



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.5.2017
COM(2017) 281 final

2017/0123 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του κανονισμού (ΕΚ)
αριθ. 1072/2009 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2017) 194 final}

{SWD(2017) 195 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα¹ και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 για την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών² (εφεξής «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009», «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009» ή οι «κανονισμοί») εκδόθηκαν στο πλαίσιο δέσμης μέτρων τα οποία στόχευαν στον εκσυγχρονισμό των κανόνων που διέπουν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και την πρόσβαση στην αγορά των οδικών μεταφορών.

Ως γενικό στόχο, οι κανονισμοί υποστηρίζουν την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών, την αποδοτικότητα και την ανταγωνιστικότητά της.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 θεσπίζει τις διατάξεις με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι επιχειρήσεις, ώστε να έχουν πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα (επιβατών και εμπορευμάτων). Θεσπίζει επίσης ορισμένες διατάξεις για τη ρύθμιση και τη διευκόλυνση της επιβολής από τα κράτη μέλη.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 θεσπίζει τις διατάξεις με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι επιχειρήσεις που προτίθενται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και σε εθνικές αγορές εκτός της δικής τους (ενδομεταφορές). Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα έγγραφα που πρέπει να εκδίδει το κράτος μέλος καταχώρισης για τις εν λόγω επιχειρήσεις («κοινοτική άδεια»), καθώς και για τους οδηγούς από τρίτες χώρες (βεβαίωση οδηγού).

Το 2014-2015³ διενεργήθηκε εκ των υστέρων αξιολόγηση των κανονισμών η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι κανονισμοί είχαν πετύχει μόνον εν μέρει τον αρχικό στόχο της δημιουργίας των κατάλληλων συνθηκών ανταγωνισμού στην αγορά. Τα βασικά προβλήματα που διαπιστώθηκαν σχετίζονταν με ατέλειες των κανόνων και αδυναμίες στην επιβολή τους. Η παρούσα πρόταση, η οποία αποτελεί πρωτοβουλία στο πλαίσιο του REFIT⁴, στοχεύει επίσης στη διόρθωση αυτών των ατελειών και αδυναμιών.

• Συνοχή με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Η παρούσα πρόταση εντάσσεται στο πλαίσιο μιας ευρύτερης τρέχουσας επανεξέτασης της νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές. Συνδέεται στενά με άλλες υφιστάμενες νομικές πράξεις που αφορούν τις οδικές μεταφορές, και ειδικά με την κοινωνική νομοθεσία για τις οδικές μεταφορές (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006⁵, οδηγία 2002/15/ΕΚ⁶, οδηγία 2006/22/ΕΚ⁷ και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014⁸). Η αποτελεσματικότερη επιβολή των «κανόνων για την αγορά», όπως προτείνονται στην παρούσα πρόταση, θα διευκολυνθεί συνεπώς μέσω των ήδη υφιστάμενων συνεργειών συμβάλλοντας, αντίστροφα, με έμμεσο τρόπο στην επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας.

¹ ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51.

² ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72.

³ Η Επιτροπή εξέδωσε υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας με τα αποτελέσματα της εν λόγω αξιολόγησης:

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/swd20160350.pdf>

⁵ Πρωτοβουλία αριθ. 10 στο παράρτημα 2 του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2017.

⁶ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

⁷ ΕΕ L 80 της 23.03.2002, σ. 35.

⁸ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

⁸ ΕΕ L 60 της 28.2.2015, σ. 1.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση συμβάλλει άμεσα σε μία από τις προτεραιότητες της τρέχουσας Επιτροπής, δηλαδή στην επίτευξη βαθύτερης και δικαιότερης ενιαίας αγοράς. Βασικός στόχος της είναι η περαιτέρω βελτίωση της ενιαίας αγοράς για τις οδικές μεταφορές μέσω τροποποιήσεων που αποσκοπούν στην εξάλειψη των αιτίων για τις αποκλίσεις και στη εξασφάλιση καλύτερης επιβολής των κανόνων.

Η πρόταση συνάδει με τον στόχο του REFIT καθώς βελτιώνει την αποτελεσματικότητα και μειώνει τον διοικητικό και κανονιστικό φόρτο για τις επιχειρήσεις. Παρέχει επίσης στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να περιορίσουν ορισμένες περιττές δαπάνες εφαρμογής που σχετίζονται με την επιβολή των κανόνων.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση για τους κανονισμούς και για την προτεινόμενη τροπολογία είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») (πρώην άρθρο 71 της ΣΕΚ). Το εν λόγω άρθρο παρέχει τη βάση για τη θέσπιση ενωσιακής νομοθεσίας η οποία ορίζει συγκεκριμένα: i) κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών (άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ)· και ii) τους όρους υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές ενός κράτους μέλους μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό (άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα**

Η ΕΕ έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση του τομέα των μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, τροποποιήσεις στους υφιστάμενους κανόνες μπορεί να επιφέρει ο νομοθέτης της ΕΕ και μόνον.

Εξάλλου, οι παρατηρούμενες αποκλίσεις στις πρακτικές των κρατών μελών και οι αδυναμίες στο επίπεδο της επιβολής υπονομεύουν τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, συνδέονται εγγενώς με τις ανεπάρκειες σε επίπεδο εναρμόνισης και μπορούν, συνεπώς, να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά μόνον από την Ένωση.

