

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 25/98

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 17 Μαρτίου 1998

για την έκδοση της οδηγίας 98/.../ΕΚ του Συμβουλίου, της ..., για την τροποποίηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ, περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισης των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών

(98/C 161/02)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι οι διαφορές που υφίστανται μεταξύ των εθνικών ρυθμίσεων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και την αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων είναι δυνατόν να επιφέρουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού·
- (2) ότι θα πρέπει να συνεχιστεί, στα πλαίσια της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, η διαδικασία εναρμόνισης στον τομέα αυτό με την περαιτέρω ενίσχυση των κοινών κανόνων που προβλέπονται στην οδηγία 96/26/ΕΚ⁽⁴⁾·
- (3) ότι, λόγω των εξελίξεων στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και των απαιτήσεων της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, θα πρέπει να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 96/26/ΕΚ σε ορισμένες κατηγορίες οδικών μεταφορέων

ων εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων που χρησιμοποιούν οχήματα μικρού βάρους, π.χ. για υπηρεσίες ταχείας παράδοσης, με την επιφύλαξη ειδικής παρέκκλισης για τις επιχειρήσεις μεταφορών εμπορευμάτων που πραγματοποιούν τοπικές μεταφορές μικρής αποστάσεως και χρησιμοποιούν οχήματα μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους μεταξύ 3,5 και 6 τόνων·

- (4) ότι, όσον αφορά τα εχέγγυα αξιοπιστίας, θα πρέπει να προβλεφθούν αυξημένες απαιτήσεις συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων για την προστασία του περιβάλλοντος και την επαγγελματική ευθύνη·
- (5) ότι, όσον αφορά την οικονομική επιφάνεια, είναι αναγκαίο, για να αποφευχθεί η έλλειψη ισορροπίας στην αγορά, να οριστούν τα διαθέσιμα κεφάλαια και αποθεματικά σε υψηλότερο ελάχιστο επίπεδο και να καθορίζεται η τιμή μετατροπής του Ecu στα εθνικά νομίσματα ανά πενταετία·
- (6) ότι, όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια, είναι αναγκαίο οι υποψήφιοι μεταφορείς να αποδεικνύουν ένα ελάχιστο εναρμονισμένο επίπεδο εκπαίδευσης στα ίδια θέματα, να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού εκδιδόμενου σύμφωνα με συγκρίσιμο υπόδειγμα το οποίο θα πιστοποιεί την επαγγελματική τους επάρκεια ιδίως στον εμπορικό τομέα, σε ένα ελάχιστο εναρμονισμένο επίπεδο και βάσει ενιαίων μεθόδων ελέγχου σε όλα τα κράτη μέλη· ότι θα πρέπει επίσης, για το σκοπό αυτό, να εναρμονιστούν ορισμένες πτυχές όσον αφορά την οργάνωση της εξέτασης·
- (7) ότι ορισμένα κράτη μέλη οργανώνουν για τους υποψήφιους που διαμένουν κανονικά στην επικράτειά τους υποχρεωτικά προπαρασκευαστικά μαθήματα ενόψει των εξετάσεων επαγγελματικής επάρκειας·

⁽¹⁾ ΕΕ C 95 της 24.3.1997, σ. 66 και ΕΕ C 324 της 25.10.1997, σ. 6.

⁽²⁾ ΕΕ C 287 της 22.9.1997, σ. 21.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Ιουλίου 1997 (ΕΕ C 286 της 22.9.1997, σ. 224), κοινή θέση του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 124 της 23.5.1996, σ. 1.

(8) ότι, συνεπώς, τα επίπεδα γνώσεων που λαμβάνονται υπόψη για τη χορήγηση πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας, με την επιφύλαξη της οδηγίας 92/26/ΕΚ, διαφέρουν στα κράτη μέλη· ότι λαμβανομένων υπόψη των διαφορών αυτών, τα εθνικά μέτρα ενδέχεται να ποικίλλουν σημαντικά εντός του πλαισίου που

ορίζεται στο παράρτημα I της εν λόγω οδηγίας, ιδίως όσον αφορά τα προσόντα των μεταφορέων, την ποιότητα των υπηρεσιών και την οδική ασφάλεια·

- (9) ότι θα πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι, για περιορισμένη περίοδο και κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να υποβάλλουν σε συμπληρωματική εξέταση τα άτομα που δεν έχουν λάβει ποτέ στο παρελθόν πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας σε ένα κράτος μέλος, αλλά έχουν επιτύχει στην εξέταση επαγγελματικής επάρκειας σε κράτος μέλος ενόσω είχαν την κανονική διαμονή τους σε άλλο κράτος μέλος στο οποίο προτίθενται να ασκήσουν για πρώτη φορά το επάγγελμα του οδικού μεταφορέως· ότι η εν λόγω συμπληρωματική εξέταση πρέπει να αφορά τομείς στους οποίους οι εθνικές πτυχές του επαγγέλματος διαφέρουν από τις αντίστοιχες του κράτους μέλους τις εξετάσεις του οποίου πέρασαν με επιτυχία, ιδίως τις ειδικές εθνικές πτυχές εμπορικού, κοινωνικού, φορολογικού και τεχνικού χαρακτήρα ή τις πτυχές που συνδέονται με την οργάνωση της αγοράς και το εταιρικό δίκαιο·
- (10) ότι είναι αναγκαίο να εισαχθούν μεταβατικά μέτρα όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 96/26/EK στην Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία·
- (11) ότι είναι αναγκαίο να ελέγχεται τακτικά κατά πόσον οι μεταφορείς που διαθέτουν άδεια εξακολουθούν να πληρούν τις προϋποθέσεις των εχεγγών αξιοπιστίας, οικονομικής επιφάνειας και επαγγελματικής επάρκειας·
- (12) ότι θα πρέπει τα κράτη μέλη να επιβάλλουν κυρώσεις αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές για τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 96/26/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1 παράγραφος 1:

— η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— “επάγγελμα οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων”, η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης η οποία εκτελεί μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων είτε με όχημα με κινητήρα είτε με συνδυασμό οχημάτων»,

— προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— “κανονική διαμονή”, ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον επί 185 ημέρες κατ’ ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, σε περίπτωση ατόμου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών, από τους οποίους προκύπτει στενή σχέση μεταξύ του προσώπου αυτού και του τόπου στον οποίο διαμένει.

Ωστόσο, ως κανονική διαμονή ενός ατόμου του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο διαφορετικό από εκείνο των προσωπικών του δεσμών και το οποίο, εξ αιτίας του γεγονότος αυτού, υποχρεούται να διαμένει εναλλακτικά σε διαφορετικούς τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, θεωρείται ο τόπος στον οποίον βρίσκονται οι προσωπικοί του δεσμοί υπό την προϋπόθεση ότι επιστρέφει εκεί τακτικά. Η τελευταία αυτή προϋπόθεση δεν είναι απαραίτητη όταν το άτομο διαμένει σε κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής συγκεκριμένης διάρκειας. Η φοίτηση σε πανεπιστήμιο ή σε σχολείο δεν συνεπάγεται μεταφορά της κανονικής διαμονής.»

