συνοχή με τις άλλες πολιτικές και στόχους της Ένωσης

Ο προτεινόμενος κανονισμός θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής της Λισσαβόνας. Θα δημιουργήσει πιο θεμιτούς όρους άσκησης του ανταγωνισμού μέσα στον κλάδο και θα καταστήσει την αγορά οδικών μεταφορών πιο διαφανή για τους πελάτες. Σε τελική ανάλυση, θα συμβάλει στην παροχή πιο αποτελεσματικής και ποιοτικής εξυπηρέτησης. Δεδομένου του πρωταρχικού ρόλου των οδικών μεταφορών στα συστήματα παραγωγής και διανομής της βιομηχανίας, θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης.

Ο νέος κανονισμός θα βελτιώσει έμμεσα την οδική ασφάλεια διότι θα παρακολουθούνται στενότερα οι αμελείς επιχειρήσεις, οι οποίες πιθανόν να ευθύνονται περισσότερο από άλλες για ατυχήματα. Θα βελτιώσει τις συνθήκες εργασίας των απασχολούμενων στον κλάδο, ανεβάζοντας το επίπεδο επαγγελματικής επάρκειας. Μπορεί επίσης να ενισχύσει την ανεξαρτησία των μικροεπαγγελματιών από τους εντολοδόχους τους και να τους προστατεύσει από πρακτικές συγκαλυμμένης απασχόλησής τους.

Τέλος, η παρούσα πρόταση αποτελεί απόρροια της δέσμευσης της Επιτροπής να απλουστεύσει το περιεχόμενο του κεκτημένου και να το ενημερώσει. Η πρόταση εντάσσεται στο πρόγραμμα "βελτίωση της νομοθεσίας" της Επιτροπής για ενημέρωση και απλούστευση του κοινοτικού κεκτημένου. Η προκύπτουσα νομοθετική απλούστευση προσφέρει μεγαλύτερη νομική σαφήνεια, διατάξεις που μπορούν να ελεγχθούν καλύτερα και επιτρέπουν

αποτελεσματική εφαρμογή και γενικότερη συνοχή με τις διατάξεις των κανονισμών για την πρόσβαση στην αγορά μεταφορών³. Δίνει επίσης στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να μειώσουν κάπως τον περιττό διοικητικό φόρτο που συνδέεται με τους ελέγχους.

Ο εκσυγχρονισμός των κανόνων πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ιδίως με την καθιέρωση ηλεκτρονικών μητρώων, είναι ένα από τα πρώτα μέτρα που θα ληφθούν στο πλαίσιο του "Προγράμματος δράσης για τη μείωση του διοικητικού φόρτου στην Ευρωπαϊκή Ένωση" που πρότεινε η Επιτροπή στις 24 Ιανουαρίου 2007⁴. Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 8^{ης} και 9^{ης} Μαρτίου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο καλούνται να δώσουν ιδιαίτερη προτεραιότητα σε αυτά τα πρώτα μέτρα και επομένως στην εξέταση και την έγκριση της παρούσας πρότασης.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Της παρούσας πρότασης προηγήθηκε δημόσια διαβούλευση, η οποία πραγματοποιήθηκε με σκοπό να συλλεγούν όσο το δυνατόν περισσότερα σχόλια από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η διαβούλευση διοργανώθηκε μαζί με εκείνη για την παράλληλη αναδιατύπωση των τεσσάρων κανονισμών για την πρόσβαση στην αγορά και πραγματοποιήθηκε μέσω ερωτηματολογίου που δημοσιεύθηκε στο Ίντερνετ και εστάλη ταχυδρομικώς σε όλες τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις του τομέα των οδικών μεταφορών.

Η Επιτροπή έλαβε 67 απαντήσεις από εθνικές αρχές, εθνικές και ευρωπαϊκές οργανώσεις εκπροσώπησης των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών, των πελατών τους και διαφόρων άλλων οικονομικών συμφερόντων. Η Επιτροπή διοργάνωσε στις 7 Νοεμβρίου 2006 ακρόαση των ενδιαφερομένων μερών που είχαν απαντήσει γραπτώς στη δημόσια διαβούλευση ή που εντωμεταξύ είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον. Στην ακρόαση παρέστησαν 42 αντιπροσωπείες του κλάδου και 37 παρατηρητές που εκπροσώπησαν τις εθνικές διοικήσεις.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη θεωρούν εν γένει ότι πρέπει να εναρμονισθούν περισσότερο, να εφαρμόζονται και να ελέγχονται καλύτερα οι όροι που πρέπει να πληρούνται για να χορηγείται άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα. Εξαιρουμένων των επιχειρήσεων μεταφοράς επιβατών, οι οποίες κρίνουν σκόπιμο υψηλότερο επίπεδο των απαιτούμενων προτύπων, οι υπόλοιπες επιχειρήσεις συνιστούν να δοθεί προτεραιότητα στην εναρμόνιση των ισχυόντων εθνικών κανόνων. Σε γενικές γραμμές συνηγορούν υπέρ:

- της βελτίωσης της επιτήρησης και της παρακολούθησης με ελέγχους που στοχεύουν κυρίως στις επιχειρήσεις που παρουσιάζουν κινδύνους (και όχι με συχνότερους συστηματικούς ελέγχους), με ανταλλαγή επιχειρησιακών πληροφοριών μεταξύ των αρχών διαφόρων κρατών μελών που έχουν αναλάβει να επιτηρούν τη χρηστή συμπεριφορά των επιχειρήσεων και με χρήση ηλεκτρονικών μητρώων, τα οποία θα μειώσουν το διοικητικό κόστος·

³ Βλ. προηγουμένως.

⁴ COM(2007) 23 τελικό.

- της καθιέρωσης κοινών διατάξεων που θα εξασφαλίζουν πραγματική και σταθερή εγκατάσταση των επιχειρήσεων, έτσι ώστε να μειωθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού από τις εταιρείες "γραμματοκιβώτια".
- της εναρμόνισης των δεικτών που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση της χρηματοπιστωτικής ικανότητας και του επιπέδου των εξετάσεων επαγγελματικής επάρκειας·
- της διασφάλισης ότι το πρόσωπο που είναι κάτοχος του πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας είναι εκείνο που διευθύνει πραγματικά τις μεταφορικές δραστηριότητες και όχι απλώς ένα όνομα για την απόκτηση της άδειας.

Όλες οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή. Πολλές από αυτές επέτρεψαν να βελτιωθεί η συνημμένη πρόταση και η ανάλυση των επιπτώσεων. Η Επιτροπή διεύρυνε έτσι το φάσμα των επιλογών που έπρεπε να αξιολογήσει για να αποτυπωθούν οι διάφορες απόψεις που εκφράστηκαν. Επίσης, δεν ακολούθησε την ιδέα να αντικατασταθεί ο όρος της χρηματοπιστωτικής ικανότητας από υποχρεωτική ασφάλιση επαγγελματικής ευθύνης, διότι η ιδέα δεν κρίθηκε αρκετά ώριμη από αρκετά ενδιαφερόμενα μέρη.

Η σύνοψη των παρεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης, το κείμενο των επιμέρους απαντήσεων και τα πρακτικά της ακρόασης της 7^{ης} Νοεμβρίου 2006 υπάρχουν στην ιστοσελίδα:

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm

2.2. Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Η Επιτροπή στηρίχθηκε κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης στην ανεξάρτητη εμπειρογνωμοσύνη του καθηγητή Brian Bayliss, συμπροέδρου μιας επιτροπής έρευνας το 1994, η οποία είχε συντάξει τότε πλήρη έκθεση για την κατάσταση προόδου της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και το έργο που απέμενε να επιτελεσθεί την εποχή εκείνη.

2.3. Ανάλυση των επιπτώσεων

Η ανάλυση των επιπτώσεων, η οποία πραγματοποιήθηκε για την εκπόνηση της παρούσας πρότασης, είχε ως αντικείμενο όλη την αναδιατύπωση των κανόνων που αφορούν την πρόσβαση στο επάγγελμα και την πρόσβαση στην αγορά, δεδομένων των μεταξύ τους στενών δεσμών μεταξύ αυτών και των αλληλεπιδράσεών τους. Στηρίζεται σε μελέτες που πραγματοποιήθηκαν το 2004, 2005 και 2006. Προσέχθηκε ιδιαίτερα και έγινε αναπροσαρμογή του πεδίου της ανάλυσης με βάση τις αντιδράσεις των ενδιαφερομένων όπως και προσαρμογή της παρούσας πρότασης στα συμπεράσματα της ανάλυσης.

Αξιολογήθηκαν πέντε πολιτικές επιλογές:

- (1) Η επιλογή "χωρίς αλλαγή" θα άφηνε αμετάβλητη την ισχύουσα νομοθεσία περί οδικών μεταφορών. Τα προβλήματα που περιγράφηκαν στην αρχή του παρόντος κειμένου θα παρέμεναν ή ακόμη και θα επιδεινώνονταν προοδευτικά με το άνοιγμα των ενδομεταφορών σε όλα τα κράτη μέλη.
- (2) Η επιλογή "τεχνική και μη κανονιστική απλούστευση" θα συγχώνευε και θα κωδικοποιούσε τις πέντε νομοθετικές πράξεις της ΕΚ σε τρεις. Θα παρείχε στα

κράτη μέλη και τον κλάδο μη δεσμευτικές κατευθύνσεις εφαρμογής. Η επιλογή αυτή θα ήταν εύκολη στην εφαρμογή της αλλά δεν θα μπορούσε να ελαττώσει τις διαφορές μεταξύ των εθνικών κανόνων και άρα και τα κύρια προβλήματα που εντοπίστηκαν αρχικά.

- (3) Η επιλογή της "εναρμόνισης" θα μετέτρεπε την ισχύουσα οδηγία και τους τέσσερις κανονισμούς σε τρεις κανονισμούς, ούτως ώστε να εναρμονισθεί περισσότερο η πρόσβαση στο επάγγελμα, να αυξηθεί η νομική σαφήνεια για τις ενδομεταφορές και να βελτιωθεί η εφαρμογή τους. Η επιλογή αυτή θα συνέβαλε στην επίτευξη όρων θεμιτού ανταγωνισμού, θα βελτίωνε τη συμμόρφωση προς τους κανόνες των οδικών μεταφορών, ιδίως προς τους κανόνες που αφορούν την ασφάλεια, και θα ανέβαζε το μέσο επαγγελματικό επίπεδο του τομέα.
- (4) Η επιλογή των "ανώτερων προτύπων ποιότητας" θα εισήγαγε προοδευτικά υψηλότερες απαιτήσεις για την χρηματοπιστωτική ικανότητα και υποχρεωτική συνεχή εκπαίδευση των διαχειριστών μεταφορών στις επιχειρήσεις. Βραχυπρόθεσμα, η επιλογή αυτή θα δυσχέραινε αναλογικά περισσότερο την είσοδο των μικρών επιχειρήσεων στην αγορά. Μακροπρόθεσμα, θα ενθάρρυνε τους ικανότερους μεταφορείς προς όφελος όλης της κοινωνίας.
- (5) Η επιλογή της "ελευθέρωσης" θα άνοιγε περισσότερο τις ενδομεταφορές στον ανταγωνισμό και θα ελευθέρωνε τα τακτικά διεθνή δρομολόγια με πούλμαν. Η επιλογή αυτή θα μείωνε ορισμένα κόμιστρα, χωρίς κατ' ανάγκη να βελτιωθεί η από κοινωνικοοικονομική σκοπιά αποτελεσματικότητα των οδικών μεταφορών, αφού δεν θα είχε προηγουμένως συντελεσθεί περαιτέρω εναρμόνιση, μεταξύ άλλων και από φορολογική και κοινωνική άποψη. Η επιλογή αυτή θα είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια θέσεων απασχόλησης σε ορισμένες χώρες. Σε κάθε περίπτωση, λόγω της πιθανής έκτασης των επιπτώσεών της, θα χρειαζόταν πιο διεξοδική ανάλυση και η επιλογή θα υπερέβαινε το πλαίσιο της απλούστευσης, στο οποίο εντάσσεται η παρούσα πρόταση.

Με βάση τα αποτελέσματα αυτά, η παρούσα πρόταση αποτυπώνει την τρίτη επιλογή, αυτήν της "εναρμόνισης". Η σύνοψη και το πλήρες κείμενο της ανάλυσης των επιπτώσεων έχουν επισυναφθεί στην παρούσα πρόταση. Στην ανάλυση των επιπτώσεων κρίνεται ότι ο προτεινόμενος κανονισμός, σε συνδυασμό με τους δύο εκ παραλλήλου προτεινόμενους κανονισμούς για την πρόσβαση στην αγορά, θα μειώσει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, θα βελτιώσει την τήρηση των κανόνων σε κοινωνικά θέματα και των κανόνων οδικής ασφάλειας από τους μεταφορείς και θα δώσει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να μειώσουν το διοικητικό τους κόστος κατά περίπου 190 εκατομμύρια ευρώ ετησίως⁵.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

3.1. Σύνοψη των προτεινόμενων μέτρων

Ο προτεινόμενος κανονισμός καθορίζει τους όρους που πρέπει να πληρούν όλες οι επιχειρήσεις για να τους χορηγηθεί η άδεια να ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Αποσαφηνίζει και συμπληρώνει τις υπάρχουσες νομοθετικές διατάξεις, έτσι ώστε να

⁵ Σύνολο της ΕΕ των 27.