- **Αναλογικότητα**

Όπως αναφέρεται στην ενότητα 6.3 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων, η πρόταση πολιτικής είναι ανάλογη προς τα προβλήματα που έχουν διαπιστωθεί και δεν προχωρά πέρα από αυτό που απαιτείται για την επίλυσή τους. Ειδικά όσον αφορά τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ), τα σχεδιαζόμενα μέτρα πολιτικής δεν θα έχουν σε γενικές γραμμές δυσανάλογες επιπτώσεις. Η πρόταση επικεντρώνεται κυρίως στην απλοποίηση και αποσαφήνιση του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου, σε συνδυασμό με αυστηρότερες απαιτήσεις όσον αφορά την επιβολή, και δεν δημιουργεί πρόσθετες κανονιστικές απαιτήσεις για τα ενδιαφερόμενα μέρη οι οποίες δεν είναι ανάλογες προς τα διαπιστωθέντα προβλήματα.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Επειδή οι νομοθετικές πράξεις που τροποποιούνται είναι κανονισμοί, η πράξη τροποποίησής τους πρέπει, κατ' αρχήν, να έχει την ίδια μορφή.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολόγηση / έλεγχος καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Οι κανονισμοί αποτέλεσαν αντικείμενο εκ των υστέρων αξιολόγησης⁹. Η αξιολόγηση συνοδευόταν από εξωτερική μελέτη¹⁰.

Όσον αφορά την επιβολή, διαπιστώθηκαν κυρίως τα εξής προβλήματα:

- Υπάρχουν διάφορα επίπεδα ελέγχου από τα κράτη μέλη, ειδικά σε σχέση με τα κριτήρια του σταθερού τύπου εγκατάστασης και των εγγεγγύων αξιοπιστίας για την πρόσβαση στο επάγγελμα, και τις παράνομες ενδομεταφορές.
- Παρατηρείται έλλειμμα συνεργασίας μεταξύ (ορισμένων τουλάχιστον) κρατών μελών, ιδίως όσον αφορά τη συμμόρφωση με το κριτήριο του πραγματικού και σταθερού τύπου εγκατάστασης για την πρόσβαση στο επάγγελμα.

Άλλες ατέλειες των κανόνων αφορούν το γεγονός ότι ορισμένοι κανόνες δεν είναι συγκεκριμένοι ως προς ορισμένα ζητήματα ή αφήνουν ρητώς περιθώριο για μονομερή μέτρα από την πλευρά των κρατών μελών, με αποτέλεσμα να διαπιστώνονται σήμερα αποκλίσεις σε επίπεδο πρακτικής οι οποίες έχουν δυσμενή επίπτωση στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς:

- Ο ορισμός του πραγματικού και σταθερού τύπου εγκατάστασης, συμπεριλαμβανομένου του όρου «κέντρο επιχειρήσεων», αφήνει ανοικτά πολλά ζητήματα. Ως αποτέλεσμα, έχουν διαμορφωθεί διαφορετικές πρακτικές.
- Το χρονικό διάστημα πριν από την αποκατάσταση των εγγεγγύων αξιοπιστίας δεν καθορίζεται ούτε ρυθμίζεται με άλλο τρόπο στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, και ποικίλλει σημαντικά από ένα κράτος μέλος σε άλλο.
- Επικαλούμενα το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 1071/2009, ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν πρόσθετες προϋποθέσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων.
- Οι διατάξεις για τις ενδομεταφορές δεν είναι συγκεκριμένες σε ορισμένα σημεία και αυτό έχει δημιουργήσει αποκλίσεις στις πρακτικές των κρατών μελών. Ορισμένα κράτη μέλη δέχονται περισσότερες φορτώσεις και/ή εκφορτώσεις στο πλαίσιο της ίδιας ενδομεταφοράς, ενώ άλλα όχι.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 αφήνει στα κράτη μέλη την ευχέρεια να αποφασίσουν αν θα εφαρμόσουν τις διατάξεις του στα οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους (ελαφρά επαγγελματικά οχήματα - LCV), με αποτέλεσμα να ισχύουν διαφορετικές απαιτήσεις για τα ίδια οχήματα στα διάφορα κράτη μέλη.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν με τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την προπαρασκευή της παρούσας πρότασης πληρούσαν τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη

⁹ Βλ. υποσημείωση 3.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>.

διαβούλευση των ενδιαφερόμενων μερών οι οποίες ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2002 (COM(2002) 704 final).

Η διαδικασία διαβούλευσης περιελάμβανε δύο τύπους δράσεων — συγκέντρωση απόψεων και συλλογή δεδομένων. Χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της ανοικτής και στοχευμένης διαβούλευσης και διάφορα εργαλεία διαβούλευσης.