2. Στο άρθρο 2:

— η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων με οχήματα με κινητήρα ή με συνδυασμό οχημάτων των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώνουν το όριο αυτό για όλες ή για ορισμένες κατηγορίες μεταφορών.»

— στην παράγραφο 2, το υπάρχον κείμενο γίνεται στοιχείο α) και προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«β) όσον αφορά τις επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων με οχήματα των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος είναι άνω των 3,5 τόνων και μέχρι 6 τόνους, τα κράτη μέλη μπορούν, αφού ενημερώσουν την Επιτροπή, να απαλλάξουν από την εφαρμογή όλων ή μέρους των διατάξεων της παρούσας οδηγίας τις επιχειρήσεις που ασκούν αποκλειστικά τοπικές μεταφορές που έχουν μικρές μόνο επιπτώσεις στην αγορά των μεταφορών λόγω της μικρής απόστασης που διανύεται.»

3. Στο άρθρο 3:

— στην παράγραφο 2, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) έχουν καταδικαστεί για σοβαρές παραβάσεις των εν ισχύι ρυθμίσεων που αφορούν:

— τις μισθολογικές και εργασιακές συνθήκες του επαγγέλματος ή

- τις δραστηριότητες οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων ή, κατά περίπτωση, επιβατών, και ιδίως τους κανόνες σχετικά με το χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως, την οδική ασφάλεια και την ασφάλεια των οχημάτων και την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και τους λοιπούς κανόνες σχετικά με την επαγγελματική ευθύνη»,

— στην παράγραφο 3, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) η επιχείρηση πρέπει να διαθέτει κεφάλαιο και αποθεματικό ύψους τουλάχιστον 9 000 Ecu όταν χρησιμοποιεί ένα και μόνο ένα όχημα και 5 000 Ecu για κάθε πρόσθετο όχημα.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, η τιμή μετατροπής του Ecu σε εθνικό νόμισμα καθορίζεται ανά πενταετία. Οι εφαρμοστέες ισοτιμίες είναι οι ισοτιμίες της πρώτης εργάσιμης ημέρας του Οκτωβρίου που δημοσιεύονται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Τίθενται σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του επόμενου ημερολογιακού έτους»,

— στην παράγραφο 3, το στοιχείο δ), αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) για τους σκοπούς των στοιχείων α), β) και γ), η αρμόδια αρχή μπορεί να δεχθεί ή να επιβάλει, ως αποδεικτικό στοιχείο, την επιβεβαίωση ή την παροχή ασφάλειας από τράπεζα ή άλλο αρμόδιο ίδρυμα. Αυτή η επιβεβαίωση ή αυτή η ασφάλεια μπορεί να παρέχεται με τραπεζική εγγύηση, ενδεχομένως με μορφή ενεχυρίασης ή εγγυητικής κατάθεσης, ή με οποιοδήποτε άλλο παρόμοιο μέσο»,

— η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. α) Η επαγγελματική επάρκεια συνίσταται στην κατοχή των γνώσεων που αντιστοιχούν στο επίπεδο εκπαίδευσης το οποίο προβλέπεται στο παράρτημα I, στα θέματα που απαριθμούνται σ' αυτό. Η επάρκεια αυτή διαπιστώνεται με γραπτή υποχρεωτική εξέταση που μπορεί να συμπληρώνεται από προφορική εξέταση, οι οποίες και οργανώνονται, σύμφωνα με τον τύπο που καθορίζεται στο παράρτημα I, από την αρχή ή το όργανο που έχει ορίσει, για το σκοπό αυτό, το κράτος μέλος.

β) Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν από την εξέταση τους υποψήφιους οι οποίοι αποδεικνύουν ότι διαθέτουν τουλάχιστον

πενταετή πρακτική πείρα, σε διευθυντικό επίπεδο, σε επιχείρηση μεταφορών, με την προϋπόθεση ότι οι υποψήφιοι αυτοί επιτυγχάνουν σε εξέταση ελέγχου της οποίας οι επί μέρους ρυθμίσεις καθορίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το παράρτημα I.

γ) Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν τους κατόχους ορισμένων διπλωμάτων τριτοβάθμιας ή τεχνικής εκπαίδευσης, τα οποία προϋποθέτουν άρτια γνώση των θεμάτων που αναφέρονται στον κατάλογο του παραρτήματος I και τα οποία καθορίζουν ειδικά για το σκοπό αυτό, από την εξέταση στα θέματα που καλύπτονται από αυτά τα διπλώματα.

δ) Ως απόδειξη επαγγελματικής επάρκειας προσκομίζεται πιστοποιητικό το οποίο εκδίδει η αρχή ή το όργανο που αναφέρεται στο στοιχείο α). Το πιστοποιητικό αυτό συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα πιστοποιητικού του παραρτήματος Ia.

ε) Τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέψουν, για τους υποψήφιους που προτίθενται να διευθύνουν σε πραγματική και μόνιμη βάση επιχειρήσεις οι οποίες θα εκτελούν μόνον εσωτερικές μεταφορές, ότι οι γνώσεις που θα λαμβάνονται υπόψη για τη διαπίστωση της επαγγελματικής τους επάρκειας θα αφορούν μόνο θέματα σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές. Στην περίπτωση αυτή, στο πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας, υπόδειγμα του οποίου περιέχεται στο παράρτημα Ia, θα αναφέρεται ότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού δικαιούται αποκλειστικά και μόνο να διευθύνει σε πραγματική και μόνιμη βάση επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές μόνο στο εσωτερικό του κράτους μέλους το οποίο θα έχει εκδώσει το πιστοποιητικό.

στ) Κατόπιν διαβούλευσης με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από τα φυσικά πρόσωπα που είναι κάτοχοι πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας που έχει χορηγήσει αρμόδια αρχή άλλου κράτους μέλους μετά τις ...(*), ενώ είχαν κανονική διαμονή στο πρώτο κράτος μέλος, να υποβάλλονται σε συμπληρωματική εξέταση που διοργανώνεται από αρχή ή όργανο που καθορίζεται προς το σκοπό αυτό από το πρώτο κράτος μέλος. Η συμπληρωματική εξέταση αφορά τις ειδικές γνώσεις γύρω από τις εθνικές πτυχές του επαγγέλματος οδικού μεταφορέως στο πρώτο κράτος μέλος.

(*) Ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Το παρόν σημείο εφαρμόζεται για περίοδο τριών ετών από την ...(*). Η περίοδος αυτή μπορεί να παραταθεί επί μία ακόμη πενταετία κατ' ανώτατο όριο από το Συμβούλιο, το οποίο αποφασίζει προτάσει της Επιτροπής σύμφωνα με τους κανόνες της συνθήκης. Εφαρμόζεται αποκλειστικά στα φυσικά πρόσωπα τα οποία, κατά την απονομή του πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας, υπό τις προϋποθέσεις του πρώτου εδαφίου, δεν είχαν ακόμη λάβει το εν λόγω πιστοποιητικό σε κράτος μέλος.»