ενισχυθεί η συνοχή τους και να εξασφαλισθεί αποτελεσματική και ομοιογενής εφαρμογή. Καθιερώνει:

- την ευθύνη του διαχειριστή μεταφορών που δανείζει σε μια επιχείρηση το πιστοποιητικό του επαγγελματικής επάρκειας, έτσι ώστε αυτή να λάβει άδεια, και επίσης την αυστηρότερη πλαισίωση των δεσμών του με την επιχείρηση αυτή·
- τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται για να υπάρχει πραγματική και σταθερή εγκατάσταση επιχείρησης σε κράτος μέλος και για την ορθή επιτήρηση της συμπεριφοράς της από την αρμόδια αρχή που της χορήγησε την άδεια να ασκεί το επάγγελμα·
- συγκρίσιμους χρηματοοικονομικούς δείκτες για τη μέτρηση της χρηματοπιστωτικής ικανότητας των επιχειρήσεων, ελάχιστη υποχρεωτική εκπαίδευση 140 ωρών πριν την εξέταση για την πιστοποίηση της επαγγελματικής επάρκειας, στην οποία πρέπει να υποβάλλονται όλοι οι υποψήφιοι, και τη διαπίστευση των εκπαιδευτικών και των εξεταστικών κέντρων·
- την υποχρέωση των αρχών, όταν διαπιστώνουν ότι ένας μεταφορέας δεν τηρεί τους όρους χρησιμοθηρίας, χρηματοπιστωτικής ικανότητας ή επαγγελματικής επάρκειας, να τον προειδοποιούν και, εφόσον αυτός δεν συμμορφώνεται μέσα σε ορισμένη προθεσμία, να του επιβάλλουν διοικητικές κυρώσεις, οι οποίες μπορούν να κυμαίνονται από την ανάκληση της άδειας του μέχρι τον αποκλεισμό του διαχειριστή μεταφορών·
- την μεταξύ κρατών μελών αναγνώριση των παραβιάσεων των κοινοτικών κανόνων για τις οδικές μεταφορές. Η αμοιβαία αυτή αναγνώριση θα χρησιμεύσει επίσης στην καταχώριση των σοβαρών και επανειλημμένων παραβάσεων, ανεξαρτήτως του τόπου στον οποίο διαπράττονται, οι οποίες μετά από κάποιο όριο δυνατόν να οδηγούν σε μείωση της χρησιμοθηρίας ενός μεταφορέα και να τον εκθέτουν στις κυρώσεις που προαναφέρθηκαν·
- ηλεκτρονικά μητρώα διασυνδεδεμένα μεταξύ όλων των κρατών μελών για να μειωθεί το διοικητικό κόστος το συναφές με την παρακολούθηση και την επιτήρηση των επιχειρήσεων και για να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών·
- προοδευτική κατάργηση ορισμένων καθεστώτων εξαίρεσης τα οποία, επειδή αυτό ήταν στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, χορηγούνταν με άνισο τρόπο στις επιχειρήσεις. Τα καθεστώτα αυτά δεν δικαιολογούνται πλέον και στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό επί ζημιά της συντριπτικής πλειονότητας των επιχειρήσεων που δεν επωφελούνται από αυτά.

3.2. Νομική βάση

Ο προτεινόμενος κανονισμός, με τον οποίο καταργείται η οδηγία 96/26/EK, βασίζεται στο άρθρο 71 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

3.3. Αρχή της επικουρικότητας

Στόχος της παρούσας πρότασης είναι ουσιαστικά να εναρμονισθούν οι εθνικοί κανόνες που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις για να αποκτήσουν πρόσβαση στο επάγγελμα και να ενισχυθεί

η αποτελεσματικότητα της εσωτερικής αγοράς. Η εναρμόνιση αυτή δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από κάθε κράτος μέλος μεμονωμένα. Επιπλέον, η πρόταση αποσκοπεί στη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών των κρατών μελών, οι οποίες ελέγχουν τη συμμόρφωση στους κανόνες πρόσβασης στο επάγγελμα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνον εν μέρει σε διμερή βάση από τα κράτη μέλη. Απαιτείται επομένως κοινοτική δράση εξαιτίας της αδυναμίας των μεμονωμένων κρατών μελών ή μιας ομάδας κρατών μελών να λύσουν ικανοποιητικά τα υπάρχοντα προβλήματα.

3.4. Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας για τους εξής λόγους:

- η πρόταση θέτει ορισμένους κοινούς όρους αλλά δεν αντιτίθεται στη δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν επιπροσθέτως δικούς τους όρους για την πρόσβαση στο επάγγελμα·
- ο μόνος περιορισμός στη δυνατότητα αυτή απορρέει από την αρχή της ελευθερίας εγκατάστασης και από την αναγκαιότητα να εξασφαλισθεί αμοιβαία αναγνώριση ορισμένων βεβαιώσεων, η πρόταση όμως δεν εισάγει ριζικές αλλαγές σε σύγκριση με τις ήδη ισχύουσες διατάξεις·
- η πρόταση παρέχει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να επιλέξουν με ποια από τις δύο μεθόδους θα αποδεικνύουν οι επιχειρήσεις τη χρηματοπιστωτική ικανότητά τους (χρηματοοικονομικοί δείκτες ή τραπεζική εγγύηση)·
- οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται στις εθνικές αρχές, οι οποίες χορηγούν την άδεια άσκησης επαγγέλματος σέβονται τη διακριτική εξουσία τους, ιδίως όσον αφορά τη διαπίστωση και την κρίση των παραβάσεων. Με βάση τη νομολογία του Δικαστηρίου στην απόφασή του της 13^{ης} Σεπτεμβρίου 2005⁶, στην πρόταση υιοθετείται κοινή προσέγγιση όσον αφορά την επιβολή διοικητικών κυρώσεων όπως είναι η αφαίρεση αδειών. Επειδή είναι γνωστό ότι τέτοιες κυρώσεις είναι αποτρεπτικού χαρακτήρα, ο κανονισμός δεν προβλέπει άλλες ποινικές ή χρηματικές κυρώσεις και παρέχει στα κράτη μέλη την ελευθερία να ενεργήσουν αναλόγως.

Παρατηρείται τέλος, ότι η εναρμόνιση των όρων άσκησης του επαγγέλματος δεν είναι δυνατόν να περιορισθεί μόνον στις επιχειρήσεις που έχουν άδεια διεθνών μεταφορών. Όντως, μετά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, οι εθνικές αγορές δεν είναι πλέον κατακερματισμένες, και τούτο για πολλούς λόγους:

- αρκετά κράτη μέλη δεν κάνουν καμιά διάκριση μεταξύ αδειών που χορηγούνται για διεθνή μεταφορά και αδειών για καθαρά εθνική μεταφορά·
- στα άλλα κράτη μέλη, οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια να εκτελούν μεταφορές μόνον μέσα σε ένα κράτος μέλος ανταγωνίζονται τις επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών που εκτελούν ενδομεταφορές·

⁶ Υπόθεση C-176/03. Με την απόφαση αυτή, το Δικαστήριο εξηγεί ότι ο κοινοτικός νομοθέτης μπορεί να λάβει μέτρα σχετιζόμενα με το ποινικό δίκαιο των κρατών μελών, όταν η εφαρμογή ποινικών κυρώσεων είναι απαραίτητο μέτρο για την αντιμετώπιση των σοβαρών ζημιών στο περιβάλλον.

- οι επιχειρήσεις που έχουν άδεια διεθνών μεταφορών στρέφονται προς την εθνική αγορά όταν, λόγω συγκυρίας, δεν βρίσκουν πλέον πελάτες για να διοχετεύσουν εμπορεύματα σε άλλα κράτη μέλη.

Ο προτεινόμενος κανονισμός, όπως και η ισχύουσα οδηγία, αφορά επομένως όλες τις μεταφορές, δηλαδή και αυτές που πραγματοποιούνται σε εθνικό επίπεδο.

3.5. Επιλογή νομοθετικού μέσου

Κύριος στόχος της αναθεώρησης των κανόνων πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα είναι να εξασφαλισθεί αποτελεσματικότερη και πιο ομοιόμορφη εφαρμογή των σχετικών κανόνων. Ο κανονισμός, ο οποίος επιτρέπει άμεση και πιο ομοιόμορφη εφαρμογή, κρίνεται λοιπόν το πιο ενδεδειγμένο νομοθετικό μέσο. Θα εξασφαλίσει μεγαλύτερη διαφάνεια και θα μειώσει ως ένα βαθμό το διοικητικό κόστος. Αυτό το νομοθετικό μέσο κρίνεται ακόμη πιο κατάλληλο από τη στιγμή που η πρόσβαση στο επάγγελμα αποτελεί τον βασικό όρο πρόσβασης στην αγορά, για την οποία χρησιμοποιείται ο κανονισμός ως νομοθετικό μέσο από το 1992.

3.6. Δημοσιονομικές επιπτώσεις

Η πρόταση δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τον κοινοτικό προϋπολογισμό.

3.7. Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Ο προτεινόμενος κανονισμός παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ και η ισχύς του πρέπει να τον καταλαμβάνει.

4. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

4.1. Διατήρηση ισχυουσών διατάξεων

Η παρούσα πρόταση συμπληρώνει και αναθεωρεί τους υπάρχοντες κανόνες πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Περιλαμβάνει επομένως αρκετές αρχές και διατάξεις της οδηγίας 96/26/EK:

- τους τρεις όρους που πρέπει να πληροί μια επιχείρηση που επιθυμεί να έχει πρόσβαση στο επάγγελμα (χρηστοθήεια, επαγγελματική επάρκεια, χρηματοπιστωτική ικανότητα (άρθρο 3)·
- την αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων προς διευκόλυνση της ελεύθερης εγκατάστασης (άρθρα 18 έως 20)·
- το υπόδειγμα πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας (παράρτημα II) και τον κατάλογο των θεματικών πεδίων που πρέπει να κατέχει ο υποψήφιος για να αποκτήσει το πιστοποιητικό αυτό (παράρτημα I).

Η προσφυγή στην αναδιτύπωση, βάσει της διοργανικής συμφωνίας της 28^{ης} Νοεμβρίου 2001 για πιο δομημένη χρήση της τεχνικής της αναδιτύπωσης νομικών πράξεων, δεν θα είχε ωστόσο ως αποτέλεσμα να επιτευχθεί η αναγκαία μεγαλύτερη νομική σαφήνεια. Αυτές οι αρχές και διατάξεις συνιστούν κεκτημένα, τα οποία δεν είναι δυνατόν να τεθούν υπό αμφισβήτηση. Η Επιτροπή καλεί συνεπώς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το

Συμβούλιο να το λάβουν αυτό σοβαρά υπόψη τους και να ασκήσουν την προνομιακή αρμοδιότητά τους στις νέες διατάξεις που διαλαμβάνονται στη συνέχεια.

4.2. Νέες διατάξεις

4.2.1. Αποσαφήνιση ορισμών και επικαιροποίηση του πεδίου εφαρμογής

Το άρθρο 1 συμπληρώνει τον κατάλογο των ορισμών με σκοπό να διευκολυνθεί μια πιο ομοιογενής εφαρμογή. Το άρθρο 2 ορίζει ένα νέο πεδίο εφαρμογής το οποίο να είναι συνεκτικό με άλλα νομοθετήματα για τις οδικές μεταφορές, αναφέρεται σε όλα τα οχήματα άνω των 3,5 τόνων και περιορίζοντας τις εξαιρέσεις σε ορισμένες μεταφορές σαφώς προσδιοριζόμενες σε άλλες κοινοτικές πράξεις.

4.2.2. Όρος εγκατάστασης

Τα άρθρα 3 και 5 καθορίζουν κοινούς κανόνες ούτως ώστε μόνον οι επιχειρήσεις που διαθέτουν πραγματική και σταθερή εγκατάσταση να μπορούν να αποκτούν άδεια άσκησης επαγγέλματος. Στόχος είναι να υπόκεινται όλες οι επιχειρήσεις στην ίδια επιτήρηση και να αποφεύγεται το ενδεχόμενο να διαφεύγει κάποια επιχείρηση της επιτήρησης των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών όπου είναι εγκατεστημένη. Η σταθερή και πραγματική εγκατάσταση συνεπάγεται, βάσει του άρθρου 5, την ύπαρξη γραφείου, ταξινομημένων οχημάτων και κέντρου εκμετάλλευσης.

4.2.3. Ευαισθητοποίηση του διαχειριστή μεταφορών ως προς τις ευθύνες του

Το άρθρο 4 διευκρινίζει τους δεσμούς τους οποίους πρέπει να έχει με την επιχείρηση της οποίας τις μεταφορικές δραστηριότητες καλείται να διευθύνει, το πρόσωπο που διαθέτει την απαραίτητη επαγγελματική επάρκεια (ονομαζόμενο "διαχειριστής μεταφορών"). Το πρόσωπο αυτό πρέπει να εργάζεται στην επιχείρηση και να αμείβεται από αυτήν. Καθώς το πρόσωπο αυτό θεωρείται ότι διευθύνει πραγματικά και σε μόνιμη βάση τη δραστηριότητα εκτέλεσης μεταφορών της επιχείρησης, πρέπει να αναλαμβάνει την ευθύνη για τις συνέπειες των αποφάσεών του και συνεπώς καθίσταται υπεύθυνος για τις παραβάσεις που διαπράττονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων που διευθύνει. Η ευθύνη του νοείται ως η οριζόμενη βάσει του παρόντος κανονισμού, χωρίς πάντως να προδικάζει τις ποινικές ή χρηματικές ευθύνες που υπέχει βάσει της οικείας εθνικής νομοθεσίας σε κάθε κράτος μέλος. Η δυνατότητα των μικροεπαγγελματιών να προσφεύγουν σε άλλο διαχειριστή μεταφορών για να αποκτήσουν άδεια πλαισιώνεται κανονιστικά, ιδίως με σκοπό να ενισχυθεί η ανεξαρτησία τους έναντι των μεγαλύτερων μεταφορικών επιχειρήσεων που τους αναθέτουν τις μεταφορές (αποστολές) τους, και να προστατευθούν έτσι από την πρακτική της συγκαλυμμένης απασχόλησης.

4.2.4. Ακρίβεια των όρων που πρέπει να τηρούνται όσον αφορά τη χρησιμοποίηση

Το άρθρο 6 προσδιορίζει τον κατάλογο των κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων, οι σοβαρές παραβάσεις των οποίων μπορούν να οδηγήσουν σε απώλεια χρησιμοποίησης, ακόμη και εάν διαπράττονται σε άλλα κράτη μέλη. Επισημαίνει επίσης ότι οι ήσσονος σημασίας παραβάσεις, μετά από ορισμένο αριθμό επαναλήψεών τους, μπορούν να θεωρηθούν σοβαρές. Παρέχει στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για την κατάρτιση κοινού καταλόγου αυτών των παραβάσεων. Ο κατάλογος αυτός αποτελεί προϋπόθεση για κάθε ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ

κρατών μελών και για τον καθορισμό κοινών ορίων, η υπέρβαση των οποίων πρέπει να συνεπάγεται αφαίρεση της άδειας.

4.2.5. *Νέοι δείκτες για τη μέτρηση της χρηματοπιστωτικής ικανότητας μιας επιχείρησης*

Το άρθρο 7 εισάγει σαφέστερους δείκτες για τη μέτρηση της χρηματοπιστωτικής ικανότητας μιας επιχείρησης. Οι επιχειρήσεις ή τα κράτη μέλη έχουν δύο επιλογές: είτε το κυκλοφορούν ενεργητικό και ο δείκτης ρευστότητας (σύμφωνα με την ορολογία της τέταρτης λογιστικής οδηγίας)⁷ που καθορίζονται με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς της επιχείρησης πρέπει να τοποθετούνται εντός σε ορισμένα όρια, είτε η επιχείρηση πρέπει να αποδείξει την χρηματοπιστωτικής της ικανότητα με τραπεζική εγγύηση. Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που προτείνονται χρησιμοποιούνται ευρέως στη χρηματοοικονομική ανάλυση για να εκτιμηθεί κατά πόσον μια επιχείρηση είναι σε θέση να εκπληρώνει τις βραχυπρόθεσμες οφειλές της μέσα σε μικρά χρονικά περιθώρια.