Όσον αφορά την **ανοικτή διαβούλευση**, πραγματοποιήθηκε δημόσια διαβούλευση μέσω Διαδικτύου από τις 15 Ιουνίου έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2016. Οι βασικοί στόχοι ήταν i) να συλλεγούν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν κατά την εκ των υστέρων αξιολόγηση, καθώς και πληροφορίες οι οποίες επιτρέπουν τον ποσοτικό προσδιορισμό των προβλημάτων που εντοπίστηκαν, ii) να ζητηθεί η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών για τα πιθανά μέτρα πολιτικής, και iii) να εκτιμηθούν οι αναμενόμενες επιπτώσεις των πιθανών μέτρων πολιτικής. Η Επιτροπή έλαβε 175 απαντήσεις: 23 απαντήσεις από μεσαίες και μεγάλες εταιρείες (μεταφορείς εμπορευμάτων και φορτωτές με 50 ή περισσότερους υπαλλήλους)· 18 απαντήσεις από μικρές εταιρείες (μεταφορείς εμπορευμάτων και φορτωτές με 49 ή λιγότερους υπαλλήλους)· 17 απαντήσεις από αντιπροσώπους του κλάδου της εφοδιαστικής· 33 απαντήσεις από ενώσεις που εκπροσωπούν τους εργαζομένους στον κλάδο των οδικών μεταφορών· 48 απαντήσεις από ενώσεις οδικών μεταφορέων· 18 απαντήσεις από εθνικές αρχές και συναφείς ενώσεις· και 18 απαντήσεις από άλλους ερωτώμενους.

Επιπροσθέτως, στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης υποβλήθηκαν 22 έγγραφα θέσης από διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, π.χ., κλαδικές ενώσεις, ενώσεις εργαζομένων, εθνικές αρχές, αρχές επιβολής, ΜΚΟ και εμπειρογνώμονες.

Το έγγραφο της διαβούλευσης, οι ληφθείσες απαντήσεις και συνοπτική παρουσίαση των απαντήσεων διατίθενται στην ιστοσελίδα «A road transport strategy for Europe» της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών και στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής «Η φωνή σας στην Ευρώπη»¹¹.

Η διαδικασία **στοχευμένης διαβούλευσης** περιλάμβανε τα ακόλουθα:

- Μελέτη επισκόπησης ΜΜΕ η οποία εστίασε σε ζητήματα που άπτονται της χρήσης των LCV στις οδικές μεταφορές και στις πιθανές επιπτώσεις των μέτρων πολιτικής που σχετίζονται με τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής του νομοθετικού πλαισίου ώστε να καλύπτει και τα LCV. Παραλήφθηκαν συνολικά 17 απαντήσεις, μεταξύ των οποίων 7 από παρόχους υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών με χρήση ιδιόκτητων ή μισθωμένων οχημάτων για λογαριασμό τρίτου, 7 από εταιρείες οι οποίες χρησιμοποιούν ιδιόκτητα ή μισθωμένα οχήματα για τη μεταφορά δικών τους εμπορευμάτων («μεταφορείς για ίδιο λογαριασμό») και 8 από χρήστες υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- Μελέτη επισκόπησης αρχών με σκοπό να ανιχνευθούν οι απόψεις των εθνικών αρχών σχετικά με τα μέτρα πολιτικής της παρούσας πρότασης ιδίως όσον αφορά τις αναμενόμενες επιπτώσεις τους στην εφαρμογή και επιβολή του νομοθετικού πλαισίου και να συλλεγούν στοιχεία ή εκτιμήσεις σχετικά με το πιθανό κόστος που

¹¹ Βλέπε ηλεκτρονική διεύθυνση <http://ec.europa.eu/transport/node/4817>.

μπορεί να συνεπάγονται τα εν λόγω μέτρα για τις αρχές. Παραλήφθηκαν συνολικά 18 απαντήσεις, από 16 κράτη μέλη¹² και 1 από το Euro-Contrôle-Route.

- Μελέτη επισκόπησης μεταφορέων εμπορευμάτων με σκοπό να συγκεντρωθούν συναφή στοιχεία από τους μεταφορείς σχετικά με το κόστος και τα χαρακτηριστικά των μεταφορών τα οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στην εκτίμηση των επιπτώσεων (ως μέρος του βασικού σεναρίου), και να ανιχνευθούν οι απόψεις και οι εκτιμήσεις τους σχετικά με το κόστος ή την εξοικονόμηση πόρων από τα εξεταζόμενα μέτρα πολιτικής. Στη μελέτη επισκόπησης των μεταφορέων εμπορευμάτων ανταποκρίθηκαν συνολικά 80 εταιρείες.
- Τηλεφωνικές συνεντεύξεις με ενδιαφερόμενα μέρη (31 συνεντεύξεις με εθνικές και διεθνείς εταιρείες μεταφορών και με τις αντίστοιχες ενώσεις και εθνικές αρχές) με σκοπό μια πιο ενδελεχή εμβάθυνση στις απόψεις των ενδιαφερομένων μερών όσον αφορά τα προτεινόμενα μέτρα, καθώς και τη συγκέντρωση στοιχείων ή εκτιμήσεων για το κόστος και απόψεων όσον αφορά τις πιθανές δυσκολίες που ενδέχεται να ανακύψουν σε σχέση με το κάθε μέτρο.
- Διοργανώθηκαν σεμινάρια, συναντήσεις και άλλες εκδηλώσεις με ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια της εκ των υστέρων αξιολόγησης και της εκτίμησης επιπτώσεων της εν λόγω πρωτοβουλίας, με τη συμβολή των κοινωνικών εταίρων, η δε Επιτροπή συμμετείχε σε πρωτοβουλίες που ανέλαβαν οι κοινωνικοί εταίροι.

Οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν στη διάρκεια της διαβούλευσης επιβεβαίωσαν την ύπαρξη των βασικών προβλημάτων που είχαν εντοπιστεί κατά τη φάση της αξιολόγησης, καθώς και την ορθότητα των βασικών στόχων της παρέμβασης.