4. Στο άρθρο 5:

— στην παράγραφο 1 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— την 1η Ιανουαρίου 1995 για την Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία»,

— στην παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο, μετά την περίπτωση που αρχίζει «μετά τις 2 Οκτωβρίου 1989», προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1994 και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1997 για την Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία»,

— στην παράγραφο 2, η ακόλουθη περίπτωση προστίθεται στο τέλος του πρώτου εδαφίου, μετά την περίπτωση που αρχίζει «την 1η Ιουλίου 1992 ...»:

«— την 1η Ιανουαρίου 1997 για την Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία»,

— προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. α) Όλες οι επιχειρήσεις οι οποίες έχουν λάβει την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα προ της ...(*) οφείλουν να πληρούν, όσον αφορά το στόλο των οχημάτων που χρησιμοποιούν κατά την εν λόγω ημερομηνία, τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 3 το αργότερο την ...(**).

Οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει ωστόσο να πληρούν τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 3, για κάθε αύξηση του στόλου οχημάτων μεταγενέστερη της ...(*)».

β) Οι επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού εμπορευματοκιβωτίου μεταφορέα προ της ...(*) με οχήματα των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος είναι άνω των 3,5 τόνων και μέχρι 6 τόνους, πρέπει να πληρούν τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 3 το αργότερο την ...(**).»

5. Στο άρθρο 6 παράγραφος 1 προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι αρμόδιες αρχές να επιβεβαιώνουν τακτικά και τουλάχιστον ανά πενταετία ότι οι επιχειρήσεις εξακολουθούν να πληρούν τις προϋποθέσεις αξιοπιστίας, οικονομικής επιφάνειας και επαγγελματικής επάρκειας.»

6. Στο άρθρο 7:

— Στην παράγραφο 1, η αρχή του κειμένου αντικαθίσταται από: «1. Τα κράτη μέλη, όταν διαπράττονται από μη εγκατεστημένους στο έδαφός τους οδικούς μεταφορείς παραβάσεις των κανόνων ...»,

— η παράγραφος 2 διαγράφεται και η παράγραφος 3 γίνεται παράγραφος 2.

7. Στο άρθρο 8:

— στην παράγραφο 2, οι όροι «ή μη πτωχεύσεως» διαγράφονται,

— στην παράγραφο 4, η τελευταία περίοδος του κειμένου διαγράφεται.

8. Στο άρθρο 10 παράγραφος 3, η ημερομηνία «1η Ιανουαρίου 1990» αντικαθίσταται από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο της παρούσας οδηγίας.

9. Μετά το άρθρο 10, παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 10α

Τα κράτη μέλη προβλέπουν σύστημα κυρώσεων για τις παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή αυτών των κυρώσεων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 10β

Από τις ...(*), τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν ως επαρκή απόδειξη της επαγγελματικής επάρκειας τα πιστοποιητικά τα οποία είναι σύμφωνα με το υπόδειγμα πιστοποιητικού του παραρτήματος Ια και τα οποία εκδίδονται από την αρχή ή το όργανο που ορίζει για το σκοπό αυτό κάθε άλλο κράτος μέλος.

10. Το παράρτημα Ι αντικαθίσταται από το παράρτημα Ι της παρούσας οδηγίας και παρεμβάλλεται το παράρτημα Ια το οποίο περιέχεται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας οδηγίας.

(*) Ημερομηνία λήξης της προθεσμίας θέσης σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1.

(**) Δύο έτη από την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας θέσης σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

(*) Δύο έτη από την ημερομηνία λήξης της προθεσμίας θέσης σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως ...(*). Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα τον οποίο διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

...

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

(*) Ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

I. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4

Οι γνώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τη διαπίστωση της επαγγελματικής επάρκειας 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 έχουν φθάσει στο επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων που είναι αναγκαίο για να διευθύνουν μια επιχείρηση μεταφορών.

Το ελάχιστο επίπεδο γνώσεων που καθορίζεται παρακάτω δεν μπορεί να είναι κατώτερο του επιπέδου 3 της διάρθρωσης των επιπέδων εκπαίδευσης που προβλέπεται στο παράρτημα της απόφασης 85/368/ΕΟΚ⁽¹⁾, δηλαδή του επιπέδου το οποίο επιτυγχάνεται 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 κυριότερες συμβάσεις που χρησιμοποιούνται στις δραστηριότητες οδικών μεταφορών καθώς και τα συνακόλουθα δικαιώματα και υποχρεώσεις·
2. να είναι σε θέση να διαπραγματευθεί μία νομικά έγκυρη σύμβαση μεταφοράς, ιδίως σε ό,τι αφορά τους όρους μεταφοράς·

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων

3. να μπορεί να αναλύει τυχόν ένσταση του εντολέα του αναφορικά με τυχόν ζημιές που προκλήθηκαν είτε από απώλεια ή αβαιρίες του εμπορεύματος κατά τη διάρκεια της μεταφοράς είτε από καθυστέρηση της παράδοσής του, καθώς και τις επιπτώσεις που έχει η ένσταση αυτή επί της συμβατικής του ευθύνης·
4. να γνωρίζει τους κανόνες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση CMR περί του συμβολαίου δια την διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς·

Οδική μεταφορά επιβατών

5. να είναι σε θέση να αναλύει τυχόν ένσταση του εντολέα του αναφορικά με τυχόν ζημιές που προκλήθηκαν στους επιβάτες ή τις αποσκευές τους κατά τη διάρκεια ενός ατυχήματος που συνέβη κατά τη μεταφορά ή αναφορικά με τυχόν ζημιές που οφείλονται σε καθυστερήσεις, καθώς και τις επιπτώσεις της ένστασης αυτής επί της συμβατικής του ευθύνης.

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 των ασκούντων 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.

⁽¹⁾ Απόφαση 83/368/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Ιουλίου 1985, για την αντιστοιχία των τίτλων επαγγελματικής εκπαίδευσης μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΕ L 199 της 31.7.1985, σ. 56).

Γ. Στοιχεία κοινωνικής νομοθεσίας

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 στα θέματα της κοινωνικής ασφάλισης·
3. να γνωρίζει τους εφαρμοστέους κανόνες για τις συμβάσεις εργασίας των διαφόρων κατηγοριών εργαζομένων στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών (τύπος συμβάσεων, υποχρεώσεις των αντισυμβαλλομένων μερών, όροι και διάρκεια εργασίας, άδειες μετ' αποδοχών, αμοιβές, λύση της σύμβασης κ.λπ.)·
4. να γνωρίζει τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85⁽¹⁾ και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85⁽²⁾, καθώς και τα πρακτικά μέτρα εφαρμογής των κανονισμών αυτών.