4.2.6. *Βελτίωση της επαγγελματικής επάρκειας*

Το άρθρο 8 εισάγει κοινή προσέγγιση, στην οποία συνδυάζεται η εκπαίδευση με την υποχρεωτική εξέταση για τον έλεγχο της επαγγελματικής επάρκειας, και η οποία ισχύει για όλους τους υποψηφίους, ακόμη και για εκείνους που έχουν επαγγελματική πείρα, όπως και για τους κατόχους διπλωμάτων. Προβλέπει άλλωστε ένα ελάχιστο σύστημα διαπίστευσης των κέντρων εκπαίδευσης και των εξεταστικών κέντρων και προάγει την ανταλλαγή πείρας μεταξύ κρατών μελών στο πεδίο αυτό. Τέλος, καταργείται πλέον η δυνατότητα των κρατών μελών να κάνουν διάκριση του επιπέδου των προσόντων ανάλογα με το διεθνή ή μη χαρακτήρα της μεταφοράς. Όντως, τα πρόσωπα που έχουν τα προσόντα να διευθύνουν τις μεταφορικές δραστηριότητες θα έχουν οπωσδήποτε την ευκαιρία κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας τους να διευθύνουν μεταφορές μεταξύ διαφόρων κρατών μελών.

4.2.7. *Βελτίωση της παρακολούθησης και της επιτήρησης*

Τα άρθρα 9, 10, 11 και 13 αποσαφηνίζουν και ενισχύουν τον ρόλο των αρχών που έχουν ορίσει τα κράτη μέλη για να ελέγχουν ότι πράγματι οι επιχειρήσεις πληρούν τους όρους που προβλέπονται από τον κανονισμό. Τα άρθρα αυτά εισάγουν κοινές αρχές έτσι ώστε να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη διαφάνεια, συγκρισιμότητα και εν τέλει αξιοπιστία των κανόνων πρόσβασης στο επάγγελμα. Τα άρθρα 10 και 12 καθορίζουν ως εκ τούτου τις προθεσμίες που πρέπει να τηρούν οι εν λόγω αρχές για την εξέταση των υποψηφιοτήτων αλλά και τις προθεσμίες που μπορούν να τάσσονται στις επιχειρήσεις ώστε να τακτοποιούν την κατάστασή τους προτού υποστούν κυρώσεις. Το άρθρο 12 υποχρεώνει τις αρμόδιες αρχές να προειδοποιούν τις επιχειρήσεις που κινδυνεύουν να μην πληρούν πλέον τους όρους του κανονισμού. Το άρθρο 21 ορίζει μια κλίμακα διοικητικών κυρώσεων, η οποία κυμαίνεται από την μερική αφαίρεση της άδειας έως τον πλήρη αποκλεισμό του διαχειριστή μεταφορών. Όσον αφορά τους ελέγχους, το άρθρο 11 επιβάλλει συχνότερους μεν αλλά στοχοθετημένους ελέγχους, με τους οποίους τα κράτη μέλη θα μπορούν να αντικαταστήσουν τους ισχύοντες σήμερα συστηματικούς ελέγχους ανά πενταετία.

⁷ Τέταρτη οδηγία 78/660/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 25.7.1978, περί των ετησίων λογαριασμών εταιρειών ορισμένων μορφών.

Η μέθοδος των στοχοθετημένων ελέγχων έχει αποδειχθεί άλλωστε αποτελεσματική για τη διαπίστωση παραβάσεων και για τη μείωση του διοικητικού κόστους, διότι ελέγχονται μόνον οι επιχειρήσεις που έχουν χαρακτηριστεί ότι παρουσιάζουν κινδύνους.

4.2.8. Απλούστευση και διοικητική συνεργασία

Το άρθρο 15 καθιερώνει σε κάθε κράτος μέλος τη σύσταση ηλεκτρονικού μητρώου επιχειρήσεων, το οποίο πρέπει μέχρι τα τέλη του 2010 να είναι διασυνδεδεμένο σε ευρωπαϊκό επίπεδο τηρουμένων των κανόνων προστασίας των προσωπικών δεδομένων. Τέτοια μητρώα υπάρχουν ήδη σε πολλά κράτη μέλη και έχουν αποδειχθεί αποτελεσματικά στη μείωση του διοικητικού κόστους επιτήρησης των επιχειρήσεων. Το άρθρο 16 υπενθυμίζει τους βασικούς εφαρμοστέους κανόνες σε θέματα προστασίας προσωπικών δεδομένων, σύμφωνα με την οδηγία 95/46/EK. Το άρθρο 17 προβλέπει τη δημιουργία εθνικών κέντρων επαφής για την ανταλλαγή πληροφοριών, καθώς και ορισμένες διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται (αναλύονται διεξοδικότερα στις προτάσεις κανονισμού που εγκρίθηκαν παράλληλα με την παρούσα πρόταση).

4.2.9. Λοιπές νέες διατάξεις

Οι υπόλοιπες τροποποιήσεις ουσίας αναφέρονται σε γενικές διατάξεις οι οποίες απορρέουν από τις προαναφερόμενες τροποποιήσεις και αφορούν ιδίως στον καθορισμό της εφαρμοστέας μεταβατικής περιόδου και στην προοδευτική κατάργηση των αδικαιολόγητων ιστορικών δικαιωμάτων, στους κανόνες επιτροπολογίας και στις εκθέσεις που πρέπει να συντάσσονται για αυστηρότερη παρακολούθηση σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

αφού συμβουλευθήκαν τον Ευρωπαίο επόπτη προστασίας δεδομένων,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 251 της Συνθήκης³,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η ολοκλήρωση μιας εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών με θεμιτούς όρους ανταγωνισμού απαιτεί την ομοιόμορφη εφαρμογή κοινών κανόνων χορήγησης αδειών πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή επιβατών, στο εξής ονομαζόμενο «επάγγελμα του οδικού μεταφορέα». Αυτοί οι κοινοί κανόνες μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη υψηλού επιπέδου επαγγελματικής επάρκειας των μεταφορέων, στην ορθολογική οργάνωση της αγοράς, στη βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης προς όφελος των μεταφορέων, των πελατών τους και της οικονομίας γενικότερα, καθώς και σε μεγαλύτερη οδική ασφάλεια. Μπορούν επίσης να ευνοήσουν την αποτελεσματική άσκηση του δικαιώματος εγκατάστασης των μεταφορέων.
- (2) Η οδηγία 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29^{ης} Απριλίου 1996, για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και την αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα

¹ ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

² ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

³ ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

των εθνικών και διεθνών μεταφορών⁴, καθόρισε τους ελάχιστους όρους για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, καθώς και την αμοιβαία αναγνώριση των εγγράφων που απαιτούνται προς το σκοπό αυτό. Η πείρα, η ανάλυση επιπτώσεων και διάφορες μελέτες δείχνουν ότι η οδηγία εφαρμόζεται με πολύ ανομοιογενή τρόπο στα διάφορα κράτη μέλη. Η διαφορά αυτή έχει πολλές αρνητικές συνέπειες, όπως ιδίως οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, ορισμένη αδιαφάνεια στην αγορά, οι ανισότητες στους διενεργούμενους ελέγχους και ο κίνδυνος επιχειρήσεις με χαμηλό επίπεδο επαγγελματικής επάρκειας να είναι αμελείς ή να τηρούν λιγότερο αυστηρά τους κανόνες οδικής ασφάλειας και εργασιακών σχέσεων, γεγονός που μπορεί να βλάψει την εικόνα του κλάδου.

- (3) Οι συνέπειες αυτές είναι ακόμη σοβαρότερες όταν μπορούν να διαταράξουν την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών. Η πρόσβαση στην αγορά διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων και ορισμένων ενδομεταφορών είναι ανοικτή στις επιχειρήσεις όλης της Κοινότητας. Ο μόνος όρος που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις αυτές είναι να διαθέτουν κοινοτική άδεια, την οποία μπορούν να αποκτήσουν εφόσον πληρούν τους όρους πρόσβασης στο επάγγελμα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... για τις οδικές μεταφορές επιβατών.
- (4) Κρίνεται επομένως σκόπιμη η ενημέρωση των ισχυόντων κανόνων για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, ώστε να εξασφαλισθεί πιο ομοιογενής και αποτελεσματική εφαρμογή τους. Καθώς η τήρηση αυτών των κανόνων αποτελεί την κύρια προϋπόθεση για την πρόσβαση στην κοινοτική αγορά και, επειδή για την πρόσβαση στην αγορά τα ισχύουσες κοινοτικές νομοθετικές πράξεις είναι κανονισμοί, κρίνεται ότι το καταλληλότερο νομοθετικό μέσο είναι ένας κανονισμός που να διέπει την πρόσβαση στο επάγγελμα.
- (5) Μεριμνώντας για το θεμιτό ανταγωνισμό, οι κοινοί κανόνες άσκησης του επαγγέλματος πρέπει να εφαρμόζονται όσο το δυνατόν ευρύτερα σε όλες τις επιχειρήσεις. Δεν είναι ωστόσο αναγκαίο να περιληφθούν στον κανονισμό οι επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές μόνον με πολύ μικρό αντίκτυπο στην αγορά μεταφορών.
- (6) Τα κράτη μέλη εγκατάστασης πρέπει να μεριμνούν ώστε οι επιχειρήσεις να πληρούν συνεχώς τους όρους που προβλέπει ο παρών κανονισμός και κατά τον τρόπο αυτό να μπορούν, εφόσον χρειασθεί, να αναστέλλουν ή να αφαιρούν τις άδειες που επιτρέπουν στις επιχειρήσεις αυτές να λειτουργούν στην αγορά. Η ορθή τήρηση και ο αξιόπιστος έλεγχος των όρων πρόσβασης στο επάγγελμα υπαγορεύουν να διαθέτουν οι επιχειρήσεις σταθερό και πραγματικό τόπο εγκατάστασης.
- (7) Κρίνεται σκόπιμο τα φυσικά πρόσωπα που διαθέτουν την απαιτούμενη χρηστικότητα και επαγγελματική επάρκεια να προσδιορίζονται σαφώς και να γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές. Τα πρόσωπα αυτά, τα οποία ονομάζονται "διαχειριστές μεταφορών", πρέπει να είναι εκείνα που διευθύνουν συνεχώς και πραγματικά τις δραστηριότητες μεταφορών των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών. Χρειάζεται να διευκρινισθεί με

⁴ EE L 124, 23.5.1996, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/103/ΕΚ (EE L 363, 20.12.2006, σ. 344).

ποιους όρους θεωρείται ότι ένα πρόσωπο αναλαμβάνει τη συνεχή και πραγματική διεύθυνση μιας μεταφορικής δραστηριότητας στο πλαίσιο μιας επιχείρησης.

- (8) Όσον αφορά τη χρησιμοθήεια του διαχειριστή μεταφορών, το πρόσωπο αυτό απαιτείται να μην έχει καταδικασθεί για σοβαρά ποινικά αδικήματα ή να μην του έχουν επιβληθεί σοβαρές κυρώσεις, ιδίως για παραβίαση κοινοτικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Στους τομείς που καλύπτει η κοινοτική νομοθεσία, είναι αναγκαίο να καθορισθούν από κοινού τα είδη των παραβάσεων και τα αντίστοιχα επίπεδα σοβαρότητάς τους που μπορούν να μειώσουν την χρησιμοθήεια μιας επιχείρησης.
- (9) Οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών πρέπει να διαθέτουν μια ελάχιστη χρηματοπιστωτική ικανότητα ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή έναρξη λειτουργίας τους στην αγορά και η χρηστή διαχείρισή τους. Η σημερινή μέθοδος ενός ελάχιστου κεφαλαίου και αποθεματικού δημιουργεί μεγάλη αβεβαιότητα ως προς τους οικονομικούς πόρους που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και δεν εγγυάται ότι μια δεδομένη επιχείρηση θα είναι ικανή να ανταποκριθεί στις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Πρέπει να χρησιμοποιούνται άλλοι, πιο ακριβείς και πρόσφοροι χρηματοοικονομικοί δείκτες, οι οποίοι να μπορούν να εξάγονται από τους ετήσιους λογαριασμούς. Οι επιχειρήσεις πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, εφόσον το επιθυμούν, να αποδεικνύουν την χρηματοπιστωτική τους ικανότητα με τραπεζική εγγύηση, μέθοδος η οποία μπορεί, για τις επιχειρήσεις αυτές, να είναι απλούστερη και λιγότερο δαπανηρή.
- (10) Το υψηλό επίπεδο επαγγελματικών προσόντων μπορεί να αυξήσει την κοινωνικοοικονομική απόδοση του τομέα των οδικών μεταφορών. Αρμόζει συνεπώς σε όσους είναι υποψήφιοι για τη θέση του διαχειριστή μεταφορών να αποκτούν ποιοτική εκπαίδευση. Για να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη ομοιογένεια στους όρους εκπαίδευσης και εξέτασης, όπως επίσης και διαφάνεια έναντι των υποψηφίων, χρειάζεται να προβλεφθεί ότι τα κράτη μέλη θα διαπιστεύουν, με βάση τα κριτήρια που εκείνα θα καθορίσουν, τα κέντρα εκπαίδευσης και εξέτασης. Για λόγους ισότητας και διαφάνειας, πρέπει επίσης να υποβάλλονται σε εξέταση όλοι οι υποψήφιοι, ακόμη και εκείνοι οι οποίοι, επειδή διαθέτουν πείρα ή δίπλωμα, μπορούν να απαλλαγούν από την υποχρεωτική αρχική εκπαίδευση. Μετά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, οι εθνικές αγορές δεν είναι πλέον κατακερματισμένες. Κατά συνέπεια, τα πρόσωπα που μπορούν να διευθύνουν τις μεταφορικές δραστηριότητες πρέπει να έχουν τις αναγκαίες γνώσεις για να διευθύνουν μεταφορές είτε αυτές είναι εθνικές είτε διεθνείς. Τα γνωστικά πεδία για την απόκτηση πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας και οι τρόποι διοργάνωσης των εξετάσεων ενδέχεται να εξελίσσονται ανάλογα με την τεχνική πρόοδο και για το λόγο αυτό πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα επικαιροποίησής τους.
- (11) Η άσκηση θεμιτού ανταγωνισμού και η πλήρης τήρηση των κανόνων που ισχύουν στις οδικές μεταφορές προϋποθέτουν την ύπαρξη στα κράτη μέλη ενός ομοιογενούς επιπέδου επιτήρησης και παρακολούθησης. Οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την επιτήρηση των επιχειρήσεων και για την εγκυρότητα της άδειάς τους έχουν καίριο ρόλο να διαδραματίσουν και πρέπει να εξασφαλισθεί ότι θα λαμβάνουν όταν χρειάζεται τα κατάλληλα μέτρα, ιδίως για την αναστολή ή την αφαίρεση αδειών, ή για να κηρύσσουν ακατάλληλους τους αμελείς ή κακοήθεις διαχειριστές μεταφορών. Οι επιχειρήσεις πρέπει ωστόσο να προειδοποιούνται και να διαθέτουν εύλογη προθεσμία ώστε να τακτοποιούν την κατάστασή τους υποστούν τέτοιες κυρώσεις.