Όσον αφορά τα πιθανά μέτρα πολιτικής που προσδιορίστηκαν στη διάρκεια της διαβούλευσης, διαπιστώθηκε ισχυρή υποστήριξη των μέτρων που αποσκοπούν στην ενίσχυση της επιβολής.

Όσον αφορά τις αλλαγές στους περιορισμούς των ενδομεταφορών, οι αντιδράσεις ήταν ανάμικτες, με ορισμένες ομάδες ενδιαφερόμενων μερών να υποστηρίζουν τις αλλαγές και άλλες να εμφανίζονται επιφυλακτικές. Τα κράτη μέλη με τις υψηλές αμοιβές, έχοντας και την υποστήριξη των συνδικάτων, τείνουν να προκρίνουν αυστηρότερους κανόνες για τις ενδομεταφορές, ενώ τα κράτη μέλη με τις πιο χαμηλές αμοιβές, υποστηριζόμενα από τις περισσότερες ενώσεις μεταφορέων εμπορευμάτων, προτιμούν την περαιτέρω ελευθέρωση των κανόνων για τις ενδομεταφορές.

Η ιδέα της θέσπισης μέτρων με στόχο την αυστηροποίηση των κριτηρίων για την εκπλήρωση της απαίτησης του σταθερού τρόπου εγκατάστασης αντιμετωπίστηκε με θετικό τρόπο. Όπως υποστήριζαν πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, πρέπει να διασφαλιστεί ότι μόνον οι περιπτώσεις πραγματικής δραστηριότητας στο κράτος μέλος εγκατάστασης θα λαμβάνουν έγκριση βάσει των αντίστοιχων κανόνων.

Η συμπερίληψη των LCV στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών θεωρήθηκε επίσης θετικό μέτρο από την πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών που συμμετείχαν στη διαβούλευση.

• **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσιας**

Ζητήθηκε η συνδρομή εξωτερικού συνεργάτη στην εκ των υστέρων αξιολόγηση και σε συνοδευτική μελέτη για την εκτίμηση επιπτώσεων¹³, οι οποίες ολοκληρώθηκαν τον Απρίλιο 2017.

¹² BE, BG, CY, DE, EE, EL, FI, HR, HU, LU, LV, NL, PL, RO, SE, UK.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία έλαβε θετική γνωμοδότηση με επιφυλάξεις από την Επιτροπή Ρυθμιστικού Ελέγχου. Όπως αναλύεται στο παράρτημα 1 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων, οι επιφυλάξεις αντιμετωπίστηκαν εξηγώντας πιο αναλυτικά το μέγεθος των διαπιστωθέντων προβλημάτων και τον χαρακτήρα της πρωτοβουλίας στο πλαίσιο του REFIT, βελτιώνοντας το σκεπτικό για τη διάρθρωση των επιλογών πολιτικής και εξηγώντας καλύτερα τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ της παρούσας πρότασης και της πρωτοβουλίας σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Εξετάστηκαν τέσσερις δέσμες μέτρων πολιτικής, οι οποίες αντιστοιχούν σε κλιμακούμενο επίπεδο κανονιστικής παρέμβασης και συνεπάγονται κλιμακούμενο επίπεδο αναμενόμενων επιπτώσεων. Η πρώτη δέσμη μέτρων πολιτικής εστίαζε στην αποσαφήνιση του νομοθετικού πλαισίου. Η δεύτερη δέσμη μέτρων πολιτικής εστίαζε στην ενίσχυση της επιβολής. Η τρίτη δέσμη μέτρων πολιτικής αφορούσε σημαντικές τροποποιήσεις στους κανόνες, ιδίως σε σχέση με τις ενδομεταφορές και την εγκατάσταση, επιπροσθέτως των μέτρων που καλύπτονται από τις πρώτες δύο δέσμες πολιτικής. Η τέταρτη δέσμη μέτρων πολιτικής αφορούσε την επέκταση του πεδίου εφαρμογής των κανονισμών στα LCV.

Η προκριθείσα λύση είναι ένας συνδυασμός της τρίτης δέσμης μέτρων πολιτικής – με τροποποιήσεις στους κανόνες για τις ενδομεταφορές και στις διατάξεις για την εγκατάσταση – και της μερικής επέκτασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 στα LCV.

Συνολικά, πρόκειται για την πιο αποδοτική επιλογή και εκτιμάται ότι θα συμβάλει στην εξοικονόμηση ποσού ύψους 2,7-5,2 δισ. EUR για την ΕΕ-28 στο διάστημα 2020-2035. Προσδοκάται ότι θα μειώσει τις παραβάσεις των κανόνων για τις ενδομεταφορές κατά έως και 62 % και ότι θα μειώσει τον κίνδυνο σύστασης εικονικών εταιρειών κατά περίπου 10 %, γεγονός που αναμένεται να επηρεάσει θετικά τις συνθήκες εργασίας. Θα βελτιώσει επίσης το επίπεδο επαγγελματισμού των μεταφορέων που χρησιμοποιούν LCV. Από την άλλη, η προκριθείσα λύση θα επισύρει αυξημένες δαπάνες εφαρμογής και επιβολής για τις εθνικές αρχές, οι οποίες εκτιμάται ότι θα ανέλθουν σε 65-166 εκατ. EUR για την ΕΕ-28 στο διάστημα 2020-2035. Η μερική επέκταση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 στα LCV θα επισύρει επίσης πρόσθετο κόστος συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις, αυξάνοντας κατά 4-10% τις λειτουργικές δαπάνες.