Δ. Στοιχεία φορολογικού δικαίου

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως να γνωρίζει τους κανόνες σχετικά με:

1. το ΦΠΑ με τον οποίο επιβαρύνονται οι υπηρεσίες μεταφοράς·
2. το φόρο κυκλοφορίας οχημάτων·
3. τους φόρους με τους οποίους επιβαρύνονται ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων καθώς και τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση 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 των επιταγών, των συναλλαγματικών, των γραμματίων εις διαταγήν, των πιστωτικών καρτών και των 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 σε εκδοχέα κ.λπ.) καθώς και τα βάρη και τις υποχρεώσεις που αυτές συνεπάγονται·
3. να γνωρίζει τι είναι ο ισολογισμός, πώς παρουσιάζεται και να είναι σε θέση να τον ερμηνεύει·
4. να μπορεί να διαβάξει και να ερμηνεύει τους λογαριασμούς αποτελεσμάτων·
5. να μπορεί να πραγματοποιεί ανάλυση της χρηματοοικονομικής κατάστασης και της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων, βασιζόμενος ιδίως σε χρηματοοικονομικούς συντελεστές απόδοσης·
6. να είναι σε θέση να καταρτίσει προϋπολογισμό·
7. να γνωρίζει τα διάφορα στοιχεία που συνθέτουν το κόστος παραγωγής του (πάγιο κόστος, μεταβλητό κόστος, κεφάλαιο εκμετάλλευσης, αποσβέσεις κ.λπ.) και να είναι σε θέση να το υπολογίσει ανά αυτοκίνητο, ανά χιλιόμετρο, ανά επιβάτη ή ανά τόνο·
8. να μπορεί να συντάξει οργανόγραμμα για το συνολικό αριθμό των απασχολούμενων ατόμων στην επιχείρηση και να διαμορφώνει τα προγράμματα εργασίας κ.λπ.·
9. να γνωρίζει τις βασικές αρχές έρευνας της αγοράς (marketing), προώθησης των πωλήσεων μεταφορικών υπηρεσιών, επεξεργασίας αρχείων με τα στοιχεία των πελατών, διαφήμισης, δημοσίων σχέσεων κ.λπ.·

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985 σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με την συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1056/97 της Επιτροπής (ΕΕ L 154 της 12.6.1997, σ. 21).

10. να γνωρίζει τις διάφορες κατηγορίες ασφαλείας τις σχετικές με τον κλάδο των οδικών μεταφορών (ασφάλιση ευθύνης, προσώπων, πραγμάτων, αποσκευών) καθώς και τις αντίστοιχες εγγυήσεις και υποχρεώσεις που οι ασφάλειες αυτές συνεπάγονται·
11. να γνωρίζει τις τηλεματικές εφαρμογές στον τομέα των οδικών μεταφορών·

Οδική μεταφορά εμπορευμάτων

12. να είναι σε θέση να εφαρμόσει τους κανόνες έκδοσης τιμολογίων για την παροχή υπηρεσιών οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων αλλά και να γνωρίζει τη σημασία και τις επιπτώσεις των διεθνών εμπορικών όρων Incoterms·
13. να γνωρίζει τις διάφορες κατηγορίες των αιτούντων βοηθητικά επαγγέλματα μεταφορών, το ρόλο που διαδραματίζουν, τα λειτουργικά τους καθήκοντα και το καθεστώς που ενδεχομένως τους διέπει·

Οδική μεταφορά επιβατών

14. να είναι σε θέση να εφαρμόσει τους κανόνες για τους ναύλους και για τη διαμόρφωση των τιμών κατά την μεταφορά επιβατών με δημόσια και ιδιωτικά μέσα·
15. να μπορεί να εφαρμόσει τους κανόνες για την έκδοση τιμολογίων παροχής 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 να γνωρίζει τις αντίστοιχες ρυθμίσεις για την εκμίσθωση βιομηχανικών οχημάτων και για την υπεργολαβία και ιδίως τους κανόνες που αφορούν την επίσημη οργάνωση του αντίστοιχου επαγγέλματος, την πρόσβαση στο επάγγελμα αυτό, 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 μίας 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 διασφαλίζεται η ύπαρξη, τόσο στο χώρο της επιχείρησης 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, τους κανόνες για τα γραφεία ναύλωσης και τους κανόνες για την υλικοτεχνική υποδομή·
5. να γνωρίζει τις διατυπώσεις κατά τη διέλευση των συνόρων, αλλά και να έχει υπόψη του το ρόλο και την έκταση εφαρμογής των εγγράφων T και των δελτίων TIR, καθώς και των υποχρεώσεων και ευθυνών που συνεπάγεται η χρησιμοποίησή τους·

Οδική μεταφορά επιβατών

6. να γνωρίζει τους αντίστοιχους κανόνες οργάνωσης της αγοράς των οδικών μεταφορών επιβατών·
7. να γνωρίζει τους κανόνες που ισχύουν για τη δημιουργία υπηρεσιών μεταφορών και να μπορεί να καταρτίσει σχέδια μεταφοράς.

Ζ. Τεχνικά πρότυπα και εκμετάλλευση

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 καθώς και τα ιδιαίτερα στοιχεία τους (αμάξωμα, κινητήρας, όργανα μετάδοσης, συστήματα πέδησης κ.λπ.)·
3. να γνωρίζει τις διατυπώσεις για την έγκριση, την έκδοση άδειας κυκλοφορίας και τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων αυτών·
4. να μπορεί να λαμβάνει υπόψη του τα μέτρα που απαιτούνται για την καταπολέμηση της ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα καθώς και για την καταπολέμηση του θορύβου που προκαλούν·
5. να μπορεί να συντάσσει 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 το έργο φόρτωσης και εκφόρτωσης εμπορευμάτων (κατανομή του βάρους, στοίχιση, στοιβάδα, 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 και ιδίως των κανόνων που απορρέουν από την οδηγία 94/55/ΕΚ⁽¹⁾, από την οδηγία 96/35/ΕΚ⁽²⁾, από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 259/93⁽³⁾·
9. να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τις διαδικασίες για την τήρηση των κανόνων μεταφοράς αναλώσιμων τροφίμων και 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 ζώων ζώνων.

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 — πιστοποιητικά επάρκειας, κ.λπ.)·
2. να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή συγκεκριμένα μέτρα για να διασφαλίζει ότι οι οδηγοί θα 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 που αφορούν τον έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφαλείας, αφενός μεν για την κατάσταση του τροχαίου ολικού εξοπλισμού του και του φορτίου και, αφετέρου, για οδήγηση με στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων·
4. να μπορεί να θεσπίσει διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στις περιπτώσεις ατυχημάτων και να θέτει σε εφαρμογή κατάλληλες διαδικασίες για να αποφεύγεται τυχόν επανάληψη ατυχημάτων ή και σοβαρών παραβάσεων·

Οδική μεταφορά επιβατών

5. να έχει στοιχειώδεις γνώσεις της γεωγραφίας του οδικού δικτύου των κρατών μελών.

II. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

1. Τα κράτη μέλη οργανώνουν υποχρεωτική γραπτή εξέταση και μπορούν να οργανώνουν συμπληρωματικώς και 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.

⁽¹⁾ Οδηγία 94/55/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 7)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 96/86/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 335 της 24.12.1996, σ. 43).

⁽²⁾ Οδηγία 96/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 3ης Ιουνίου 1996, σχετικά με το διορισμό και την επαγγελματική κατάρτιση συμβούλων ασφαλείας για την οδική, σιδηροδρομική και πλωτή μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 145 της 19.6.1996, σ. 10).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 259/93 του Συμβουλίου, της 1ης Φεβρουαρίου 1993, σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την είσοδο και έξοδό τους (ΕΕ L 30 της 6.12.1993, σ. 1)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 120/97 (ΕΕ L 22 της 24.1.1997, σ. 4).

