

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 12.1.2009
COM(2008) 914 τελικό

2007/0098 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

δυνάμει του άρθρου 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

όσον αφορά την

**κοινή θέση του Συμβουλίου για την έγκριση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που
πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα**

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

δυνάμει του άρθρου 251 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο της συνθήκης ΕΚ

όσον αφορά την

κοινή θέση του Συμβουλίου για την έγκριση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος οδικού μεταφορέα

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΗΣ

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο ΕΚ και το Συμβούλιο 23 Μαΐου 2007.
(έγγραφο COM(2007) 263 τελικό - 2007/0098 COD):

Ημερομηνία έκδοσης γνώμης από την Ευρωπαϊκή Οικονομική και 16 Ιανουαρίου 2008.
Κοινωνική Επιτροπή:

Ημερομηνία γνωμοδότησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε 21 Μαΐου 2008.
πρώτη ανάγνωση:

Ημερομηνία διαβίβασης της τροποποιημένης πρότασης: 13 Ιουνίου 2008.

Ημερομηνία έκδοσης της κοινής θέσης 9.1.2009

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Στόχος της πρότασης είναι η θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα. Με την πρόταση πρόκειται να αντικατασταθεί η οδηγία 96/26/ΕΚ από νέο κανονισμό, ώστε να επιτευχθεί καλύτερη εναρμόνιση και να προωθηθεί περαιτέρω ο θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ μεταφορέων στην εσωτερική αγορά.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

3.1. Γενικές παρατηρήσεις επί της κοινής θέσης

Δύο ήταν τα κύρια σημεία συζήτησης στο Συμβούλιο. Πρώτον, η διαδικασία που πρέπει να ακολουθούν οι αρμόδιες αρχές σε περίπτωση παραβάσεων που χαρακτηρίζονται ως «σοβαρότατες παραβάσεις» και περιλαμβάνονται στο νέο παράρτημα ΙΙΙ. Δεύτερον, τα ηλεκτρονικά μητρώα που πρέπει να καταρτίσουν τα κράτη μέλη, η δομή και το περιεχόμενό τους, καθώς και τα χρονικά όρια για τη διασύνδεσή τους και την εισαγωγή δεδομένων.

3.2. Διεξοδικές παρατηρήσεις της Επιτροπής

Η κοινή θέση περιλαμβάνει πολλές από τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση (8, 9, 10, 11, 12, 13, 108, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24, 26, 29, 30, 32, 38, 39, 43, 45, 48, 49, 56, 61, 65, 67, 68, 69, 74, 75, 76, 77, 79, 81, 82, 83, 85, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 97 και 98). Όλες αυτές οι τροπολογίες είναι αποδεκτές από την Επιτροπή.

Άλλες τροπολογίες περιλήφθηκαν εν μέρει (35, 36, 44, 62, 80) ή με διαφορετικές προθεσμίες (73, 88, 100 και 101). Επίσης, έχουν ενσωματωθεί στην κοινή θέση οι κάτωθι διατάξεις:

- ο καθορισμός της σχέσης μεταξύ διαχειριστή μεταφορών και επιχείρησης μεταφορών (21) και το αίτημα ο διαχειριστής να διαμένει στην ΕΕ (22, 25)·
- ως προς τον εξωτερικό διαχειριστή (άρθρο 4 παράγραφος 2): στην κοινή θέση υιοθετείται η ιδέα να έχουν τα κράτη μέλη τη δυνατότητα να επιτρέπουν συνολικό στόλο 50 οχημάτων ανά εξωτερικό διαχειριστή και να μειώνουν τον αριθμό αυτόν, αλλά να μην έχουν τη δυνατότητα να καθιερώσουν τέτοιο περιορισμό (109)· στην κοινή θέση αναδιατυπώνεται επίσης η προϋπόθεση περί ανεξαρτησίας του εξωτερικού διαχειριστή (28)·
- ως προς τη διαδικασία μετά από σοβαρότατες παραβάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ (40, 41, 42): η κοινή θέση προβλέπει παρεμφερή διαδικασία, δεν περιλαμβάνει όμως προθεσμίες όπως πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την έγκριση του καταλόγου παραβάσεων, ούτε τη διαδικασία επιτροπής για την προσαρμογή του παραρτήματος ΙΙΙ·
- η δυνατότητα των κρατών μελών να απαλλάσσουν από την εξέταση πρόσωπα με κάποια πείρα (52)· ωστόσο, στην κοινή θέση απαιτείται πιο μακρόχρονη πείρα (15ετής, νέο άρθρο 8α)·
- το παράρτημα ΙΙΙ (τροπολογία 104) για τις σοβαρότατες παραβάσεις σε αναπροσαρμοσμένη έκδοση·
- η προσέγγιση όσον αφορά την προσαρμογή της συχνότητας των ελέγχων των επιχειρήσεων στην τεχνική πρόοδο (59)· αντίθετα, στην κοινή θέση προτείνονται από το 2015 και εντεύθεν στοχοθετημένοι έλεγχοι σε επιχειρήσεις που παρουσιάζουν αυξημένο κίνδυνο· έως τότε, οι έλεγχοι πρέπει να διενεργούνται ανά πενταετία.