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την προτιμώμενη επιλογή της εκτίμησης επιπτώσεων.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Η πρόταση συνάδει με τον στόχο του REFIT για αύξηση της αποτελεσματικότητας και μείωση του κανονιστικού φόρτου για τις επιχειρήσεις. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως με την υποχρεωτική αποδοχή των ηλεκτρονικών εγγράφων μεταφοράς στις διεθνείς μεταφορές από τις εθνικές αρχές επιβολής και μέσω σαφέστερων και πιο εναρμονισμένων κανόνων για την πρόσβαση στο επάγγελμα. Παρά το γεγονός ότι οι δαπάνες επιβολής για τις δημόσιες αρχές αναμένεται να αυξηθούν, η εν λόγω αύξηση είναι πολύ μικρότερης τάξης σε σχέση με την εξοικονόμηση που επιτυγχάνεται για τις επιχειρήσεις και πάντως δικαιολογείται από τη βελτίωση στις συνθήκες του ανταγωνισμού, καθώς αναμένεται ότι θα μειωθούν οι παραβάσεις των κανόνων για τις ενδομεταφορές, θα συστήνονται λιγότερες εικονικές εταιρείες και θα επικρατήσουν καλύτερες συνθήκες εργασίας για τους εργαζομένους στον κλάδο των μεταφορών.

¹³ Βλ. υποσημείωση 10.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ειδικότερα, στο μέτρο που προβλέπει τη συμπερίληψη πρόσθετων δεδομένων στα εθνικά ηλεκτρονικά αρχεία των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και την επεξεργασία τους από τις εθνικές αρχές, είναι σύμφωνη με το άρθρο 8 του Χάρτη, εφόσον τα εν λόγω δεδομένα είναι αναγκαία για την επίτευξη του στόχου της καλύτερης εθνικής και διασυνοριακής επιβολής των διατάξεων των κανονισμών.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν θα έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και παρακολούθηση, αξιολόγηση και ρυθμίσεις περί υποβολής εκθέσεων**

Απαιτείται περαιτέρω ανάπτυξη των πληροφοριών σχετικά με τον αριθμό των LCV στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές για λογαριασμό τρίτου. Κατά συνέπεια, η στενή παρακολούθηση και η συλλογή δεδομένων είναι αναγκαία για την εποπτεία των τάσεων της αγοράς ως προς αυτήν την πτυχή. Αυτό θα επιτευχθεί συνδυάζοντας τη συλλογή εθνικών δεδομένων με την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη. Η παρακολούθηση πρέπει να αρχίσει αμέσως μετά την έναρξη ισχύος των κανονισμών.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Τα κύρια στοιχεία της πρότασης είναι τα ακόλουθα:

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009

Άρθρο 1 - Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Το ισχύον άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο α) εξαιρεί τους μεταφορείς εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν αποκλειστικά LCV από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, εκτός εάν η νομοθεσία των κρατών μελών προβλέπει κάτι άλλο (εισαγωγική πρόταση). Με στόχο να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο επαγγελματισμού του τομέα των LCV με τη θέσπιση κοινών κανόνων και, συνεπώς, να επιτευχθεί σύγκλιση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων, προτείνεται απαλοιφή της εν λόγω διάταξης και επέκταση της υποχρεωτικής εφαρμογής ορισμένων κανόνων και στη συγκεκριμένη κατηγορία μεταφορέων.

Προς τούτο, προτείνεται η προσθήκη μιας νέας παραγράφου 6 η οποία θα εξαιρεί τους μεταφορείς εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν αποκλειστικά LCV από ορισμένες, αλλά όχι από όλες τις απαιτήσεις του κανονισμού. Οι απαιτήσεις σχετικά με τον διαχειριστή μεταφορών, τα εχέγγυα αξιοπιστίας, την επαγγελματική επάρκεια και οι υποχρεώσεις που σχετίζονται με τις εν λόγω απαιτήσεις δεν προτείνονται ως υποχρεωτικές, και η απόφαση για την εφεξής εφαρμογή τους παραμένει στην ευχέρεια των κρατών μελών. Αντιθέτως, προτείνεται υποχρεωτική εφαρμογή των απαιτήσεων σχετικά με τον πραγματικό και σταθερό τόπο εγκατάστασης και την κατάλληλη οικονομική επιφάνεια στη συγκεκριμένη κατηγορία μεταφορέων εμπορευμάτων σε όλα τα κράτη μέλη. Με τον τρόπο αυτό θα περιοριστεί το εύρος των αποκλίσεων μεταξύ των κρατών μελών.

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

Προτείνεται απαλοιφή της παραγράφου 2, η οποία σήμερα επιτρέπει την επιβολή πρόσθετων απαιτήσεων για την άσκηση του επαγγέλματος, πέραν των τεσσάρων κριτηρίων που

ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1. Αυτή η δυνατότητα έχει δημιουργήσει αποκλίσεις όσον αφορά τους όρους πρόσβασης στο επάγγελμα. Συνεπώς, και επειδή δεν αποδείχθηκε η αναγκαιότητά της με γνώμονα τις επιτακτικές ανάγκες, η εν λόγω δυνατότητα πρέπει να καταργηθεί.