- (12) Μια πιο οργανωμένη διοικητική συνεργασία μεταξύ κρατών μελών θα βοηθούσε στην αποτελεσματικότερη επιτήρηση των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε πολλά κράτη μέλη και στη μείωση του διοικητικού κόστους. Τα διασυνδεδεμένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο ηλεκτρονικά μητρώα επιχειρήσεων μπορούν, τηρουμένων των κοινοτικών κανόνων για την προστασία των προσωπικών δεδομένων, να διευκολύνουν τη συνεργασία αυτή και να μειώσουν το κόστος των ελέγχων τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τις διοικήσεις. Ηλεκτρονικά μητρώα επιχειρήσεων υπάρχουν ήδη στα περισσότερα κράτη μέλη. Η υποδομή διασύνδεσης επίσης υφίσταται ήδη μεταξύ των κρατών μελών. Η συστηματικότερη χρήση αυτών των εθνικών μητρώων επιχειρήσεων και η διασύνδεσή τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο μπορεί επομένως να κοστίσει λιγότερο και, μάλιστα, να συμβάλει σημαντικά στη μείωση του διοικητικού κόστους των ελέγχων βελτιώνοντας παράλληλα την αποτελεσματικότητα των ελέγχων.
- (13) Ορισμένα δεδομένα των μητρώων που αφορούν παραβάσεις και κυρώσεις είναι προσωπικού χαρακτήρα. Τα κράτη μέλη πρέπει επομένως να λάβουν τα μέτρα που είναι αναγκαία ώστε να τηρείται η οδηγία 95/46/EΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24^{ης} Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών⁵, ιδίως σε ό,τι αφορά τον έλεγχο της επεξεργασίας των δεδομένων αυτών από τις δημόσιες αρχές, το δικαίωμα πληροφόρησης των ενδιαφερομένων, το δικαίωμά τους για πρόσβαση στα δεδομένα και το δικαίωμα εναντίωσής τους. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, κρίνεται αναγκαίο να διατηρούνται αυτού του είδους τα δεδομένα επί τουλάχιστον δύο χρόνια, έτσι ώστε να αποφεύγεται η εγκατάσταση αποκλεισμένων επιχειρήσεων σε άλλα κράτη μέλη.
- (14) Η διασύνδεση των εθνικών μητρώων είναι ουσιώδους σημασίας για την ταχεία και αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών και για να εξασφαλίζεται ότι οι μεταφορείς ούτε θα δελεάζονται ούτε θα αναλαμβάνουν τον κίνδυνο να διαπράξουν σοβαρές παραβάσεις σε άλλα κράτη μέλη εκτός της χώρας εγκατάστασής τους. Για τη διασύνδεση αυτή απαιτείται να καθορισθεί από κοινού η ακριβής μορφή των ανταλλασσόμενων δεδομένων και οι τεχνικές διαδικασίες ανταλλαγής τους.
- (15) Για να αποβεί αποτελεσματική η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών, πρέπει να δημιουργηθούν εθνικά κέντρα επαφής και να προσδιορισθούν ορισμένες κοινές διαδικασίες όσον αφορά τις προθεσμίες και τις ελάχιστες πληροφορίες που πρέπει να διαβιβάζονται.
- (16) Για να διευκολυνθεί η ελευθερία εγκατάστασης, πρέπει να γίνει δεκτή ως επαρκής απόδειξη της χρησιμοποίησης για την πρόσβαση στις συγκεκριμένες δραστηριότητες στο κράτος μέλος υποδοχής, η κατάθεση κατάλληλων εγγράφων, τα οποία να έχουν εκδοθεί από αρμόδια αρχή της χώρας προέλευσης του οδικού μεταφορέα, και παράλληλα να εξασφαλισθεί ότι οι ενδιαφερόμενοι δεν έχουν κηρυχθεί ακατάλληλοι για την άσκηση του επαγγέλματος στα κράτη μέλη από τα οποία προέρχονται.

⁵ ΕΕ L 281, 23.11.1995, σ. 31.

- (17) Όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια, πρέπει να αναγνωρίζεται ως επαρκής απόδειξη από το κράτος μέλος εγκατάστασης ένα ενιαίο υπόδειγμα βεβαίωσης που θα εκδίδεται με βάση τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, έτσι ώστε να διευκολύνεται η ελεύθερη εγκατάσταση.
- (18) Η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού πρέπει να παρακολουθείται σε κοινοτικό επίπεδο, πράγμα που προϋποθέτει τη διαβίβαση τακτικών εκθέσεων για τη χρησιμοποίηση, τη χρηματοπιστωτική ικανότητα και την επαγγελματική επάρκεια των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, οι οποίες θα βασίζονται σε εκθέσεις με βάση τα εθνικά μητρώα.
- (19) Τα κράτη μέλη πρέπει να προβλέψουν τις κυρώσεις που θα ισχύουν για τις παραβιάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες της παράβασης και αποτρεπτικές.
- (20) Δεδομένου ότι οι στόχοι της προβλεπόμενης δράσης, δηλαδή ο εκσυγχρονισμός των κανόνων που διέπουν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και η εξασφάλιση πιο ομοιογενούς και συγκρίσιμης εφαρμογής τους στα κράτη μέλη, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και είναι συνεπώς δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (21) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού ενδείκνυται να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28^{ης} Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁶.
- (22) Συγκεκριμένα, ενδείκνυται να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να καταρτίσει κατάλογο των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των παραβάσεων που οδηγούν σε απώλεια της απαιτούμενης χρησιμοποίησης των οδικών μεταφορέων· να προσαρμόσει το παράρτημα του παρόντος κανονισμού στην τεχνική πρόοδο όσον αφορά τις γνώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την αναγνώριση της επαγγελματικής επάρκειας από τα κράτη μέλη, καθώς και το παράρτημα που αφορά το υπόδειγμα πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας· και να καταρτίσει κατάλογο των μέγιστων παραβάσεων που συνεπάγονται την αναστολή ισχύος ή την ανάκληση της αδείας άσκησης επαγγέλματος ή την κήρυξη ακαταλληλότητας. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, ή τη συμπλήρωσή του με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, τα εν λόγω μέτρα θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/EK. Για λόγους αποτελεσματικότητας, οι συνήθεις προθεσμίες που εφαρμόζονται στο πλαίσιο της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο για την ενημέρωση του υποδείγματος πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας πρέπει να συντμηθούν.

⁶ EE L 184, 17.7.1999, σ. 23. Όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 2006/512/EK (EE L 200, 22.7.2006, σ. 11).

(23) Η οδηγία 96/26/ΕΟΚ πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 1

Αντικείμενο και ορισμοί

1. Ο παρών κανονισμός διέπει την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και την άσκηση του επαγγέλματος αυτού.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:
 - α) «επάγγελμα του οδικού μεταφορέα», το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών και το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων·
 - β) «επάγγελμα οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων», η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης που εκτελεί είτε με μηχανοκίνητο όχημα είτε με συνδυασμό οχημάτων μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων·
 - γ) «επάγγελμα οδικού μεταφορέα επιβατών», η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης που εκτελεί με αυτοκίνητα οχήματα, τα οποία λόγω του τύπου κατασκευής τους και του εξοπλισμού τους είναι κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα επιβατών, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, και διατίθενται για τη χρήση αυτή, μεταφορές επιβατών παρεχόμενες στο κοινό ή σε ορισμένες κατηγορίες επιβατών έναντι κομίστρου καταβαλλόμενου από τον επιβάτη ή από τον διοργανωτή της μεταφοράς·
 - δ) «επιχείρηση», κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασκεί κερδοσκοπική ή μη δραστηριότητα, κάθε ένωση ή ομάδα προσώπων χωρίς νομική προσωπικότητα που ασκεί κερδοσκοπική ή μη δραστηριότητα, καθώς και κάθε δημόσιος οργανισμός που έχει ίδια νομική προσωπικότητα ή εξαρτάται από αρχή με νομική προσωπικότητα·
 - ε) «διαχειριστής μεταφορών», το φυσικό πρόσωπο που απασχολείται από μια επιχείρηση ή, εφόσον η επιχείρηση αυτή είναι φυσικό πρόσωπο, η ίδια η επιχείρηση ή ενδεχομένως άλλο φυσικό πρόσωπο που η επιχείρηση έχει ορίσει με σύμβαση, το οποίο διευθύνει πραγματικά και σε μόνιμη βάση τις μεταφορικές δραστηριότητες της επιχείρησης·
 - στ) «άδεια άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα», η διοικητική απόφαση η οποία επιτρέπει σε μια επιχείρηση που πληροί τους όρους που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό να ασκεί το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα·
 - ζ) «αρχή αρμόδια για την άδεια άσκησης επαγγέλματος», η αρχή κράτους μέλους σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, η οποία ελέγχει εάν μια επιχείρηση

πληροί τους όρους που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και είναι εξουσιοδοτημένη να χορηγεί, να αναστέλλει ή να αφαιρεί την άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα·

- η) «κράτος μέλος εγκατάστασης», το κράτος μέλος στο οποίο επιθυμεί να εγκατασταθεί μια επιχείρηση, της οποίας ο διαχειριστής μεταφορών προέρχεται ή όχι από άλλο κράτος μέλος·
- θ) «κράτος μέλος προέλευσης», το κράτος μέλος όπου διέμενε ή εργαζόταν στο παρελθόν ο διαχειριστής μεταφορών μιας επιχείρησης, η οποία επιθυμεί να εγκατασταθεί σε άλλο κράτος μέλος.

Άρθρο 2 *Πεδίο εφαρμογής*

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα και ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Εφαρμόζεται επίσης στις επιχειρήσεις που προτίθενται να ασκήσουν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.
2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:
 - α) στις επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμό οχημάτων, των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν το όριο αυτό για όλες ή για ορισμένες από τις κατηγορίες μεταφορών·
 - β) στις επιχειρήσεις που εκτελούν αποκλειστικά ορισμένες οδικές μεταφορές επιβατών για μη εμπορικούς σκοπούς, των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι οι οδικές μεταφορές επιβατών, και την οδήγηση των χρησιμοποιούμενων οχημάτων αναλαμβάνουν οι ίδιοι οι υπάλληλοί της.

Άρθρο 3 *Απαιτήσεις για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα*

Οι επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, καθώς και εκείνες που επιθυμούν να ασκήσουν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, πρέπει να πληρούν τις εξής απαιτήσεις:

- α) να είναι εγκατεστημένες πραγματικά και σταθερά σε κράτος μέλος·
- β) να παρέχουν εχέγγυα χρηστοθήειας·
- γ) να διαθέτουν την κατάλληλη χρηματοπιστωτική ικανότητα·
- δ) να διαθέτουν την κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια.

Οι όροι εκπλήρωσης των ανωτέρω απαιτήσεων καθορίζονται στο κεφάλαιο II. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να αποφασίσουν την επιβολή πρόσθετων όρων, τους

οποίους πρέπει να πληρούν οι επιχειρήσεις για να λάβουν άδεια άσκησης του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα.

Άρθρο 4 *Διαχειριστής μεταφορών*

1. Η επιχείρηση που επιθυμεί να ασκήσει το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα ορίζει στην αρμόδια αρχή που αναφέρεται στο άρθρο 9 ένα τουλάχιστον φυσικό πρόσωπο, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3 στοιχεία β) και δ). Το πρόσωπο αυτό, το οποίο ονομάζεται διαχειριστής μεταφορών, οφείλει να πληροί τις εξής προϋποθέσεις:
 - α) να διευθύνει πραγματικά και μόνιμα τις μεταφορικές δραστηριότητες της επιχείρησης·
 - β) να έχει προσληφθεί και να αμείβεται από την επιχείρηση ή, εάν η επιχείρηση είναι φυσικό πρόσωπο, να πρόκειται για το ίδιο πρόσωπο.
2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, εάν μια επιχείρηση είναι φυσικό πρόσωπο το οποίο δεν πληροί την απαίτηση επαγγελματικής επάρκειας που προβλέπεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ), οι αρμόδιες αρχές μπορούν να της επιτρέψουν να ασκεί το επάγγελμα του μεταφορέα, με τον όρο ότι:
 - α) θα ορίσει στις αρμόδιες αρχές άλλο πρόσωπο, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 3 στοιχεία β) και δ) και είναι εξουσιοδοτημένο βάσει σύμβασης να εκτελεί καθήκοντα του διαχειριστή μεταφορών για λογαριασμό της επιχείρησης·
 - β) ότι η σύμβαση που συνδέει την επιχείρηση με το διαχειριστή μεταφορών διευκρινίζει τα καθήκοντα που πρέπει να φέρει σε πέρας μονίμως ο ενδιαφερόμενος και αναφέρει τις αρμοδιότητές του ως διαχειριστή μεταφορών· στα προσδιοριζόμενα καθήκοντα περιλαμβάνονται ιδίως αυτά που συνδέονται με την επισκευή και συντήρηση των οχημάτων, τον έλεγχο των συμβάσεων και των παραστατικών μεταφοράς, τη λογιστική, τη διάθεση των φορτίων σε οδηγούς και οχήματα και τον έλεγχο των διαδικασιών που αφορούν την ασφάλεια·
 - γ) ότι το καθορισμένο πρόσωπο δεν διευθύνει, ως διαχειριστής μεταφορών, τις δραστηριότητες μεταφοράς σε περισσότερες από τέσσερις διαφορετικές επιχειρήσεις με μέγιστο συνολικό στόλο δώδεκα οχημάτων·
 - δ) ότι το καθορισμένο πρόσωπο είναι ανεξάρτητο των άλλων επιχειρήσεων που του ζητούν να εκτελεί μεταφορές ή οι οποίες εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό του.
3. Ο διαχειριστής μεταφορών χάνει τη χρησιμοποίησή του κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού όταν, στο πλαίσιο των μεταφορικών δραστηριοτήτων που διευθύνει, διαπράττονται σοβαρές ή επανειλημμένες και πέραν ορισμένου ορίου παραβάσεις, μεταξύ αυτών που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Απαιτούμενες προϋποθέσεις

Άρθρο 5

Όροι σχετικοί με την απαίτηση εγκατάστασης

Μια επιχείρηση, για να πληροί την απαίτηση που προβλέπεται στο άρθρο 3 στοιχείο α), πρέπει να είναι εγκατεστημένη πραγματικά και σταθερά στο έδαφος του κράτους μέλους το οποίο μέσω της αρμόδιας αρχής της δίνει άδεια άσκησης επαγγέλματος. Προς το σκοπό αυτό, η επιχείρηση πρέπει:

- α) να διαθέτει εγκατάσταση, στο κράτος μέλος, με χώρους όπου φυλάσσει τα έγγραφα της επιχείρησης, και ιδίως τα λογιστικά έγγραφα, τα έγγραφα διαχείρισης του προσωπικού και κάθε άλλο έγγραφο, στο οποίο πρέπει να έχει πρόσβαση η αρμόδια αρχή για να ελέγξει τους όρους που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να χορηγήσει άδεια άσκησης επαγγέλματος·
- β) να διαθέτει οχήματα, κατά πλήρη κυριότητα ή κατ' άλλον τρόπο, ιδίως βάσει σύμβασης αγοράς με δόσεις, σύμβασης μίσθωσης ή χρηματοδοτικής μίσθωσης (*leasing*) ή βάσει σύμβασης αγοράς, ταξινομημένα σε αυτό το κράτος μέλος και να τα χρησιμοποιεί σε αυτό·
- γ) να διαθέτει κέντρο εκμετάλλευσης, στο δεδομένο κράτος μέλος, με τον αναγκαίο εξοπλισμό, και ιδίως αρκετές θέσεις στάθμευσης των οχημάτων της.