α) Η υποχρεωτική γραπτή εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες και συγκεκριμένα:

- γραπτό ερωτηματολόγιο είτε πολλαπλών επιλογών (multiple choice) (τέσσερις εναλλακτικές απαντήσεις) είτε ερωτήσεων απευθείας απάντησης ή συνδυασμού των δύο συστημάτων,
- γραπτές ασκήσεις/μελέτες περιπτώσεων.

Ελάχιστη διάρκεια: δύο ώρες για κάθε δοκιμασία.

β) Στην περίπτωση που οργανώνεται προφορική εξέταση, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν, για τη συμμετοχή σ' αυτή, να έχει επιτύχει ο υποψήφιος στη γραπτή εξέταση.

2. Εάν τα κράτη μέλη οργανώνουν επίσης προφορική εξέταση, μπορούν να προβλέπουν για κάθε μία από τις τρεις δοκιμασίες, στάθμιση των βαθμών με συντελεστές, οι οποίες δεν μπορεί να είναι κατώτεροι του 25 % ούτε ανώτεροι του 40 % της συνολικής βαθμολογίας.

Εάν τα κράτη μέλη οργανώνουν μόνο γραπτή εξέταση οφείλουν να προβλέπουν, για κάθε δοκιμασία, στάθμιση των βαθμών με συντελεστές, οι οποίοι δεν μπορεί να είναι κατώτεροι του 40 % ούτε ανώτεροι 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 σε κάθε μία δοκιμασία να μπορεί να είναι κατώτερες του 50 % της δυνατής βαθμολογίας. Ένα κράτος μέλος μπορεί, μόνον για μία δοκιμασία, να μειώνει το ποσοστό από 50 % σε 40 %.»
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«Παράρτημα Ia

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

(Ενισχυμένο χαρτί μπεζ χρώματος — διαστάσεις DIN A4)

[Κείμενο διατυπωμένο στην/στις επίσημη γλώσσα ή μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει το πιστοποιητικό]

Διακριτικό σήμα του συγκεκριμένου κράτους μέλους⁽¹⁾Ονομασία της αρμόδιας αρχής ή του αρμόδιου οργανισμού⁽²⁾

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ (ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ)⁽³⁾
ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΕΠΙΒΑΤΩΝ)⁽³⁾**

Αριθ. ...

Εμείς⁽²⁾,

πιστοποιούμε:

α) ότι (ο) (η)⁽⁴⁾

γεννηθείς(-α) στ στις

έλαβε μέρος με επιτυχία στις δοκιμασίες της εξέτασης (έτος:, περίοδος:)⁽⁵⁾
που οργανώθηκε για τη χορήγηση πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας για εσωτερικές [και διεθνείς]⁽³⁾
οδικές μεταφορές εμπορευμάτων [επιβατών]⁽³⁾, σύμφωνα με τις διατάξεις⁽⁶⁾

β) ότι το άτομο που αναφέρεται στο στοιχείο α) δικαιούται να χρησιμοποιήσει την επαγγελματική του επάρκεια για
μία επιχείρηση οδικών μεταφορών εμπορευμάτων [επιβατών]⁽³⁾:

— που εκτελεί αποκλειστικά εσωτερικές μεταφορές στο κράτος μέλος το οποίο εξέδωσε το πιστοποιητικό⁽³⁾,— που εκτελεί διεθνείς μεταφορές⁽³⁾.

Το παρόν πιστοποιητικό αποτελεί επαρκή απόδειξη της επαγγελματικής επάρκειας που αναφέρεται στο
άρθρο 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1996, περί προσβάσεως στο
επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών καθώς και αμοιβαίας αναγνώρισεως των
διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκατα-
στάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών.

Εκδοθέν στ, στις

.....⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Διακριτικό σήμα του κράτους: Βέλγιο (B), Δανία (DK), Γερμανία (D), Ελλάδα (GR), Ισπανία (E), Γαλλία (F), Ιρλανδία (IRL), Ιταλία (I), Λουξεμβούργο (L), Κάτω Χώρες (NL), Αυστρία (A), Πορτογαλία (P), Φινλανδία (FIN), Σουηδία (S), Ηνωμένο Βασίλειο (GB).

⁽²⁾ Αρχή ή οργανισμός που έχουν οριστεί προηγουμένως από κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την έκδοση του παρόντος πιστοποιητικού.

⁽³⁾ Διαγράφεται η περιττή ένδειξη.

⁽⁴⁾ Ονοματεπώνυμο, τόπος και ημερομηνία γέννησης.

⁽⁵⁾ Χαρακτηριστικά της εξέτασης.

⁽⁶⁾ Μνεία των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που έχουν εκδοθεί σχετικά, σύμφωνα με την προαναφερόμενη οδηγία.

⁽⁷⁾ Σφραγίδα και υπογραφή της αρχής ή του οργανισμού που είναι αρμόδιοι για την έκδοση του πιστοποιητικού.»

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο, στις 5 Φεβρουαρίου 1997, πρόταση οδηγίας, η οποία βασίζεται στο άρθρο 75 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ περί προσβάσεως στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών και αμοιβαίας αναγνώρισης των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων που διευκολύνουν την πραγμάτωση του δικαιώματος εγκαταστάσεως των μεταφορέων αυτών στον τομέα των εσωτερικών και διεθνών μεταφορών⁽¹⁾.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή έδωσαν τη γνώμη τους στις 17 Ιουλίου 1997⁽²⁾ και στις 28 Μαΐου 1997⁽³⁾ αντιστοίχως.

Υπό το φως της γνώμης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο, στις 6 Οκτωβρίου 1997, τροποποιημένη πρόταση⁽⁴⁾.

Στις 17 Μαρτίου 1998, το Συμβούλιο ενέκρινε την κοινή του θέση σύμφωνα με το άρθρο 189 Γ της συνθήκης ΕΚ.

II. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής έχει ως στόχο τη συνέχιση, στο πλαίσιο της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς, της διαδικασίας εναρμόνισης στο τομέα της πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα.

Η Επιτροπή κρίνει ότι ο βαθμός κοινοτικής εναρμόνισης που έχει επιτευχθεί δεν είναι πλέον επαρκής, επειδή οι διαφορές που υφίστανται στις εθνικές νομοθεσίες υπάρχει κίνδυνος να οδηγήσουν σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, εάν ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη της αγοράς των οδικών μεταφορών, ιδίως εμπορευμάτων, καθώς και της υλοποίησης της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα αυτό.

Υπενθυμίζεται ότι, όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, η σχετική απελευθέρωση της παροχής υπηρεσιών ολοκληρώνεται από την 1η Ιουλίου 1998, ημερομηνία από την οποία το καμποτάζ (ενδομεταφορές) θα πραγματοποιείται χωρίς ποσοτικούς περιορισμούς.

Η Επιτροπή προτείνει, επομένως, να ενισχυθούν οι κοινοί κανόνες που προβλέπει η οδηγία 96/26/ΕΚ.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει ιδίως τις τροποποιήσεις της οδηγίας 96/26/ΕΚ οι οποίες εκτίθενται κατωτέρω:

- α) όσον αφορά τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, η κοινή θέση περιλαμβάνει τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της εν ισχύ οδηγίας. Η εν λόγω οδηγία εφαρμόζεται πράγματι στους μεταφορείς που χρησιμοποιούν οχήματα των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος (ΜΕΒ) υπερβαίνει τους 6 τόνους, ενώ η κοινή θέση καλύπτει και τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν οχήματα με ΜΕΒ άνω των 3,5 τόνων.