Άρθρο 5 – Όροι σχετικοί με την απαίτηση εγκατάστασης

Προτείνεται η αποσαφήνιση των όρων του άρθρου 5 προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε ένα κράτος μέλος έχουν πραγματική και συνεχή δραστηριότητα στο κράτος αυτό. Πιο αναλυτικά, προτείνονται τα εξής: στο στοιχείο α), προστίθεται αναφορά στις εμπορικές συμβάσεις και στις συμβάσεις εργασίας, οι οποίες θα πρέπει, συνεπώς, να διατηρούνται επίσης στους χώρους που διαθέτει η επιχείρηση στο κράτος μέλος εγκατάστασης· το στοιχείο γ) χωρίζεται στα στοιχεία γ) και δ) προκειμένου να γίνει σαφέστερη η διάκριση ανάμεσα στις διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες και τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τα οχήματα· προστίθεται στοιχείο ε) το οποίο υποχρεώνει τις επιχειρήσεις να κατέχουν στοιχεία ενεργητικού και να απασχολούν προσωπικό στο κράτος μέλος εγκατάστασης ανάλογο προς τη δραστηριότητα της εγκατάστασης.

Άρθρο 6 – Όροι σχετικοί με την απαίτηση των εγγυών αξιοπιστίας

Στο άρθρο 6, προτείνεται σειρά τροποποιήσεων για την αποσαφήνιση και περαιτέρω εναρμόνιση της αξιολόγησης των εγγυών αξιοπιστίας και για τη διεύρυνση του καταλόγου παραβάσεων που μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας. Πιο αναλυτικά, προτείνονται τα εξής:

Τροποποιείται η παράγραφος 1 ώστε να περιγράφει καλύτερα τις κατηγορίες προσώπων η συμπεριφορά των οποίων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για την αξιολόγηση των εγγυών αξιοπιστίας μιας επιχείρησης. Ένα επιπλέον σημείο vii) προστίθεται στο στοιχείο α) του τρίτου εδαφίου, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι σοβαρές παραβάσεις των εθνικών φορολογικών κανόνων κατά την αξιολόγηση των εγγυών αξιοπιστίας του διαχειριστή μεταφορών ή της επιχείρησης μεταφορών. Δύο επιπλέον σημεία xi) και xii) προστίθενται στο στοιχείο β) του τρίτου εδαφίου, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι σοβαρές παραβάσεις των κανόνων της ΕΕ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων και του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβατικές ενοχές κατά την αξιολόγηση των εγγυών αξιοπιστίας του διαχειριστή μεταφορών ή της επιχείρησης μεταφορών. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 τροποποιείται προκειμένου να εξειδικευθεί η διοικητική διαδικασία που πρέπει να κινείται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εγκατάστασης μιας επιχείρησης μεταφορών ή ενός διαχειριστή μεταφορών που έχει διαπράξει σοβαρή παράβαση των εθνικών ή των ενωσιακών κανόνων προκειμένου να καθοριστεί αν η επιχείρηση μεταφορών ή ο διαχειριστής μεταφορών έχει απωλέσει τα εγγύα αξιοπιστίας. Μια νέα παράγραφος 2α αντικαθιστά το πρώην στοιχείο β) του άρθρου 6 παράγραφος 2 και ορίζει ότι η Επιτροπή έχει την εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον καθορισμό των παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης που μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας, μαζί με εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα IV. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να καθορίζει τον βαθμό σοβαρότητας των παραβάσεων και με βάση τις πιθανότητες να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού (κάτι το οποίο αφορά κυρίως τους κανόνες για τις ενδομεταφορές). Οι παραβάσεις που είναι πιθανό να υπονομεύσουν τις συνθήκες εργασίας πρέπει, λόγω των επιπτώσεών τους στον ανταγωνισμό, να αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο¹⁴.

¹⁴ Η δυνατότητα της Επιτροπής να καθορίζει το επίπεδο σοβαρότητας των παραβάσεων λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις πιθανότητές τους να δημιουργήσουν κινδύνους θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού παραμένει ως έχει.

Άρθρο 7 – Όροι σχετικοί με την απαίτηση οικονομικής επιφάνειας

Προτείνεται τροποποίηση της παραγράφου 1 ώστε να θεσπίζει συγκεκριμένους, λιγότερο απαιτητικούς, όρους τους οποίους πρέπει να πληρούν οι μεταφορείς εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν αποκλειστικά LCV. Στην παράγραφο 2 προτείνεται αποσαφήνιση των τρόπων με τους οποίους οι επιχειρήσεις μπορούν να αποδεικνύουν την οικονομική επιφάνειά τους στην περίπτωση που δεν υπάρχουν επικυρωμένοι ετήσιοι λογαριασμοί, ώστε να είναι δυνατή η αξιολόγηση της συμμόρφωσης με το συγκεκριμένο κριτήριο από τις αρχές επιβολής, ιδίως για τις νεοσυσταθείσες επιχειρήσεις που δεν διαθέτουν ακόμη επικυρωμένους λογαριασμούς.