Άρθρο 6

Όροι σχετικοί με την απαίτηση χρηστοθήειας

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 στοιχείο β), ως απαίτηση χρηστοθήειας μιας επιχείρησης νοείται να μην έχουν καταδικασθεί οι διευθύνοντές της για σοβαρά ποινικά αδικήματα, να μην έχουν αποτελέσει το αντικείμενο καταδικαστικής απόφασης εμπορικού δικαίου και πτωχευτικού δικαίου και να ασκούν καλόπιστα και με το δέον επαγγελματικό ήθος τη δραστηριότητά τους, τηρώντας τη νομοθεσία που αφορά τις οδικές μεταφορές.

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους ειδικούς όρους που πρέπει να πληροί μια επιχείρηση βάσει του παρόντος κανονισμού για να ικανοποιεί την απαίτηση χρηστοθήειας. Τα κράτη μέλη προβλέπουν ότι μια επιχείρηση ικανοποιεί την απαίτηση αυτή εάν:

- α) δεν υπάρχει σοβαρός λόγος που να θέτει υπό αμφισβήτηση τη χρηστοθήειά της·
- β) το ή τα φυσικά πρόσωπα που έχει ορίσει η επιχείρηση ως διαχειριστές μεταφορών βάσει του άρθρου 4 δεν έχουν καταδικασθεί ή δεν τους έχουν επιβληθεί κυρώσεις σε κράτος μέλος για σοβαρές ή ήσσονος σημασίας αλλά

επανειλημμένες παραβάσεις των κοινοτικών κανονιστικών ρυθμίσεων, οι οποίες αφορούν ιδίως:

- i) το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, το χρόνο εργασίας και την τοποθέτηση και χρήση των συσκευών ελέγχου·
 - ii) τα μέγιστα βάρη και διαστάσεις των εμπορικής χρήσεων οχημάτων στις διεθνείς μεταφορές·
 - iii) τα αρχικά προσόντα και τη συνεχή εκπαίδευση των οδηγών·
 - iv) τον οδικό τεχνικό έλεγχο των εμπορικής χρήσεως οχημάτων και τις ετήσιες υποχρεωτικές τεχνικές επιθεωρήσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων·
 - v) την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή, ανάλογα με την περίπτωση, την πρόσβαση στην αγορά επιβατικών μεταφορών·
 - vi) την ασφάλεια των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων·
 - vii) την τοποθέτηση και τη χρήση συσκευών περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων·
 - viii) την άδεια οδήγησης·
 - ix) την πρόσβαση στο επάγγελμα·
- γ) η επιχείρηση δεν έχει καταδικασθεί για σοβαρές παραβάσεις της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας που αφορά τους όρους αμοιβής και άσκησης του επαγγέλματος, την κυκλοφορία και την οδική ασφάλεια, καθώς και την επαγγελματική ευθύνη.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 δεύτερο εδάφιο στοιχείο β), η Επιτροπή εκδίδει πίνακα των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των παραβάσεων, καθώς και της συχνότητας πέραν της οποίας, οι επανειλημμένες παραβάσεις ήσσονος σημασίας οδηγούν σε απώλεια της απαιτούμενης χρησιμότητας. Τα μέτρα αυτά, τα οποία αποβλέπουν σε τροποποίηση των μη ουσιαστικών στοιχείων του παρόντος κανονισμού που τον συμπληρώνουν, αποφασίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφο 3.

Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή εφαρμόζει τις εξής αρχές:

- α) οι κατηγορίες και οι τύποι παραβάσεων είναι εκείνοι που απαντώνται συχνότερα·
- β) το υψηλότερο επίπεδο σοβαρότητας αφορά τις παραβάσεις που δημιουργούν σοβαρό κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού·
- γ) η συχνότητα των παραβάσεων, πέραν της οποίας οι επανειλημμένες ήσσονος σημασίας παραβάσεις θεωρούνται σοβαρές, αυξάνεται με τον αριθμό οδηγών

που απασχολούνται στις δραστηριότητες μεταφοράς που διευθύνει το αρμόδιο φυσικό πρόσωπο.

3. Η απαίτηση χρησιμοποίησης εξακολουθεί να μην πληρούται, εάν δεν έχει μεσολαβήσει αποκατάσταση ή άλλο μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος κατ' εφαρμογή των οικείων ισχυουσών εθνικών διατάξεων.

Άρθρο 7

Όροι σχετικοί με την απαίτηση χρηματοπιστωτικής ικανότητας

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 στοιχείο γ), ως απαίτηση χρηματοπιστωτικής ικανότητας νοείται η διάθεση των οικονομικών πόρων που είναι αναγκαίοι για την ορθή έναρξη λειτουργίας και τη χρηστή διαχείριση της επιχείρησης.
2. Η απαίτηση χρηματοπιστωτικής ικανότητας πληρούται όταν μια επιχείρηση μπορεί να αντιμετωπίζει συνεχώς τις πραγματικές και τις ενδεχόμενες υποχρεώσεις της κατά τη διάρκεια της ετήσιας λογιστικής χρήσης. Προς το σκοπό αυτό, η επιχείρηση οφείλει να αποδείξει με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς της, μετά από επικύρωσή τους από ελεγκτή ή από δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, ότι διαθέτει κάθε χρόνο:
 - α) κυκλοφορούν ενεργητικό, αξίας τουλάχιστον ίσης 9.000 ευρώ όταν χρησιμοποιεί ένα και μόνον όχημα και 5.000 ευρώ για κάθε πρόσθετο χρησιμοποιούμενο όχημα·
 - β) απαιτήσεις, κινητές αξίες και τραπεζικές καταθέσεις, καταθέσεις σε λογαριασμό ταχυδρομικού ταμιευτηρίου, επιταγές και ταμειακά διαθέσιμα συνολικής αξίας ανώτερης του 80% των χρεών εναπομένουσας διάρκειας όχι μεγαλύτερης του ενός έτους ("δείκτης ρευστότητας" $\geq 80\%$).

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η τιμή του ευρώ στα εθνικά νομίσματα των κρατών μελών που δεν συμμετέχουν στο τρίτο στάδιο της νομισματικής ένωσης καθορίζεται ανά πενταετία. Οι εφαρμοστέες ισοτιμίες είναι αυτές της πρώτης εργάσιμης ημέρας του μηνός Οκτωβρίου, οι οποίες δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Αρχίζουν να ισχύουν από την 1^η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους.

Ως λογιστικά στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, στοιχεία α) και β) νοούνται εκείνα που καθορίζονται στην οδηγία 78/660/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁷.

3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, η αρμόδια αρχή μπορεί να δεχθεί να μπορεί μια επιχείρηση να αποδείξει την χρηματοπιστωτική της ικανότητα με βεβαίωση μιας ή περισσότερων τραπεζών ή άλλων χρηματοπιστωτικών οργανισμών, οι οποίοι εγγυώνται εις ολόκληρον για την επιχείρηση με τραπεζική εγγύηση, ή με κάθε άλλο παρεμφερές μέσο, για τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο α). Η τραπεζική εγγύηση δύναται να αποτελέσει το αντικείμενο αιτήματος κατάπτωσης από την αρμόδια αρχή που δίνει την άδεια άσκησης επαγγέλματος και δύναται να αποδεσμευθεί μόνον με τη σύμφωνη γνώμη της εν λόγω αρχής.

⁷

EE L 222, 14.8.1978, σ. 11. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2006/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (EE L 224, 16.8.2006, σ. 1).

4. Οι ετήσιοι λογαριασμοί που αναφέρονται στην παράγραφο 2, ή η εγγύηση που αναφέρεται στην παράγραφο 3, οι οποίοι πρέπει να ελέγχονται είναι εκείνοι της οικονομικής οντότητας που είναι εγκατεστημένη στο έδαφος του κράτους μέλους όπου ζητείται άδεια και όχι εκείνοι τυχόν άλλων οικονομικών οντοτήτων εγκατεστημένων σε άλλο κράτος μέλος.

Άρθρο 8

Όροι σχετικοί με την απαίτηση επαγγελματικής επάρκειας

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 στοιχείο δ), η απαίτηση επαγγελματικής επάρκειας πληρούται εάν το ή τα πρόσωπα που πρέπει να την πληρούν βάσει του άρθρου 4 έχουν γνώσεις ανταποκρινόμενες στο επίπεδο εκπαίδευσης που προβλέπεται στο παράρτημα I, τμήμα 1, στα θέματα που αναφέρει το εν λόγω παράρτημα. Η επαγγελματική επάρκεια διαπιστώνεται μετά από εκπαίδευση, η οποία περιλαμβάνει υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων επί τουλάχιστον 140 ώρες, και μετά από γραπτή υποχρεωτική εξέταση, η οποία μπορεί να συμπληρωθεί από προφορική εξέταση. Η οργάνωση αυτών των εξετάσεων πραγματοποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I, τμήμα 2.
2. Τις γραπτές και προφορικές εξετάσεις που επιτρέπουν να διαπιστωθεί η επαγγελματική επάρκεια μπορούν να οργανώσουν μόνον οι αρμόδιες αρχές και οι διαπιστευμένοι προς το σκοπό αυτό οργανισμοί κράτους μέλους σύμφωνα με κριτήρια που αυτό καθορίζει. Τα κράτη μέλη ελέγχουν τακτικά εάν οι συνθήκες υπό τις οποίες οργανώνουν τις εξετάσεις οι αρμόδιες αρχές ή οι διαπιστευμένοι οργανισμοί είναι σύμφωνες προς το παράρτημα I.
3. Τα κράτη μέλη διαπιστεύουν, σύμφωνα με κριτήρια που καθορίζουν τα ίδια, τους οργανισμούς που μπορούν να παρέχουν στους υποψήφιους εκπαίδευση ποιότητας, προκειμένου να προετοιμάζονται αποτελεσματικά για την εξέταση, καθώς και συνεχή εκπαίδευση προκειμένου να ενημερώνουν τις γνώσεις τους όσοι διαχειριστές μεταφορών το επιθυμούν. Τα κράτη μέλη ελέγχουν τακτικά κατά πόσον οι οργανισμοί αυτοί πληρούν όλα τα κριτήρια με βάση τα οποία διαπιστεύτηκαν.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν από την υποχρεωτική εκπαίδευση τους υποψηφίους μεταφορείς, οι οποίοι αποδεικνύουν ότι διαθέτουν πρακτική πείρα πέντε τουλάχιστον ετών σε επιχείρηση μεταφορών σε διευθυντικό επίπεδο.
5. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τους κατόχους ορισμένων διπλωμάτων τριτοβάθμιας ή τεχνικής εκπαίδευσης τα οποία χορηγούνται στο ίδιο κράτος μέλος και προϋποθέτουν παρακολούθηση μαθημάτων στα θεματικά πεδία που αναφέρονται στον κατάλογο του παραρτήματος I, καθορισμένων ειδικά για το σκοπό αυτό, τα οποία εντάσσονται στην ύλη της υποχρεωτικής εκπαίδευσης που καλύπτουν τα πτυχία αυτά.
6. Ως απόδειξη επαγγελματικής επάρκειας χορηγείται βεβαίωση από την αρχή ή τον οργανισμό που αναφέρεται στην παράγραφο 2. Η βεβαίωση αυτή δεν μεταβιβάζεται. Η βεβαίωση συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του πιστοποιητικού που περιλαμβάνει το παράρτημα II και φέρει τη σφραγίδα ή το χαρτόσημο της αρμόδιας αρχής ή του διαπιστευμένου οργανισμού που την εξέδωσε.

7. Η Επιτροπή προσαρμόζει στην τεχνική πρόοδο το παράρτημα I και το παράρτημα II. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 3, όσον αφορά το παράρτημα I, και σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 4, όσον αφορά το παράρτημα II.
8. Η ανταλλαγή πείρας και πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών σε θέματα εκπαίδευσης, εξετάσεων και διαπιστεύσεων ενθαρρύνεται, κυρίως αλλά όχι αποκλειστικά και μόνον από την επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 25, καθώς και από κάθε οργανισμό που μπορεί να υποδείξει η Επιτροπή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Άδεια και επιτήρηση

Άρθρο 9 Αρμόδιες αρχές

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μια ή περισσότερες αρμόδιες αρχές για να εξασφαλίσει την ορθή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω αρμόδιες αρχές εξουσιοδοτούνται:
 - α) να εξετάζουν τις αιτήσεις που υποβάλλουν οι επιχειρήσεις·
 - β) να χορηγούν άδεια άσκησης επαγγέλματος, καθώς και να αναστέλλουν ή να αφαιρούν τις άδειες αυτές·
 - γ) να κηρύσσουν ένα φυσικό πρόσωπο ακατάλληλο να διευθύνει, ως διαχειριστής μεταφορών, τις μεταφορικές δραστηριότητες της επιχείρησης·
 - δ) να πραγματοποιούν τους ελέγχους που απαιτούνται προκειμένου να διαπιστώσουν κατά πόσον μια επιχείρηση πληροί τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3.
2. Οι αρμόδιες αρχές δημοσιοποιούν όλους τους όρους που απαιτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού, και ενδεχομένως βάσει άλλων εθνικών διατάξεων, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από τους ενδιαφερόμενους υποψήφιους, καθώς και τις αντίστοιχες επεξηγήσεις.

Άρθρο 10 Εξέταση και καταχώριση των αιτήσεων

1. Η αρμόδια αρχή χορηγεί στην επιχείρηση, η οποία έχει υποβάλει αίτηση και πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3, άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα.