Η κοινή θέση περιορίζει, ωστόσο, τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής σε σχέση με αυτό που περιέχεται στην πρόταση της Επιτροπής το οποίο υπάγει κάθε οδικό μεταφορέα εμπορευμάτων στους κοινούς κανόνες, ανεξάρτητα από το βάρος του χρησιμοποιούμενου οχήματος.

⁽¹⁾ ΕΕ C 95 της 24.3.1997, σ. 66.

⁽²⁾ ΕΕ C 286 της 22.9.1997, σ. 224.

⁽³⁾ ΕΕ C 287 της 22.9.1997, σ. 21.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 324 της 25.10.1997, σ. 6.

- β) Όσον αφορά την προϋπόθεση των εχέγγυων αξιοπιστίας, η κοινή θέση προβλέπει ότι η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούται ή δεν πληρούται πλέον εφόσον ο μεταφορέας έχει καταδικαστεί για σοβαρές παραβάσεις ορισμένων ρυθμίσεων που αφορούν τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων παραβάσεων των κανόνων που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και την επαγγελματική ευθύνη.

Το άρθρο 3, παράγραφος 2 στοιχείο γ) της εν ισχύ οδηγίας αναφέρεται σε καταδίκες για «σοβαρές και επανειλημμένες παραβάσεις».

Η πρόταση της Επιτροπής διευρύνει τον αριθμό των περιπτώσεων στις οποίες η προϋπόθεση των εχέγγυων αξιοπιστίας δεν πληρούται, συμπεριλαμβάνοντας τις περιπτώσεις «σοβαρής παράβασης ή ελασσόνων και επανειλημμένων παραβάσεων».

Η κοινή θέση προβλέπει επίσης ότι τα κράτη μέλη καθιερώνουν καθεστώς κυρώσεων για τις παραβάσεις της τροποποιημένης οδηγίας 96/26/EK.

- γ) Όσον αφορά την προϋπόθεση οικονομικής επιφάνειας, η κοινή θέση προβλέπει, όπως προτείνει η Επιτροπή, αύξηση του ύψους των ποσών, αλλά δεν προβλέπει πλέον διαφοροποιημένα ποσά συναρτήσει του βάρους των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία χρησιμοποιεί η επιχείρηση ή του αριθμού των θέσεων καθημένων των οχημάτων μεταφοράς επιβατών.

- δ) Όσον αφορά την επαγγελματική επάρκεια η κοινή θέση προβλέπει:

- μια διεξοδικότερη διαδικασία εξέτασης, προσαρμογή στα τελευταία δεδομένα και διεύρυνση του καταλόγου της εξεταστέας ύλης και την εισαγωγή ενός εναρμονισμένου ελάχιστου επιπέδου των απαιτούμενων σε κάθε θέμα γνώσεων,
- τη διατήρηση διαφορετικών εξετάσεων, κατά περίπτωση ανάλογα με το εάν ο υποψήφιος επιθυμεί να εκτελεί εσωτερικές ή διεθνείς μεταφορές.

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει, αντίθετα, οι υποψήφιοι τόσο για εσωτερικές όσο και για διεθνείς μεταφορές να υποβάλλονται στις ίδιες εξετάσεις,

- την εξαίρεση από τις εξετάσεις, σε μόνιμη βάση, για τους υποψήφιους που αποδεικνύουν πρακτική πείρα τουλάχιστον πέντε ετών, όπως προβλέπεται από την εν ισχύ οδηγία, υπό τον όρο όμως ότι οι υποψήφιοι αυτοί επιτυγχάνουν σε εξέταση ελέγχου, οι λεπτομέρειες της οποίας καθορίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον κατάλογο των θεμάτων που θεσπίζεται από το παράρτημα I της οδηγίας.

Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει, αντίθετα, την κατάργηση μιας τέτοιας εξαίρεσης,

- την ένταξη στην οδηγία, στο παράρτημα 1α, ενός κοινοτικού υποδείγματος πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας,
- την ένταξη στην οδηγία μιας διάταξης η οποία δεν περιέχεται στην τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής, προκειμένου να επιτραπεί στα κράτη μέλη, για μια περίοδο περιορισμένης διάρκειας και μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, να υποβάλλουν σε συμπληρωματική εξέταση τα άτομα που δεν απέκτησαν ποτέ στο παρελθόν πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας, αλλά τα οποία έχουν επιτύχει στις εξετάσεις σε κράτος μέλος ενώ είχαν τη μόνιμη διαμονή τους σε άλλο κράτος μέλος στο οποίο προτίθενται να ασκήσουν για πρώτη φορά το επάγγελμα αυτό.

Η συμπληρωματική εξέταση αφορά τομείς στους οποίους οι εθνικές πτυχές του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα διαφέρουν από αυτές του κράτους μέλους στο οποίο τα εν λόγω άτομα έχουν επιτύχει τις εξετάσεις.

- ε) Η κοινή θέση περιλαμβάνει, επίσης, όπως προτείνει η Επιτροπή, μεταβατικά μέτρα που έχουν προορισμό να τεθεί σε εφαρμογή η οδηγία στα τρία νέα κράτη μέλη: την Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία.

στ) Όσον αφορά τον έλεγχο της εφαρμογής της οδηγίας, το σχέδιο προβλέπει ότι τα κράτη μέλη επιβεβαιώνουν τακτικά, και τουλάχιστον ανά πενταετία, εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα.

Η κοινή θέση δεν περιλαμβάνει τη διάταξη την οποία πρότεινε η Επιτροπή και η οποία προβλέπει τα κράτη μέλη να επιβεβαιώνουν μεταξύ δευτέρου και τρίτου έτους την προϋπόθεση της οικονομικής επιφάνειας.

ζ) Η κοινή θέση προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μεταφέρουν τη μελλοντική οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο το αργότερο ένα έτος από την έναρξη ισχύος της. Όλοι οι οδικοί μεταφορείς που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και που ασκούν το επάγγελμα πριν από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής της οδηγίας, οφείλουν να ανταποκρίνονται στις νέες απαιτήσεις από άποψη οικονομικής επιφάνειας μετά διετία από την έναρξη εφαρμογής της οδηγίας.

IV. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

1. Τροπολογίες που υιοθέτησε το Συμβούλιο

Το Συμβούλιο υιοθέτησε, στο περιεχόμενο όχι όμως και στη διατύπωσή τους, τις ακόλουθες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

- την τροπολογία αριθ. 9 η οποία διευκρινίζει ότι το παράρτημα I της εν ισχύει οδηγίας αντικαθίσταται από το παράρτημα I της νέας οδηγίας (τροπολογία όσον αφορά τη διατύπωση η οποία περιέχεται στο άρθρο 1 σημείο 10 της κοινής θέσης),
- την τροπολογία αριθ. 10 η οποία αποσκοπεί στην ενσωμάτωση στην οδηγία 96/26/EK ενός νέου άρθρου που υποχρεώνει τα κράτη μέλη να προβλέψουν ένα καθεστώς κυρώσεων (τροπολογία όσον αφορά τη διατύπωση, η οποία περιέχεται στο άρθρο 1 σημείο 9 της κοινής θέσης, που ενσωματώνει νέο άρθρο 10α στην οδηγία 96/26/EK).