Άρθρο 13 – Διαδικασία αναστολής και ανάκλησης αδείας

Η προτεινόμενη τροποποίηση στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο γ) αποσαφηνίζει τη θέση των αρμόδιων αρχών όταν μια επιχείρηση δεν πληροί πλέον την απαίτηση της οικονομικής επιφάνειας. Εντός της καθοριζόμενης προθεσμίας, η επιχείρηση πρέπει να αποδείξει ότι η εν λόγω απαίτηση πληρούται και πάλι (και όχι απλώς ότι η απαίτηση θα πληρούται στο μέλλον).

Άρθρο 14 – Κήρυξη ακαταλληλότητας του διαχειριστή μεταφορών

Προτείνεται να διευκρινιστεί ότι, μετά την απώλεια της αξιοπιστίας, ένας διαχειριστής μεταφορών δεν θα μπορεί να αποκατασταθεί από την αρμόδια αρχή πριν συμπληρωθεί ένα (1) έτος από την ημερομηνία απώλειας των εχεγγύων αξιοπιστίας (πρβλ. προσθήκη νέου εδαφίου στην παράγραφο 1). Αυτό που επιδιώκεται είναι να αποφευχθούν οι μεγάλες αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών σε αυτό το ζήτημα.

Άρθρο 16 – Εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα

Στην παράγραφο 2 προτείνεται να προστεθούν στοιχεία πληροφοριών που πρέπει να περιλαμβάνονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα. Αυτό αναμένεται ότι θα βελτιώσει την επιβολή των κανόνων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα.

Άρθρο 18 – Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

Προτείνεται η εξειδίκευση των όρων της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται να θεσπιστεί μέγιστο χρονικό διάστημα εντός του οποίου τα κράτη μέλη θα οφείλουν να απαντούν σε τεκμηριωμένα αιτήματα από άλλα κράτη μέλη, και υποχρέωση των κρατών μελών να διενεργούν επιθεωρήσεις για μη συμμόρφωση με τα κριτήρια εγκατάστασης σε επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στις επικράτειές τους βάσει στοιχείων που παρέχονται από άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 26 – Υποβολή εκθέσεων

Προτείνεται να θεσπιστεί υποχρέωση των κρατών μελών να υποβάλλουν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες των μεταφορέων εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν LCV στην επικράτειά τους (νέα παράγραφος 3). Το σχέδιο της νέας παραγράφου 4 ορίζει ότι η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως το τέλος του 2024 σχετικά με την παρουσία των μεταφορέων που χρησιμοποιούν LCV στις εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές και ότι, με βάση την εν λόγω έκθεση, θα επανεκτιμήσει αν χρειάζεται να εισηγηθεί πρόσθετα μέτρα.

Παράρτημα IV – Πλέον σοβαρές παραβάσεις κατά την έννοια του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο α)

Η παράγραφος 1 στοιχείο β) τροποποιείται με στόχο τη συνοχή με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών¹⁵ και την άρση της ανασφάλειας δικαίου όσον αφορά την εφαρμογή του.

¹⁵ Βλ. υποσημείωση 5.

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009

Άρθρο 1 – Πεδίο εφαρμογής

Στην παράγραφο 1 προστίθεται νέο εδάφιο προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι η μεταφορά άδειων εμπορευματοκιβωτίων ή πελατών θα θεωρείται μεταφορά για λογαριασμό τρίτου μόνον εάν εντάσσεται στο πλαίσιο σύμβασης μεταφοράς μεταξύ παραλήπτη και αποστολέα.

Άρθρο 2 – Ορισμοί

Το σημείο 6 τροποποιείται προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι μια ενδομεταφορά μπορεί να περιλαμβάνει περισσότερα σημεία φόρτωσης, περισσότερα σημεία παράδοσης ή περισσότερα σημεία φόρτωσης και παράδοσης.

Άρθρο 8 – Ενδομεταφορές – Γενική αρχή

Προτείνονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

Στην παράγραφο 2 καταργείται ο μέγιστος αριθμός ενδομεταφορών που επιτρέπεται να εκτελεστούν σε ένα κράτος μέλος υποδοχής μετά από εισερχόμενη διεθνή μεταφορά, ενώ μειώνεται ο μέγιστος αριθμός ημερών για την εκτέλεση αυτών των ενδομεταφορών. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα της εκτίμησης επιπτώσεων, οι τροποποιήσεις αυτές διευκολύνουν την επιβολή των κανόνων. Στην παράγραφο 3, καταργείται η απαίτηση παροχής αποδείξεων για κάθε πραγματοποιηθείσα ενδομεταφορά, καθώς καθίσταται άνευ αντικειμένου μετά την τροποποίηση της παραγράφου 2. Το σχέδιο της νέας παραγράφου 4α αποσαφηνίζει ότι οι αποδείξεις της συμμόρφωσης με τους περιορισμούς στις ενδομεταφορές θα παρέχονται κατά τη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων και ενδεχομένως με ηλεκτρονικά μέσα, απλοποιώντας έτσι τις διαδικασίες και αίροντας την ανασφάλεια δικαίου σχετικά με τον χρόνο υποβολής των αποδείξεων.

Άρθρο 10 – Διαδικασία διασφάλισης

Προτείνεται τροποποίηση του άρθρου 10 παράγραφος 3 με σκοπό την επικαιροποίηση της διαδικασίας της συναφούς επιτροπής, μετά και την προτεινόμενη απαλοιφή του άρθρου 15.