Όσον αφορά το μητρώο (άρθρο 15, τροπολογίες 70, 71, 72, 73, 74), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υποστήριξαν τη σταδιακή συγκρότηση και διασύνδεση των ηλεκτρονικών μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, πρότειναν όμως διαφορετικά χρονοδιαγράμματα.

Πέραν της πρότασης της Επιτροπής, τόσο το έγγραφο του ΕΚ κατά η πρώτη ανάγνωση όσο και η κοινή θέση του Συμβουλίου παρέχουν τη δυνατότητα να δημιουργηθεί χωριστό μητρώο για τις παραβάσεις και τους διαχειριστές μεταφορών που έχουν χαρακτηριστεί ακατάλληλοι να διαχειρίζονται επιχειρήσεις. Σύμφωνα με την κοινή θέση, οι διαχειριστές αυτοί δεν πρέπει να παραμένουν μόνον επί δύο χρόνια στα μητρώα, αλλά επί όσο χρόνο εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται ακατάλληλοι.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε σε πρώτη ανάγνωση το διαχωρισμό του μητρώου σε δημόσιο και ιδιωτικό, στο ιδιωτικό μάλιστα μητρώο να έχουν πρόσβαση μόνον οι αρμόδιες αρχές υπό συγκεκριμένους όρους (υπάλληλοι δεόντως εξουσιοδοτημένοι στον τομέα των οδικών μεταφορών και ορκωτοί). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πρότεινε επίσης να δημιουργηθεί μητρώο με τους διαχειριστές μεταφορών. Αυτές οι προτάσεις δεν

ενσωματώθηκαν στην κοινή θέση.

Ενώ στην πρώτη ανάγνωση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε επιπλέον να περιληφθούν στο μητρώο οι αριθμοί κυκλοφορίας των οχημάτων που χρησιμοποιούνται εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης, στην κοινή θέση αναφέρεται ότι η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει το 2009 σύσταση να περιληφθούν οι αριθμοί κυκλοφορίας των οχημάτων. Αυτή η τελευταία διάταξη αποτελεί μέρος του τελικού συμβιβασμού στις διαπραγματεύσεις στο Συμβούλιο.

Επίσης, δεν ενσωματώθηκαν στην κοινή θέση οι εξής διατάξεις, τις οποίες θα μπορούσε να αποδεχθεί εξ ολοκλήρου ή επί της αρχής η Επιτροπή:

- αυστηρότερο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τις μη εμπορικές μεταφορές επιβατών (τροπολογία 107)·
- η μνεία για την ασφάλεια των υποθεμάτων δεδομένων ως προϋπόθεση σχετική με την απαίτηση εγκατάστασης (31)·
- το αίτημα για ετήσια αναπροσαρμογή της συναλλαγματικής ισοτιμίας αντί της αναπροσαρμογής ανά πενταετία (46)·
- το αίτημα να είναι αμοιβαία συμβατά τα κριτήρια διαπίστευσης των φορέων εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων διαχειριστών μεταφορών (51)·
- η δυνατότητα των κρατών μελών να προωθούν τακτική εκπαίδευση των διαχειριστών μεταφορών (53)·
- το αίτημα η αρμόδια αρχή να είναι υπεύθυνη για την ενημέρωση και την τήρηση των ηλεκτρονικών αρχείων (57)·
- ο καθορισμός βραχύτερων χρονικών περιθωρίων για μια επιχείρηση ότι έχει πραγματικό και σταθερό τόπο εγκατάστασης (64)·
- η πρόταση να κοινοποιούν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή ποια πιστοποιητικά αναγνωρίζουν ως αποδεικτικό επαγγελματικής επάρκειας (86)·
- η αναδιατύπωση της μνείας «κανονιστική διαδικασία με έλεγχο και συντόμευση προθεσμιών» (96)· η κοινή θέση αφαιρεί τη διαδικασία αυτή.