2. Τροπολογίες του Κοινοβουλίου τις οποίες δεν υιοθέτησε το Συμβούλιο

Το Συμβούλιο δεν υιοθέτησε τις ακόλουθες τροπολογίες:

α) όσον αφορά την προϋπόθεση των εχέγγυων αξιοπιστίας:

- την τροπολογία αριθ. 3 μέρος πρώτο, η οποία αποσκοπεί στην τροποποίηση του άρθρου 3 παράγραφος 2 στοιχείο γ) πρώτο εδάφιο της οδηγίας 96/26/EK προκειμένου να προβλεφθεί ότι η προϋπόθεση αυτή δεν πληρούται ή δεν πληρούται πλέον εφόσον τα φυσικά πρόσωπα από τα οποία ζητείται να πληρούν τον όρο αυτό «έχουν καταδικασθεί για σοβαρό ποινικό ή διοικητικό αδίκημα ή για ένα ή περισσότερα ποινικά ή διοικητικά αδικήματα λόγω ελάσσονων και επανειλημμένων παραβάσεων» των ρυθμίσεων που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο του ιδίου σημείου.

Η κοινή θέση διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της εν ισχύει οδηγίας η οποία αναφέρεται σε καταδίκες για «σοβαρές και επανειλημμένες παραβάσεις» διότι αναφέρεται σε καταδίκες για «σοβαρές παραβάσεις».

Το Συμβούλιο εκτιμά πράγματι ότι πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να αξιολογούν τα εχέγγυα αξιοπιστίας ενός μεταφορέα βάσει της ερμηνείας της σοβαρότητας της παράβασης που δίνει η εθνική νομοθεσία.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι είναι δύσκολο να αξιολογηθούν τα εχέγγυα αξιοπιστίας με βάση τις καταδίκες λόγω ελάσσονων και επανειλημμένων παραβάσεων, δεδομένου ότι οι παραβάσεις αυτές μπορεί να είναι απλές παραβάσεις. Η απαίτηση απαγόρευσης της πρόσβασης στο επάγγελμα για τέτοιου είδους παραβάσεις θα αποτελούσε δυσανάλογη προς το αδίκημα ποινή.

Επιπλέον, το Συμβούλιο προτιμά να διατηρηθεί στην οδηγία μόνο η έννοια της καταδίκης χωρίς το χαρακτηρισμό «σοβαρή» και χωρίς να διευκρινίζεται, δεδομένης της ποικιλομορφίας των καταστάσεων που υπάρχουν στα κράτη μέλη, ότι μπορεί να πρόκειται για καταδίκες είτε ποινικές είτε διοικητικές,

- την τροπολογία αριθ. 1 και την τροπολογία αριθ. 3, δεύτερο μέρος, που αφορούν την ένταξη στην οδηγία μιας αιτιολογικής παραγράφου και ορισμένων προσθηκών στο άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της οδηγίας 96/26/ΕΚ οι οποίες συνίσταται:
 - στην πρόβλεψη ότι οι παραβάσεις που σχετίζονται με την καταπολέμηση της απάτης στον τομέα του καθεστώτος διέλευσης και οι παραβάσεις σχετικά με τη μεταφορά ζώων συνιστούν παραβάσεις οι οποίες μπορεί να επισύρουν την μη-αναγνώριση ή την έκπτωση των εχεγγίων αξιοπιστίας,
 - στην εγκαθίδρυση σχέσης μεταξύ του αριθμού των μετακινήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί από τα οχήματα της εν λόγω εταιρείας και τον αριθμό των παραβάσεων προκειμένου να καθορισθεί εάν έχουν διαπραχθεί ελάσσονες και επανειλημμένες παραβάσεις.
- Το Συμβούλιο εκτιμά:
- ότι οι ισχύουσες διατάξεις δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη να λαμβάνουν υπόψη, προκειμένου να εξακριβωθεί εάν πληρούνται η προϋπόθεση των εχέγγυων αξιοπιστίας, τις παραβάσεις όσον αφορά το καθεστώς διέλευσης και τις μεταφορές ζώων,
 - ότι η εγκαθίδρυση κοινού κριτηρίου για την αξιολόγηση των ελασσόνων παραβάσεων είναι άνευ αντικειμένου δεδομένου ότι η κοινή θέση δεν αφορά πλέον τις ελάσσονες και επανειλημμένες παραβάσεις. Επιπλέον, η σοβαρότητα μιας παράβασης δεν πρέπει να αξιολογείται σε συνάρτηση με το μέγεθος της επιχείρησης (αριθμός οχημάτων που διαθέτει ή χιλιόμετρα που έχουν διατρέξει τα οχήματά της) αλλά βάσει της ίδιας της σοβαρότητας,

- την τροπολογία αριθ. 8, η οποία προβλέπει ότι, εφόσον πρόκειται για σοβαρή παράβαση ή για ελάσσονες επανειλημμένες παραβάσεις των ρυθμίσεων σχετικά με τις μεταφορές όπως αναφέρονται, συγκεκριμένα, στο άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της οδηγίας, το κράτος μέλος στο οποίο έχει διαπραχθεί παράβαση που ενδέχεται να οδηγήσει σε αφαίρεση της άδειας εξάσκησης του επαγγέλματος από μεταφορέα που δεν έχει σ' αυτό τη μόνιμη διαμονή του, ή το οποίο λαμβάνει γνώση της παράβασης, θα πρέπει να κοινοποιήσει στο κράτος μέλος εγκατάστασης του μεταφορέα, τις πληροφορίες που διαθέτει.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι το άρθρο 1 παράγραφος 6 της κοινής θέσης που τροποποιεί το άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/26/ΕΚ, προβλέπει ότι τα κράτη μέλη κοινοποιούν στο κράτος μέλος εγκατάστασης του μεταφορέα τις πληροφορίες που διαθέτουν σχετικά με κάθε παράβαση διαπραχθείσα από το μεταφορέα η οποία θα μπορούσε να επισύρει αφαίρεση της άδειας. Η εμπέλευση της διάταξης συνεπώς διευρύνεται.

β) όσον αφορά την προϋπόθεση οικονομικής επιφάνειας:

- η τροπολογία αριθ. 4, η οποία, προκειμένου να εναρμονίσει σε όλες τις γλώσσες την έννοια του «ιδίου κεφαλαίου» για την αξιολόγηση της οικονομικής επιφάνειας της επιχείρησης, επαναλαμβάνει σχεδόν απολύτως τον ορισμό των όρων που περιέχονται στην οδηγία 78/660/ΕΟΚ⁽¹⁾.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι στο στάδιο αυτό, δεν είναι απαραίτητη η εναρμόνιση των κριτηρίων εξακρίβωσης της οικονομικής επιφάνειας. Η κοινή θέση περιορίζεται στην απαίτηση να διαθέτει η επιχείρηση ένα ορισμένο ποσό ανά χρησιμοποιούμενο όχημα, χωρίς να σκοπεύει να επιβάλλει ρυθμίσεις στον τομέα της λογιστικής και των απολογισμών των επιχειρήσεων.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι είναι προτιμότερο τα κράτη μέλη να εξακολουθήσουν να εφαρμόζουν την εθνική τους νομοθεσία στον τομέα αυτό.