2. Η αρμόδια αρχή καταχωρίζει στο ηλεκτρονικό μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 15 το ονοματεπώνυμο του διαχειριστή μεταφορών που έχει ορίσει η επιχείρηση, τη διεύθυνση της επιχείρησης, τον αριθμό των χρησιμοποιούμενων οχημάτων και, εάν η άδεια ισχύει για διεθνείς μεταφορές, τον αύξοντα αριθμό της κοινοτικής αδείας και τον αριθμό των επικυρωμένων αντιγράφων.
3. Ο χρόνος εξέτασης μιας αίτησης αδείας από την αρμόδια αρχή είναι ο δυνατόν συντομότερος και δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες.
4. Από την ημερομηνία διασύνδεσης των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 5, η αρμόδια αρχή ελέγχει, προκειμένου να αξιολογήσει τα εχέγγυα χρηστοήθειας μιας επιχείρησης, κατά πόσον ο διαχειριστής ή οι διαχειριστές μεταφορών τους οποίους έχει υποδείξει έχουν χαρακτηριστεί σε κάποιο κράτος μέλος ακατάλληλοι να διευθύνουν τις μεταφορικές δραστηριότητες της επιχείρησης κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών δυνάμει του άρθρου 13.
5. Οι επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα κοινοποιούν εντός 28 ημερών στην αρμόδια αρχή που εξέδωσε την άδεια τις μεταβολές στα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 11 *Έλεγχοι*

1. Οι αρμόδιες αρχές μεριμνούν ώστε οι επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν άδεια άσκησης επαγγέλματος να πληρούν σε διαρκή βάση τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3. Προς το σκοπό αυτό, ελέγχουν ανά πενταετία κατά πόσον οι επιχειρήσεις εξακολουθούν να πληρούν καθεμιά από τις απαιτήσεις.
2. Πέραν των ελέγχων που προβλέπονται στην παράγραφο 1, οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν τις επιχειρήσεις που έχουν χαρακτηριστεί ότι παρουσιάζουν επικινδυνότητα σύμφωνα με το σύστημα που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸. Τα κράτη μέλη επεκτείνουν αυτό το σύστημα ταξινόμησης των κινδύνων σε όλες τις παραβάσεις που αναφέρει το άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού.
3. Όταν τους το ζητεί η Επιτροπή, τα κράτη μέλη παραγγέλλουν τους απαιτούμενους ελέγχους προς επαλήθευση του κατά πόσον οι επιχειρήσεις εξακολουθούν να πληρούν τους όρους πρόσβασης στο επάγγελμα. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα αποτελέσματα των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν κατόπιν αυτού του αιτήματος και για τα μέτρα που έλαβαν εάν διαπιστώθηκε ότι ορισμένη επιχείρηση δεν πληροί πλέον τους όρους που προβλέπει ο παρών κανονισμός.

⁸ EE L 102, 11.4.2006, σ. 35.

Άρθρο 12
Διαδικασία προειδοποίησης και ανάκλησης της άδειας

1. Η αρμόδια αρχή προβαίνει σε ανάκληση ή σε μερική ή προσωρινή αναστολή της ισχύος της άδειας άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα που έχει χορηγήσει σε μια επιχείρηση, εάν διαπιστώσει ότι η επιχείρηση αυτή δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3, αφού προηγουμένως της απευθύνει προειδοποίηση.
2. Προειδοποίηση αποστέλλεται σε μια επιχείρηση όταν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι η επιχείρηση ενδέχεται να μην πληροί πλέον έναν από τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 3. Όταν διαπιστώνεται τέτοια περίπτωση, τάσσεται με την προειδοποίηση προθεσμία στην επιχείρηση προκειμένου να τακτοποιήσει την κατάστασή της μέσα στα εξής χρονικά περιθώρια:
 - α) μέγιστη διορία έξι μηνών για την πρόσληψη αντικαταστάτη του διαχειριστή μεταφορών, εάν αυτός δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις χρηστοθήειας ή επαγγελματικής επάρκειας, με δυνατότητα παράτασής της κατά έξι μήνες σε περίπτωση θανάτου ή φυσικής αδυναμίας του διαχειριστή μεταφορών·
 - β) μέγιστη διορία έξι μηνών όταν η επιχείρηση οφείλει να τακτοποιήσει την κατάστασή της αποδεικνύοντας ότι διαθέτει πραγματική και σταθερή εγκατάσταση·
 - γ) μέγιστη διορία έξι μηνών, εάν δεν πληρούνται η απαίτηση χρηματοπιστωτικής ικανότητας, για να αποδείξει βάσει οικονομικού σχεδίου με ρεαλιστικές υποθέσεις ότι η απαίτηση χρηματοπιστωτικής ικανότητας θα πληρούνται και πάλι σε διαρκή βάση από την επόμενη λογιστική χρήση.
3. Η αρμόδια αρχή δύναται να επιβάλει στους διαχειριστές μεταφορών των επιχειρήσεων, των οποίων η άδεια έχει ανακληθεί ή ανασταλεί εν μέρει ή προσωρινά, να παρακολουθήσουν τα μαθήματα και να υποβληθούν στην εξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 8, πριν οποιοδήποτε μέτρο επαναφοράς.

Άρθρο 13
Κήρυξη ακαταλληλότητας του διαχειριστή μεταφορών

1. Σε περίπτωση παραβάσεων αποδεδειγμένης σοβαρότητας λόγω του συστηματικού χαρακτήρα τους, του στοιχείου της προμελέτης και της απόπειρας συγκάλυψής τους, η αρμόδια αρχή κηρύσσει τον διαχειριστή μεταφορών της επιχείρησης, από την οποία αφαιρέθηκε η άδεια, ακατάλληλο να διευθύνει τις μεταφορικές δραστηριότητες μιας επιχείρησης.
2. Εφ' όσο χρόνο δεν εφαρμόζεται κανένα μέτρο αποκατάστασης, δεν ισχύει πλέον σε κανένα κράτος μέλος η βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 6 του προσώπου που έχει κηρυχθεί ακατάλληλο να διευθύνει τις μεταφορικές δραστηριότητες.

Άρθρο 14
Αποφάσεις των αρμοδίων αρχών και προσφυγή

1. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, δυνάμει του παρόντος κανονισμού, οι οποίες συνεπάγονται απόρριψη αίτησης χορήγησης άδειας άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, αναστολή ή αφαίρεση υπάρχουσας αδείας ή κήρυξη ακαταλληλότητας, πρέπει να αιτιολογούνται.

Στις αποφάσεις αυτές λαμβάνονται υπόψη οι διαθέσιμες πληροφορίες για τις παραβάσεις που έχει διαπράξει σε άλλα κράτη μέλη η συγκεκριμένη επιχείρηση ή ένας από τους διαχειριστές μεταφορών, οι οποίες μπορούν να κηλιδώσουν τη χρησιμότητα της επιχείρησης, καθώς και όλες οι πληροφορίες που διαθέτει η αρμόδια αρχή.

Στις αποφάσεις διευκρινίζονται τα μέτρα αποκατάστασης που εφαρμόζονται σε περίπτωση αναστολής της αδείας ή κήρυξης ακαταλληλότητας.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι επιχειρήσεις τις οποίες αφορά ο παρών κανονισμός να έχουν τη δυνατότητα να προσφύγουν σε οργανισμούς ή ανεξάρτητα όργανα και κατόπιν να ασκήσουν έφεση ενώπιον δικαστικής αρχής για τις αποφάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Η κατάθεση προσφυγής, συμπεριλαμβανομένης της έφεσης ενώπιον δικαστικής αρχής δεν έχει ανασταλτικό χαρακτήρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Απλούστευση και διοικητική συνεργασία

Άρθρο 15
Εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα

1. Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, και ιδίως των άρθρων 10, 11, 12, 13 και 26, κάθε κράτος μέλος τηρεί εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα από αρμόδια αρχή που αυτό έχει καθορίσει. Η επεξεργασία των δεδομένων του μητρώου πραγματοποιείται προς το σκοπό αυτό υπό τον έλεγχο της δημόσιας αρχής. Στο ηλεκτρονικό μητρώο έχουν επιγραμμική πρόσβαση όλες οι αρμόδιες αρχές αυτού του κράτους μέλους που αναφέρονται στο άρθρο 9. Στο ηλεκτρονικό μητρώο έχουν πρόσβαση μόνον άλλες αρχές, οι οποίες έχουν τις δέουσες εξουσίες ελέγχου και επιβολής κυρώσεων στις οδικές μεταφορές και των οποίων οι υπάλληλοι είναι ορκωτοί.

Το εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο ενός κράτους μέλους περιέχει τα εξής δεδομένα:

- α) την ονομασία και τη νομική μορφή της επιχείρησης,
- β) τη διεύθυνση της εγκατάστασης,

- γ) το ονοματεπώνυμο των καθορισμένων διαχειριστών μεταφορών που πρέπει να πληρούν τον όρο της χρηστοήθειας και τον όρο της επαγγελματικής επάρκειας και, εφόσον πρόκειται για άλλο πρόσωπο, το ονοματεπώνυμο του νομικού αντιπροσώπου,
- δ) τον τύπο αδείας, τον αριθμό οχημάτων που καλύπτει η άδεια και ενδεχομένως τον αύξοντα αριθμό της κοινοτικής αδείας και τον αριθμό των επικυρωμένων αντιγράφων,
- ε) τον αριθμό, την κατηγορία και τον τύπο σοβαρών παραβάσεων και επανειλημμένων μικρών παραβάσεων, όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β), για τις οποίες επιβλήθηκαν κυρώσεις τα τελευταία δύο χρόνια,
- στ) το ονοματεπώνυμο των προσώπων που έχουν κηρυχθεί ακατάλληλα να διευθύνουν τις μεταφορικές δραστηριότητες μιας επιχείρησης κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών, καθώς και τα εφαρμοστέα μέτρα αποκατάστασης.
2. Τα δεδομένα που αφορούν επιχειρήσεις των οποίων η άδεια έχει αφαιρεθεί ή ανασταλεί εν μέρει ή προσωρινά, ή αφορούν πρόσωπο που έχει κηρυχθεί ακατάλληλο να ασκήσει το επάγγελμα, παραμένουν στο μητρώο επί δύο χρόνια. Στα δεδομένα αυτά διευκρινίζονται οι λόγοι που οδήγησαν σε αναστολή ή αφαίρεση των αδειών ή σε κήρυξη ακαταλληλότητας.
3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ενημέρωση και την ακρίβεια όλων των στοιχείων του ηλεκτρονικού μητρώου, και ιδίως εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, στοιχεία ε) και στ).
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων σε επίπεδο Κοινότητας το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2010. Η διασύνδεση πραγματοποιείται κατά τρόπο ώστε η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους να μπορεί να συμβουλευτεί το ηλεκτρονικό μητρώο όλων των κρατών μελών.
5. Για τους σκοπούς της παραγράφου 4 οι κοινές διατάξεις που αφορούν τον μορφότυπο των ανταλλασσόμενων δεδομένων, τις τεχνικές διαδικασίες αυτόματης ερωτηματοθέτησης των ηλεκτρονικών μητρώων των άλλων κρατών μελών θεσπίζονται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 2.
6. Η Επιτροπή μπορεί να αναλάβει κάθε σκόπιμη πρωτοβουλία για να διευκολύνει την εφαρμογή της παραγράφου 4. Μπορεί να μεταθέσει την ημερομηνία που αναφέρεται στην εν λόγω παράγραφο. Η απόφαση μετάθεσης, η οποία αποβλέπει σε τροποποίηση των μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, εκδίδεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφο 4.

Άρθρο 16
Προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

Όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 95/46/EK, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι:

- α) κάθε πρόσωπο ενημερώνεται όταν καταγράφονται δεδομένα που το αφορούν ή όταν πρόκειται να διαβιβασθούν σε τρίτους. Στην πληροφόρηση διευκρινίζεται ποια είναι η αρχή που είναι αρμόδια για την επεξεργασία των δεδομένων, το είδος των προς επεξεργασία δεδομένων και ο λόγος·
- β) κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα πρόσβασης στα δεδομένα που το αφορούν στην αρχή η οποία είναι αρμόδια για την επεξεργασία των δεδομένων αυτών. Το δικαίωμα αυτό εξασφαλίζεται χωρίς περιορισμούς, σε εύλογα τακτικά χρονικά διαστήματα και χωρίς προθεσμία ή υπερβολικά έξοδα ούτε για την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την επεξεργασία των δεδομένων αυτών ούτε για τον ενδιαφερόμενο·
- γ) κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα να ζητήσει τη διόρθωση, τη διαγραφή ή το κλείδωμα των ατελών ή ανακριβών δεδομένων που το αφορούν·
- δ) κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα να αντιταχθεί, για νόμιμους και επιτακτικούς λόγους, στην επεξεργασία των δεδομένων που το αφορούν. Σε περίπτωση δικαιολογημένης εναντίωσης, δεν πραγματοποιείται επεξεργασία αυτών των δεδομένων.

Άρθρο 17
Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Όταν ένα κράτος μέλος διαπιστώσει παράβαση από επιχείρηση της οποίας η άδεια έχει εκδοθεί από αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους και ότι η σοβαρότητα της παράβασης θα μπορούσε να οδηγήσει σε αναστολή ή ανάκληση της αδείας βάσει του παρόντος κανονισμού, το κράτος μέλος κοινοποιεί στο εν λόγω άλλο κράτος μέλος όλες τις πληροφορίες που διαθέτει για τις παραβάσεις αυτές, καθώς και τις κυρώσεις που έχει επιβάλει.
2. Κάθε κράτος μέλος ορίζει ένα εθνικό κέντρο επαφής, αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών με τα λοιπά κράτη μέλη που αφορούν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή την ονομασία και τη διεύθυνση του εθνικού τους κέντρου επαφής το αργότερο στις Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο με όλα τα εθνικά κέντρα επαφής και τον διαβιβάζει στα κράτη μέλη.
3. Τα κράτη μέλη που ανταλλάσσουν πληροφορίες στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού χρησιμοποιούν τα εθνικά σημεία επαφής που έχουν ορισθεί κατ' εφαρμογή της παραγράφου 2.
4. Τα κράτη μέλη που ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2, ή για τυχόν διαχειριστές μεταφορών που έχουν κηρυχθεί ακατάλληλοι, τηρούν τη διαδικασία και τις προθεσμίες που αναφέρονται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../....., ή ανάλογα με την περίπτωση, στο άρθρο 23 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../..... Το κράτος μέλος, το οποίο παραλαμβάνει από άλλο κράτος μέλος

κοινοποίηση παράβασης, καταχωρίζει την παράβαση στο εθνικό του ηλεκτρονικό μητρώο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Αμοιβαία αναγνώριση βεβαιώσεων και άλλων τίτλων

Άρθρο 18

Βεβαιώσεις και άλλα έγγραφα που αφορούν την απαίτηση χρηστοθήειας

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφος 4, το νέο κράτος μέλος εγκατάστασης αποδέχεται ως επαρκή απόδειξη χρηστοθήειας για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα την προσκόμιση αποσπάσματος ποινικού μητρώου ή, ελλείνγει αυτού, ισοδύναμου εγγράφου που έχει εκδοθεί από αρμοδία δικαστική ή διοικητική αρχή του ή των κρατών μελών προέλευσης του μεταφορέα, από το οποίο προκύπτει ότι πληρούται η συγκεκριμένη απαίτηση.
2. Όταν κράτος μέλος απαιτεί από τους υπηκόους του ορισμένα εχέγγυα χρηστοθήειας, τα οποία δεν είναι δυνατόν να αποδειχθούν με το έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 1, αποδέχεται ως επαρκή απόδειξη για τους υπηκόους των άλλων κρατών μελών βεβαίωση που έχει χορηγηθεί από αρμοδία δικαστική ή διοικητική αρχή του ή των κρατών μελών προέλευσης, η οποία πιστοποιεί ότι πληρούνται οι όροι αυτοί. Η βεβαίωση αφορά τα συγκεκριμένα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη στο νέο κράτος μέλος εγκατάστασης.
3. Εάν το έγγραφο που απαιτείται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 δεν έχει χορηγηθεί από το κράτος ή τα κράτη προέλευσης, είναι δυνατόν να αντικατασταθεί από ένορκη ή υπεύθυνη δήλωση του ενδιαφερομένου ενώπιον αρμόδιας δικαστικής ή διοικητικής αρχής ή, ενδεχομένως, ενώπιον συμβολαιογράφου του κράτους μέλους προέλευσης, ο οποίος εκδίδει βεβαίωση που πιστοποιεί την ένορκη ή την υπεύθυνη αυτή δήλωση.
4. Τα έγγραφα που προσκομίζονται σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 δεν ισχύουν μετά την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσής τους. Ο όρος αυτός ισχύει επίσης και για τις δηλώσεις που γίνονται σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Άρθρο 19

Βεβαιώσεις που αφορούν τη χρηματοπιστωτική ικανότητα

Όταν ένα κράτος μέλος απαιτεί από τους υπηκόους άλλων κρατών μελών ορισμένους όρους χρηματοπιστωτικής ικανότητας επιπλέον εκείνων που προβλέπονται στο άρθρο 7, αποδέχεται ως επαρκή απόδειξη ως προς τους υπηκόους άλλων κρατών μελών βεβαίωση που έχει χορηγήσει αρμόδια διοικητική αρχή του ή των κρατών μελών προέλευσης, η οποία πιστοποιεί ότι πληρούνται οι όροι αυτοί. Οι βεβαιώσεις αυτές αφορούν τα συγκεκριμένα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη στο νέο κράτος μέλος εγκατάστασης.