Η κοινή θέση περιλαμβάνει τις εξής διατάξεις, οι οποίες δεν ήταν αποδεκτές από την Επιτροπή ή δεν ήταν αποδεκτές με τη διατύπωση που προτάθηκαν:

- η αναδιατύπωση της απαίτησης για τις θέσεις στάθμευσης, στην οποία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αντικαθιστά το αίτημα για επαρκή αριθμό χώρων στάθμευσης από το αίτημα να αποδεικνύεται πού είναι σταθμευμένα τα οχήματα (111)· το Συμβούλιο διέγραψε τη διάταξη αυτή·
- η αρχειοθέτηση και η προστασία των δεδομένων ως κοινοτικοί κανόνες, η μη τήρηση των οποίων μπορεί να θέσει σε αμφισβήτηση την εντιμότητα του διαχειριστή μεταφορών (37)·
- το δεύτερο μέρος της τροπολογίας 44, σύμφωνα με το οποίο τα επιχειρηματικά κεφάλαια πρέπει να αποδεικνύονται με ελεγμένο εμπορικό ισολογισμό ή με φορολογικό ισολογισμό·

- η υποχρέωση διεξαγωγής των εξετάσεων επαγγελματικής επάρκειας στο κράτος μέλος διαμονής (50)·
- η υποχρέωση επανεκπαίδευσης των διαχειριστών μεταφορών, μετά από πενταετή απουσία (113)·
- η απαγόρευση μεταβίβασης του πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας σε νομικά πρόσωπα (55)·
- ο έλεγχος μόνον "σε περίπτωση αμφιβολιών" κατά πόσον ο διαχειριστής μεταφορών κρίνεται ακατάλληλος για τη διαχείριση της μεταφορικής δραστηριότητας ακόμη και μετά τη διασύνδεση των αρχείων (58)·
- η συντόμευση των προθεσμιών για την αντικατάσταση διαχειριστή μεταφορών από επιχείρηση (63)·
- η κατάργηση της δυνατότητας αναβολής της διασύνδεσης των εθνικών μητρώων μέσω της κανονιστικής διαδικασίας (116)·
- το αίτημα εκπόνησης μελέτης για τη δυνατότητα ένταξης των ταξί στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (99)·
- η ημερομηνία της 1ης Ιουνίου 2009 που προτάθηκε για την εφαρμογή του κανονισμού (103)· η κοινή θέση προβλέπει την έναρξη εφαρμογής του κανονισμού μετά από 24 μήνες από την έναρξη ισχύος του.

Η κοινή θέση περιλαμβάνει επίσης τις εξής νέες διατάξεις:

- αναφορά των κανόνων περί μεταφοράς ζώων, τους οποίους δεν επιτρέπεται να παραβιάζει διαχειριστής ή επιχείρηση μεταφορών (άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β)·
- δυνατότητα των κρατών μελών να εκδίδουν διαφορετικές άδειες για τις επιχειρήσεις που εκτελούν μόνον εθνικές μεταφορές (άρθρο 10 παράγραφος 1)·
- δυνατότητα των κρατών μελών να παρατείνουν την προθεσμία για την υποβολή αίτησης αδείας (άρθρο 10 παράγραφος 3)·
- δυνατότητα των κρατών μελών να συντομεύσουν την προθεσμία εντός της οποίας μια επιχείρηση οφείλει να ενημερώνει σχετικά με τις αλλαγές των δεδομένων της αίτησης αδείας (άρθρο 10 παράγραφος 5)·
- αλλαγή στη διατύπωση ως προς τι χρειάζεται να αποδεικνύει μια επιχείρηση όταν δεν πληρούται πλέον η απαίτηση σχετικά με την οικονομική της επιφάνεια (άρθρο 12 παράγραφος 1, στοιχείο γ)·
- λεπτομερέστερη περιγραφή των κανόνων για τα ηλεκτρονικά μητρώα που πρέπει θεσπίσει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία επιτροπής (άρθρο 15 παράγραφος 5)·
- απλούστευση της έκθεσης που πρέπει να υποβάλλουν τα κράτη μέλη για την άσκηση του επαγγέλματος (άρθρο 26).

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το Συμβούλιο ενέκρινε την κοινή θέση με ειδική πλειοψηφία. Η Επιτροπή κρίνει ότι η κοινή θέση ανταποκρίνεται στους κύριους στόχους της πρότασής της και μπορεί επομένως να την υποστηρίξει.