- την τροπολογία αριθ. 7, η οποία έχει ως στόχο να συμπληρώσει το άρθρο 6 παράγραφος 1 της εν ισχύει οδηγίας, προβλέποντας, αφενός, την υποχρέωση για τις

⁽¹⁾ Τέταρτη οδηγία 78/660/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1978, βασιζόμενη στο άρθρο 54 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) της συνθήκης περί των ετησίων λογαριασμών εταιρειών ορισμένων μορφών (ΕΕ L 222 της 14.8.1978, σ. 11): οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 94/8/ΕΚ (ΕΕ L 82 της 25.3.1994, σ. 33).

αρμοδίες εθνικές αρχές να ελέγχουν ανά πενταετία, καθώς και μεταξύ του δεύτερου και τρίτου έτους της πενταετίας, την τήρηση της προϋπόθεσης οικονομικής επιφάνειας και, αφετέρου, την άδεια να χορηγούν, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, επιπλέον προθεσμία ενός έτους κατ' ανώτατον όριο για την αξιολόγηση της οικονομικής επιφάνειας της επιχείρησης.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι αρκεί να προβλεφθεί στο άρθρο 1 παράγραφος 5 της κοινής θέσης (άρθρο 6 παράγραφος 1 της τροποποιημένης οδηγίας 96/26/EK), η υποχρέωση για τα κράτη μέλη να εξακριβώνουν σε τακτικά διαστήματα, και τουλάχιστον ανά πενταετία, εάν εξακολουθούν να πληρούνται οι τρεις προϋποθέσεις πρόσβασης στο επάγγελμα, χωρίς να υπάρχει διάκριση μεταξύ των προϋποθέσεων αυτών.

Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα μπορούν, όπως προτείνει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, να προβαίνουν τακτικά στον έλεγχο της οικονομικής επιφάνειας κατά την περίοδο της πενταετίας, αλλά χωρίς να είναι υποχρεωμένα.

γ) όσον αφορά την προϋπόθεση επαγγελματικής επάρκειας:

- την τροπολογία αριθ. 6, η οποία έχει ως στόχο να συμπληρώσει το άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο της εν ισχύει οδηγίας, προκειμένου να διευκρινισθεί ότι τα πρόσωπα, τα οποία διευθύνουν πράγματι και διαρκώς μια επιχείρηση μεταφορών, που πληρούν ήδη τις προϋποθέσεις επαγγελματικής επάρκειας στο πλαίσιο των προβλεπόμενων από την οδηγία μέτρων ελέγχου και που άσκησαν χωρίς διακοπή το επάγγελμά τους, δεν θα υποχρεούνται σε νέα εξέταση των επαγγελματικών τους ικανοτήτων.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι ο γενικός κανόνας που προβλέπεται από την οδηγία είναι να μην απαιτείται από το μεταφορέα να περνά την εξέταση δεύτερη φορά. Προβλέπεται μια μόνο παρέκκλιση αλλά αφορά μια πολύ συγκεκριμένη περίπτωση (βλέπε άρθρο 1 παράγραφος 3 της κοινής θέσης που προβλέπει την εισαγωγή νέου στοιχείου στ) στο άρθρο 3 παράγραφος 4 της τροποποιημένης οδηγίας),

- τις τροπολογίες αριθ. 12 και αριθ. 13 όσον αφορά το παράρτημα I κεφάλαιο I σημείο ΣΤ.5, ιδίως:
 - την τροπολογία αριθ. 12 η οποία προβλέπει στο σημείο ΣΤ.5 ότι ο υποψήφιος πρέπει να γνωρίζει, όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, μόνο τις διατυπώσεις που πρέπει να πραγματοποιήσει κατά τη διέλευση των συνόρων, χωρίς να υποχρεούται, λαμβάνοντας υπόψη την τροπολογία αριθ. 13, να γνωρίζει επίσης, όπως προτείνει η Επιτροπή, το ρόλο και την έκταση εφαρμογής των εγγράφων T και των δελτίων TIR, καθώς και των υποχρεώσεων και ευθυνών που συνεπάγεται η χρησιμοποίησή τους,
 - την τροπολογία αριθ. 13, που έχει ως στόχο την προσθήκη ενός νέου σημείου 5α το οποίο απαιτεί να έχει ο υποψήφιος εμπεριστατωμένες γνώσεις σε θέματα κοινοτικής και κοινής διέλευσης.

Το Συμβούλιο δεν υιοθέτησε αυτές τις τροπολογίες διότι εκτιμά ότι οι απαιτούμενες γνώσεις είναι υπερβολικά λεπτομερείς.

δ) όσον αφορά την τροποποίηση των μεταβατικών περιόδων που δίδονται στα νέα κράτη μέλη λόγω του ότι ανήκουν στον ΕΧ:

- την τροπολογία αριθ. 2, που αποσκοπεί στην τροποποίηση της έκτης αιτιολογικής παραγράφου της τροποποιημένης οδηγίας, και
- τις τροπολογίες αριθ. 5 και αριθ. 14 που αποσκοπούν στην τροποποίηση του άρθρου 1 της τροποποιημένης πρότασης (άρθρο 5 παράγραφος 1 και 2 της ισχύουσας οδηγίας) σχετικά με τον υπολογισμό της διάρκειας των μεταβατικών περιόδων που δίδονται στην Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, ήτοι από την 1η Ιανουαρίου 1994.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο επισημαίνει ότι, δυνάμει της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, οι διατάξεις των οδηγιών που έχουν κωδικοποιηθεί με την οδηγία 96/26/EK, εφαρμόζονται στα κράτη αυτά ήδη από την 1η Ιανουαρίου 1994.

Το Συμβούλιο, συμφωνώντας με τη θέση της Επιτροπής, εκτιμά ότι η κοινοτική νομοθεσία μπορεί να εφαρμοστεί μόνο στα κράτη μέλη. Συνεπώς οι εν λόγω μεταβατικές περίοδοι έχουν, ως ημερομηνία αναφοράς, την ημερομηνία προσχώρησης στην Κοινότητα, ήτοι την 1η Ιανουαρίου 1995 (βλέπε άρθρο 1 παράγραφος 4 της κοινής θέσης που αφορά το νέο άρθρο 5 της τροποποιημένης οδηγίας).

ε) όσον αφορά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας:

— την τροπολογία αριθ. 11, η οποία προβλέπει ως ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας την εικοστή ημέρα από την ημερομηνία δημοσίευσής της.

Το Συμβούλιο εκτιμά ότι είναι προτιμότερο η ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας να ταυτίζεται με την ημερομηνία δημοσίευσής της.

Δεδομένου ότι πρόκειται για οδηγία, το Συμβούλιο εκτιμά ότι είναι σκόπιμο, καθότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ήδη προθεσμία για τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο, να αρχίσει να ισχύει το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να επιτραπεί η ταχεία εφαρμογή ορισμένων αποφάσεων εφαρμογής. Επιπλέον, διευκολύνεται ο καθορισμός της ημερομηνίας έναρξης ισχύος.