Άρθρο 20
Βεβαίωση επαγγελματικής επάρκειας

1. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν ως επαρκή απόδειξη επαγγελματικής επάρκειας τις βεβαιώσεις που είναι σύμφωνες με το υπόδειγμα πιστοποιητικού του παραρτήματος II και τις οποίες εκδίδουν οι αρχές ή τα εξουσιοδοτημένα για το σκοπό αυτό όργανα.
2. Οι βεβαιώσεις που έχουν εκδοθεί πριν τις ..., ως απόδειξη επαγγελματικής επάρκειας δυνάμει των διατάξεων που ίσχυαν την ημερομηνία αυτή, εξομοιώνονται με το πιστοποιητικό, του οποίου το υπόδειγμα περιέχεται στο παράρτημα II, και αναγνωρίζονται ως απόδειξη επαγγελματικής επάρκειας σε όλα τα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη μπορούν ωστόσο να ζητήσουν συμπληρωματικό έγγραφο, το οποίο να αποδεικνύει την πραγματική άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας σε κράτος μέλος επί μια τριετία. Η παύση της δραστηριότητας αυτής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα πέντε έτη από την ημερομηνία κατάθεσης της βεβαίωσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 21
Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το σύστημα κυρώσεων που επιβάλλονται στις παραβιάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή το αργότερο στις ..., και κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους το συντομότερο δυνατόν.
2. Οι κυρώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν ιδίως την προσωρινή ή μερική αναστολή της αδείας άσκησης επαγγέλματος, την ανάκληση των αδειών αυτών και την κήρυξη ακαταλληλότητας των ενεχόμενων διαχειριστών μεταφορών. Οι κυρώσεις περιλαμβάνουν επίσης κατάσχεση του οχήματος που χρησιμοποιείται από επιχείρηση η οποία εκτελεί μεταφορές χωρίς την άδεια που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό.
3. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο των μέγιστων παραβάσεων του παρόντος κανονισμού, οι οποίες συνεπάγονται μερική ή προσωρινή αναστολή της αδείας άσκησης επαγγέλματος ή ανάκλησή της ή κήρυξη ακαταλληλότητας των ενεχόμενων διαχειριστών μεταφορών. Το μέτρο αυτό, που αποσκοπεί σε τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού διά της συμπλήρωσής του θεσπίζεται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφο 3.

4. Οι παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 αναγνωρίζονται αμοιβαία για την εφαρμογή των κυρώσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 22
Ιστορικά δικαιώματα

Οι επιχειρήσεις, οι οποίες μπορούν να αποδείξουν ότι διέθεταν, πριν από συγκεκριμένες ημερομηνίες, σε κράτος μέλος, δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας, άδεια άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων ή, αναλόγως, επιβατών στον τομέα των εθνικών ή διεθνών μεταφορών, δεν υποχρεούνται να προσκομίσουν το αποδεικτικό της επαγγελματικής τους επάρκειας που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) έως την 1^η Ιανουαρίου 2012. Οι συγκεκριμένες ημερομηνίες είναι οι εξής:

- α) 1^η Ιανουαρίου 1975 για το Βέλγιο, τη Δανία, τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιρλανδία, την Ιταλία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο,
- β) 1^η Ιανουαρίου 1981 για την Ελλάδα,
- γ) 1^η Ιανουαρίου 1983 για την Ισπανία και Πορτογαλία,
- δ) 3^η Οκτωβρίου 1989 για το έδαφος της πρώην Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας,
- ε) 1^η Ιανουαρίου 1995 για την Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία,

Άρθρο 23
Μεταβατικές διατάξεις

Οι επιχειρήσεις, οι οποίες διέθεταν πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού άδεια άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα, συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού το αργότερο δύο έτη μετά την ημερομηνία αυτή.

Άρθρο 24
Αμοιβαία συνδρομή

- 1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται στενά και παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω αρχές διασφαλίζουν τον εμπιστευτικό χαρακτήρα των πληροφοριών που ανταλλάσσουν.
- 2. Οι αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις σοβαρές ποινικές καταδίκες που έχουν επιβληθεί και τις σοβαρές παραβάσεις που έχουν διαπραχθεί ή για σοβαρά και συγκεκριμένα περιστατικά, ικανά να έχουν συνέπειες στην άσκηση επαγγέλματος οδικού μεταφορέα, τηρουμένων των διατάξεων που ισχύουν για την προστασία προσωπικών δεδομένων.

Άρθρο 25
Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3821/85⁹.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.
3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.
4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 1 έως 4, το άρθρο 5β και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Οι προθεσμίες που προβλέπονται στο άρθρο 5α παράγραφος 3 στοιχείο γ) και παράγραφος 4 στοιχεία β) και ε) της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζονται σε ένα μήνα.

Άρθρο 26
Εκθέσεις για την άσκηση επαγγέλματος

1. Τα κράτη μέλη συντάσσουν ανά διετία έκθεση πεπραγμένων των αρμοδίων αρχών και τη διαβιβάζουν στην Επιτροπή. Η έκθεση περιλαμβάνει:
 - α) ανάλυση του τομέα όσον αφορά τα εχέγγυα χρηστολήθειας, τη χρηματοπιστωτική ικανότητα και την επαγγελματική επάρκεια·
 - β) τον αριθμό των αδειών που χορηγήθηκαν ανά τύπο και ανά έτος, των αδειών που ανεστάλησαν, των αδειών που ανακλήθηκαν, τον αριθμό των προειδοποιήσεων, τον αριθμό των πράξεων κήρυξης ακαταλληλότητας και την αιτιολόγησή τους·
 - γ) τον αριθμό των πιστοποιητικών επαγγελματικής επάρκειας που εκδίδονται κάθε χρόνο·
 - δ) τις στατιστικές σχετικά με τις ενημερώσεις των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων·
 - ε) ανάλυση των ανταλλαγών πληροφοριών με τα άλλα κράτη μέλη, η οποία περιλαμβάνει ιδίως τον ετήσιο αριθμό παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί και κοινοποιηθεί σε άλλο κράτος μέλος και τις αντίστοιχες απαντήσεις κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 παράγραφος 3 και τον ετήσιο αριθμό αιτήσεων και απαντήσεων κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 παράγραφος 3.

⁹ ΕΕ L 370, 31.12.1985, σ. 8. Όπως έχει τροποποιηθεί τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1791/2006 (ΕΕ L 363, 20.12.2006, σ. 1).

2. Η Επιτροπή συντάσσει ανά διετία έκθεση σχετικά με την άσκηση του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα με βάση τις εθνικές εκθέσεις, την οποία διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Στην έκθεση αυτή αξιολογείται ιδίως η λειτουργία της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών. Η έκθεση δημοσιεύεται ταυτόχρονα με την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006¹⁰.

Άρθρο 27

Κατάλογοι των αρμόδιων αρχών

Κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει στην Επιτροπή κατάλογο των αρχών που έχει ορίσει αρμόδιες ως για την έκδοση αδειών άσκησης επαγγέλματος οδικού μεταφορέα, καθώς και κατάλογο των αρχών ή των εξουσιοδοτημένων οργάνων για τη διοργάνωση των εξετάσεων. Ο ενοποιημένος κατάλογος των αρχών ή των οργάνων αυτών όλης της Κοινότητας δημοσιεύεται από την Επιτροπή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 28

Ανακοίνωση εθνικών μέτρων

Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το συντομότερο δυνατόν το κείμενο των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 29

Κατάργηση

Η οδηγία 96/26/ΕΟΚ καταργείται.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

¹⁰ ΕΕ L 102, 11.4.2006, σ. 1.

Άρθρο 30
Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από [...].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

I. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΘΕΜΑΤΙΚΩΝ ΠΕΔΙΩΝ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8

Οι γνώσεις που λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να διαπιστώνεται η επαγγελματική επάρκεια από τα κράτη μέλη πρέπει να αφορούν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, αντίστοιχα. Όσον αφορά αυτά τα θέματα, οι υποψήφιοι οδικοί μεταφορείς πρέπει να διαθέτουν το επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων που είναι αναγκαίο για να διευθύνουν μια επιχείρηση μεταφορών.

Το ελάχιστο επίπεδο γνώσεων, όπως αυτό καθορίζεται στη συνέχεια, δεν μπορεί να είναι κατώτερο του επιπέδου 3 της δομής των επιπέδων εκπαίδευσης που προβλέπεται στο παράρτημα της απόφασης 85/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹, δηλαδή του επιπέδου που αποκτάται με την υποχρεωτική σχολική εκπαίδευση την οποία συμπληρώνει είτε επαγγελματική εκπαίδευση και συμπληρωματική τεχνική εκπαίδευση είτε σχολική τεχνική ή άλλη εκπαίδευση, επιπέδου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

A. Στοιχεία αστικού δικαίου

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- 1) να γνωρίζει τις κύριες συμβάσεις που χρησιμοποιούνται στις δραστηριότητες οδικών μεταφορών, καθώς και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτές·
- 2) να είναι σε θέση να διαπραγματευθεί μια νομικά έγκυρη σύμβαση μεταφοράς, ιδίως σε ό,τι αφορά τους όρους μεταφοράς.

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων

- 3) να μπορεί να αναλύει τυχόν αξίωση του εντολέα του σχετική με αποζημίωση για απώλεια ή αβαρίες του εμπορεύματος κατά τη διάρκεια της μεταφοράς είτε από καθυστέρηση της παράδοσής του, καθώς και τα αποτελέσματα της αξίωσης αυτής επί της συμβατικής του ευθύνης·
- 4) να γνωρίζει τους κανόνες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση CMR περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων.

Οδική μεταφορά επιβατών

- 5) να είναι σε θέση να αναλύει τυχόν αξίωση του εντολέα του σχετική με ζημιές που προκλήθηκαν στους επιβάτες ή τις αποσκευές τους από ατύχημα που συνέβη κατά τη μεταφορά ή σχετική με τυχόν ζημιές που οφείλονται σε καθυστερήσεις, καθώς και τα αποτελέσματα της αξίωσης αυτής επί της συμβατικής του ευθύνης.

¹ ΕΕ L 199, 31.7.1985, σ. 56.

B. Στοιχεία εμπορικού δικαίου

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- 1) να γνωρίζει τους προβλεπόμενους όρους και διατυπώσεις για την άσκηση της σχετικής εμπορικής δραστηριότητας, καθώς και τις γενικές υποχρεώσεις αυτών που ασκούν εμπορική δραστηριότητα (εγγραφή σε μητρώα, εμπορικά βιβλία κ.λπ.), καθώς και τις συνέπειες τυχόν πτώχευσης·
- 2) να έχει κατάλληλες γνώσεις των διαφόρων τύπων εμπορικών εταιρειών, καθώς και των κανόνων σύστασης και λειτουργίας τους.

Γ. Στοιχεία εργατικού δικαίου

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- 1) να γνωρίζει το ρόλο και τη λειτουργία των διαφόρων κοινωνικών θεσμικών οργάνων που υπεισέρχονται στον τομέα των οδικών μεταφορών (εργατικά συνδικάτα, επιτροπές επιχειρήσεων, εκπρόσωποι προσωπικού, επιθεωρητές εργασίας κ.λπ.)·
- 2) να γνωρίζει τις υποχρεώσεις των εργοδοτών σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης·
- 3) να γνωρίζει τους εφαρμοστέους κανόνες στις συμβάσεις εργασίας των διαφόρων κατηγοριών εργαζομένων στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών (τύπος συμβάσεων, υποχρεώσεις των αντισυμβαλλομένων μερών, όροι και διάρκεια εργασίας, άδειες μετ' αποδοχών, αμοιβές, αθέτηση όρων της σύμβασης κ.λπ.)·
- 4) να γνωρίζει τους εφαρμοστέους κανόνες σε θέματα χρόνου οδήγησης, χρόνου ανάπαυσης και χρόνου εργασίας, και ιδίως τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 561/2006 του Συμβουλίου², του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου³, της οδηγίας 2002/15/ΕΚ και της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και των πρακτικών μέτρων εφαρμογής των κανονισμών αυτών·
- 5) να γνωρίζει τους εφαρμοστέους κανόνες σε θέματα αρχικής και συνεχούς εκπαίδευσης των οδηγών, ιδίως εκείνους που απορρέουν από την οδηγία 2003/59/ΕΚ.

² EE L 102, 11.4.2006, σ. 1.

³ EE L 370, 31.12.1985, σ. 8.

Δ. Στοιχεία φορολογικού δικαίου

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως να γνωρίζει τους κανόνες σχετικά με:

- 1) τον ΦΠΑ με τον οποίο επιβαρύνονται οι υπηρεσίες μεταφοράς·
- 2) τον φόρο κυκλοφορίας των οχημάτων·
- 3) τους φόρους με τους οποίους επιβαρύνονται ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων, καθώς και τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εισπράττονται για τη χρήση ορισμένων έργων υποδομής·
- 4) τη φορολογία εισοδήματος.

Ε. Εμπορική και χρηματοοικονομική διαχείριση της επιχείρησης

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- 1) να έχει γνώση των νομικών διατάξεων και των πρακτικών που διέπουν τη χρήση επιταγών, συναλλαγματικών, γραμματίων, πιστωτικών καρτών και άλλων μέσων ή μεθόδων πληρωμής·
- 2) να γνωρίζει τις διάφορες μορφές πίστωσης (τραπεζική πίστωση, ενέγγυο πίστωση, εγγύηση τρίτων, ενυπόθηκη πίστωση, χρηματοδοτική μίσθωση, μίσθωση, εκχώρηση απαιτήσεων κ.λπ.), καθώς και τις επιβαρύνσεις και τις υποχρεώσεις που αυτές συνεπάγονται·
- 3) να γνωρίζει τι είναι ισολογισμός, πώς παρουσιάζεται και να είναι σε θέση να τον ερμηνεύει·
- 4) να μπορεί να διαβάσει και να ερμηνεύει τους λογαριασμούς αποτελεσμάτων·
- 5) να μπορεί να πραγματοποιεί ανάλυση της χρηματοοικονομικής κατάστασης και της αποδοτικότητας της επιχείρησης, βασιζόμενος ιδίως σε χρηματοοικονομικούς δείκτες·
- 6) να είναι σε θέση να καταρτίζει προϋπολογισμό·
- 7) να γνωρίζει τα διάφορα στοιχεία που συνθέτουν το κόστος παραγωγής του (πάγιο κόστος, μεταβλητό κόστος, κεφάλαιο κίνησης, αποσβέσεις κ.λπ.) και να είναι σε θέση να το υπολογίζει ανά όχημα, ανά χιλιόμετρο, ανά επιβάτη ή ανά τόνο·
- 8) να μπορεί να συντάσσει οργανόγραμμα για το συνολικό αριθμό των απασχολούμενων στην επιχείρηση και να διαμορφώνει προγράμματα εργασίας κ.λπ.·

- 9) να γνωρίζει τις βασικές αρχές έρευνας της αγοράς (*marketing*), προώθησης των πωλήσεων μεταφορικών υπηρεσιών, επεξεργασίας πελατολογίων, διαφήμισης, δημοσίων σχέσεων κ.λπ.
- 10) να γνωρίζει τις διάφορες κατηγορίες ασφάλισης στον κλάδο των οδικών μεταφορών (ασφάλιση ευθύνης, προσώπων, αγαθών, αποσκευών), καθώς και τις αντίστοιχες εγγυήσεις και υποχρεώσεις που συνεπάγονται οι ασφάλειες αυτές.
- 11) να γνωρίζει τις τηλεματικές εφαρμογές στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων

- 12) να είναι σε θέση να εφαρμόζει τους κανόνες τιμολόγησης των υπηρεσιών οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων αλλά και να γνωρίζει τη σημασία και τις επιπτώσεις των διεθνών εμπορικών όρων Incoterms.
- 13) να γνωρίζει τις διάφορες κατηγορίες βοηθητικών επαγγελματιών μεταφορών, το ρόλο τους, τα λειτουργικά τους καθήκοντα και το καθεστώς που ενδεχομένως τα διέπει.

Οδική μεταφορά επιβατών

- 14) να είναι σε θέση να εφαρμόζει τους κανόνες για τους ναύλους και τη διαμόρφωση των τιμών στη μεταφορά επιβατών με δημόσια και ιδιωτικά μέσα.
- 15) να μπορεί να εφαρμόζει τους κανόνες τιμολόγησης των υπηρεσιών οδικής μεταφοράς επιβατών.

ΣΤ. Πρόσβαση στην αγορά

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- 1) να γνωρίζει τις ρυθμίσεις που διέπουν τον επαγγελματικό κλάδο των οδικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων, καθώς και τις αντίστοιχες ρυθμίσεις για την εκμίσθωση βιομηχανικών οχημάτων και την υπεργολαβία και ιδίως τους κανόνες που αφορούν την τυπική οργάνωση του επαγγέλματος, την πρόσβαση στο επάγγελμα, τις άδειες που χορηγούνται για τις ενδοκοινοτικές και εξωκοινοτικές οδικές μεταφορές, τον έλεγχο και τις κυρώσεις.
- 2) να γνωρίζει τις ρυθμίσεις που διέπουν τη σύσταση επιχείρησης οδικών μεταφορών.
- 3) να γνωρίζει τα διάφορα έγγραφα που απαιτούνται για την εκτέλεση δρομολογίων οδικής μεταφοράς και να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή διαδικασίες εξακρίβωσης για να διασφαλίζει την ύπαρξη, τόσο στην επιχείρηση όσο και επί των οχημάτων, νομότυπων εγγράφων για κάθε πραγματοποιούμενη μεταφορά, και ιδίως των εγγράφων που αφορούν το όχημα, τον οδηγό, το εμπόρευμα ή τις αποσκευές.

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων

- 4) να γνωρίζει τους κανόνες που διέπουν την οργάνωση της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, των γραφείων ναύλωσης και της εφοδιαστικής·
- 5) να γνωρίζει τις διατυπώσεις για τη διέλευση συνόρων, το ρόλο και την έκταση εφαρμογής των παραστατικών T και των δελτίων TIR, καθώς και των υποχρεώσεων και ευθυνών που συνεπάγεται η χρήση τους.

Οδική μεταφορά επιβατών

- 6) να γνωρίζει τους αντίστοιχους κανόνες οργάνωσης της αγοράς οδικών μεταφορών επιβατών·
- 7) να γνωρίζει τους κανόνες που ισχύουν για την έναρξη δρομολογίων και να μπορεί να καταρτίσει σχέδια μεταφοράς.

Z. Τεχνικά πρότυπα και τεχνικές πτυχές εκμετάλλευσης

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- 1) να γνωρίζει τους κανόνες που εφαρμόζονται για τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων στα κράτη μέλη, καθώς και τις διαδικασίες που ισχύουν για τις έκτακτες μεταφορές κατά παρέκκλιση των κανόνων αυτών·
- 2) να είναι σε θέση να επιλέγει, ανάλογα με τις ανάγκες της επιχείρησης, τα οχήματα και τα ιδιαίτερα στοιχεία τους (πλαίσιο, κινητήρας, όργανα μετάδοσης της κίνησης, συστήματα πέδησης κ.λπ.)·
- 3) να γνωρίζει τις διατυπώσεις έγκρισης, ταξινόμησης και τεχνικού ελέγχου των οχημάτων αυτών·
- 4) να μπορεί να λαμβάνει υπόψη τα μέτρα που απαιτούνται για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και για την καταπολέμηση της ηχορρύπανσης·
- 5) να μπορεί να καταρτίσει προγράμματα περιοδικής συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού τους.

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων

- 6) να γνωρίζει τους διάφορους τύπους μέσων διακίνησης φορτίων και φόρτωσης (οπίσθια πλατφόρμα φορτοεκφόρτωσης, εμπορευματοκιβώτια, παλέτες κ.λπ.) και να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή μεθόδους και οδηγίες για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων (κατανομή του βάρους, στοίχιση, στοιβάσια, σφήνωση φορτίου κ.λπ.)·
- 7) να γνωρίζει τις διάφορες τεχνικές συνδυασμένων μεταφορών σιδηροδρομικώς ή με πορθμεία roll on/roll off·

- 8) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τις διαδικασίες που στοχεύουν στην τήρηση των κανόνων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων και αποβλήτων, ιδίως των κανόνων που απορρέουν από την οδηγία 94/55/EK του Συμβουλίου⁴, την οδηγία 96/35/EK του Συμβουλίου⁵, και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 259/93 του Συμβουλίου⁶.
- 9) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τις διαδικασίες για την τήρηση των κανόνων μεταφοράς ευπαθών τροφίμων, ιδίως των κανόνων που απορρέουν από τη συμφωνία για τις διεθνείς μεταφορές ευπαθών τροφίμων και για τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τις μεταφορές αυτές (ΑΤΡ).
- 10) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τις διαδικασίες για την τήρηση των ρυθμίσεων σχετικά με τη μεταφορά ζώντων ζώων.

Η. Οδική ασφάλεια

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- 1) να γνωρίζει τα προσόντα που απαιτούνται για το προσωπικό οδήγησης (άδεια οδήγησης, ιατρικά πιστοποιητικά, βεβαιώσεις επάρκειας, κ.λπ.),
- 2) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή συγκεκριμένα μέτρα για να διασφαλίζει ότι οι οδηγοί τηρούν τους κανόνες, τις απαγορεύσεις και τους περιορισμούς κυκλοφορίας που ισχύουν στα διάφορα κράτη μέλη (όρια ταχύτητας, κανόνες προτεραιότητας, στάση και στάθμευση, χρήση φανών, οδική σήμανση, κ.λπ.),
- 3) να μπορεί να δίνει στους οδηγούς οδηγίες για τον έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφαλείας, αφενός, για την κατάσταση του τροχαίου οδικού εξοπλισμού του και του φορτίου και, αφετέρου, για οδήγηση με στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων
- 4) να μπορεί να καθιερώσει διαδικασίες συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος και να θέτει σε εφαρμογή κατάλληλες διαδικασίες για την αποφυγή επανάληψης ατυχημάτων ή σοβαρών παραβάσεων
- 5) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή διαδικασίες ασφαλούς στοιβασίας των εμπορευμάτων και να γνωρίζει τις σχετικές τεχνικές.

Οδική μεταφορά επιβατών

- 6) να έχει στοιχειώδεις γνώσεις της γεωγραφικής διάταξης του οδικού δικτύου των κρατών μελών.

⁴ EE L 319, 12.12.1994, σ. 7.

⁵ EE L 145, 19.6.1996, σ. 10.

⁶ EE L 30, 6.2.1993, σ. 1.

II. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

1. Τα κράτη μέλη οργανώνουν υποχρεωτική γραπτή εξέταση, την οποία μπορούν να συμπληρώνουν με προφορική εξέταση, προκειμένου να εξακριβώνουν εάν οι υποψήφιοι οδικοί μεταφορείς διαθέτουν το απαιτούμενο επίπεδο γνώσεων στα θέματα που αναφέρονται στο μέρος I και, ιδίως, ότι είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα αντίστοιχα εργαλεία και τεχνικές και να εκπληρώνουν τα προβλεπόμενα εκτελεστικά και συντονιστικά καθήκοντα.
 - α) Η υποχρεωτική γραπτή εξέταση συνίσταται σε δύο δοκιμασίες, οι οποίες είναι οι εξής:
 - γραπτό ερωτηματολόγιο είτε πολλαπλών επιλογών (multiple choice) (τέσσερις εναλλακτικές απαντήσεις) ή ερωτήσεων απευθείας απάντησης, είτε συνδυασμού των δύο συστημάτων·
 - γραπτές ασκήσεις/περιπτωσιολογικές μελέτες.Κάθε δοκιμασία είναι ελάχιστης διάρκειας δύο ωρών.
 - β) Στην περίπτωση που οργανώνεται προφορική εξέταση, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν ως προϋπόθεση συμμετοχής να έχει επιτύχει ο υποψήφιος στη γραπτή εξέταση.
2. Εάν τα κράτη μέλη οργανώνουν επίσης προφορική εξέταση, πρέπει να προβλέπουν για καθεμία από τις τρεις δοκιμασίες στάθμιση των βαθμών με συντελεστές, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 25% ούτε ανώτερη του 40% της συνολικής βαθμολογίας.

Εάν τα κράτη μέλη οργανώνουν μόνο γραπτή εξέταση οφείλουν να προβλέπουν, για κάθε δοκιμασία, στάθμιση των βαθμών με συντελεστές, η οποία δεν μπορεί να είναι κατώτερη του 40% ούτε ανώτερη του 60% της συνολικής βαθμολογίας.
3. Στο σύνολο των δοκιμασιών, οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτύχουν μέσο όρο τουλάχιστον 60% του συνόλου της δυνατής βαθμολογίας, χωρίς όμως η βαθμολογία κάθε δοκιμασίας να μπορεί να είναι κατώτερη του 50% της συνολικής δυνατής βαθμολογίας. Ένα κράτος μέλος μπορεί, μόνον για μια δοκιμασία, να μειώνει το ποσοστό από 50% σε 40%.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

(Σκληρό χαρτί χρώματος μπλε – μεγέθους DIN A4 από συνθετικό χαρτί 150g/m² ή περισσότερο)

(Κείμενο διατυπωμένο στην επίσημη γλώσσα, στις επίσημες γλώσσες ή σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει τη βεβαίωση)

Διακριτικό σήμα αντίστοιχου κράτους μέλους¹

Ονομασία της αρχής ή του εξουσιοδοτημένου οργάνου²

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ [ΕΠΙΒΑΤΩΝ]³**

Αριθ.

Οι κάτωθι

Πιστοποιούμε ότι⁴

που γεννήθηκε στις (τόπος)

παρακολούθησε επιτυχώς την εκπαίδευση και πέρασε επιτυχώς τις εξετάσεις (έτος: περίοδος:)⁵ που απαιτούνται για τη χορήγηση πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας για οδικές μεταφορές εμπορευμάτων [επιβατών]⁶, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../... της

Το παρόν πιστοποιητικό αποτελεί επαρκή απόδειξη της επαγγελματικής επάρκειας που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. της σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για τους όρους που πρέπει να τηρούνται για την άσκηση επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα.

Εκδόθηκε (τόπος), στις (χρόνος)

.....⁷

¹ Διακριτικό σήμα του κράτους: (B) Βέλγιο, (BG) Ουγγαρία, (CZ) Τσεχική Δημοκρατία, (DK) Δανία, (D) Γερμανία, (EST) Εσθονία, (GR) Ελλάδα, (E) Ισπανία, (F) Γαλλία, (IRL) Ιρλανδία, (I) Ιταλία, (CY) Κύπρος, (LV) Λετονία, (LT) Λιθουανία, (L) Λουξεμβούργο, (H) Ουγγαρία, (NL) Κάτω Χώρες, (A) Αυστρία, (PL) Πολωνία, (P) Πορτογαλία, (RO) Ρουμανία, (SLO) Σλοβενία, (SK) Σλοβακία, (FIN) Φινλανδία, (S) Σουηδία, (UK) Ηνωμένο Βασίλειο.

² Αρχή ή οργανισμός που έχουν οριστεί προηγουμένως από κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την έκδοση της παρούσας βεβαίωσης.

³ Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

⁴ Ονοματεπώνυμο τόπος και ημερομηνία γέννησης.

⁵ Προσδιορισμός της εξέτασης.

⁶ Διαγράφεται η περιττή μνεία.

⁷ Σφραγίδα και υπογραφή της αρχής ή του διαπιστευμένου οργάνου που εκδίδει τη βεβαίωση.