Άρθρο 10α – Ενδομεταφορές – Συστήματα ελέγχου

Προστίθεται το άρθρο 10α το οποίο θεσπίζει υποχρέωση των κρατών μελών να πραγματοποιούν έναν ελάχιστο αριθμό ελέγχων της συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τις ενδομεταφορές (συγκεκριμένα για το 2% των ενδομεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2020 και για το 3% από την 1η Ιανουαρίου 2022). Υποχρεώνει επίσης τα κράτη μέλη να πραγματοποιούν έναν ελάχιστο αριθμό συντονισμένων καθ' οδόν ελέγχων ετησίως (3) σε σχέση με τις διατάξεις του κανονισμού για τις ενδομεταφορές.

Άρθρο 14α – Ευθύνη

Προτείνεται να αποσαφηνιστεί ότι οι φορτωτές και οι μεταφορείς φορτίων υπόκεινται σε κυρώσεις εάν αναθέτουν εν γνώσει τους υπηρεσίες μεταφοράς οι οποίες ενέχουν παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού.

Άρθρο 17 – Υποβολή εκθέσεων

Προτείνεται τροποποίηση των παραγράφων 1 και 2, με καθορισμό της καταληκτικής ημερομηνίας για την ενημέρωση της Επιτροπής από τα κράτη μέλη σχετικά με τον αριθμό κοινοτικών αδειών, επικυρωμένων γνήσιων αντιγράφων και βεβαιώσεων οδηγού που εκδόθηκαν κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος, η οποία είναι η 31η Ιανουαρίου του επόμενου έτους. Το σχέδιο της νέας παραγράφου 3 θεσπίζει υποχρέωση των κρατών μελών να αναφέρουν στην Επιτροπή τον αριθμό ελέγχων που πραγματοποίησαν σε ενδομεταφορές κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁶,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁷,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εμπειρία από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009¹⁸ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009¹⁹ κατέδειξε ότι υπήρχε περιθώριο βελτίωσης, σε διάφορα σημεία, των κανόνων που θέσπισαν οι εν λόγω κανονισμοί.
- (2) Έως σήμερα, και εκτός εάν η εθνική νομοθεσία προβλέπει κάτι άλλο, οι κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα δεν εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή με συνδυασμούς οχημάτων που δεν υπερβαίνουν το συγκεκριμένο όριο. Ο αριθμός επιχειρήσεων αυτού του είδους που δραστηριοποιούνται στον κλάδο τόσο των εθνικών όσο και των διεθνών μεταφορών παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Ως αποτέλεσμα, ορισμένα κράτη μέλη αποφάσισαν να εφαρμόσουν τους κανόνες για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, και σε αυτές τις επιχειρήσεις. Για να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο επαγγελματισμού στον κλάδο που χρησιμοποιεί οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει

¹⁶ ΕΕ C της , σ. .

¹⁷ ΕΕ C της , σ. .

¹⁸ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

¹⁹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

τους 3,5 τόνους μέσω της θέσπισης κοινών κανόνων και, συνεπώς, να επιτευχθεί σύγκλιση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μεταφορέων, η συγκεκριμένη διάταξη πρέπει να απαλειφθεί, ενώ οι απαιτήσεις σχετικά με τον πραγματικό και σταθερό τόπο εγκατάστασης και την κατάλληλη οικονομική επιφάνεια πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές.

- (3) Σήμερα, τα κράτη μέλη δικαιούνται να επιβάλουν πρόσθετες απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, επιπλέον εκείνων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Η αναγκαιότητά αυτής της δυνατότητας ως απάντηση στις επιτακτικές ανάγκες δεν αποδείχθηκε στην πράξη και οδήγησε σε αποκλίσεις όσον αφορά την εν λόγω πρόσβαση. Είναι συνεπώς σκόπιμο να καταργηθεί.
- (4) Πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι οδικοί μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε ένα κράτος μέλος έχουν πραγματική και συνεχή παρουσία στο εν λόγω κράτος μέλος και ότι ασκούν τη δραστηριότητά τους από αυτό. Κατά συνέπεια, και με βάση την εμπειρία, πρέπει να αποσαφηνιστούν οι διατάξεις που αφορούν την ύπαρξη πραγματικού και σταθερού τόπου εγκατάστασης.
- (5) Στον βαθμό που η πρόσβαση στο επάγγελμα εξαρτάται από τα εχέγγυα αξιοπιστίας της εκάστοτε επιχείρησης, απαιτούνται διευκρινίσεις όσον αφορά τα πρόσωπα των οποίων η συμπεριφορά πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, τις διοικητικές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τις περιόδους αναμονής για την αποκατάσταση των εχεγγύων αξιοπιστίας ενός διαχειριστή μεταφορών σε περίπτωση απώλειάς τους.
- (6) Λόγω του πιθανού σημαντικού αντικτύπου τους στις συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, οι σοβαρές παραβάσεις των εθνικών φορολογικών κανόνων θα πρέπει να προστεθούν στα κριτήρια για την αξιολόγηση της αξιοπιστίας.
- (7) Λόγω του πιθανού σημαντικού αντικτύπου τους στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και στην κοινωνική προστασία των εργαζομένων, οι σοβαρές παραβάσεις των κανόνων της Ένωσης σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων και του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβατικές ενοχές θα πρέπει να προστεθούν στα κριτήρια για την αξιολόγηση της αξιοπιστίας.
- (8) Με δεδομένη τη σπουδαιότητα του θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά, οι παραβάσεις των σχετικών κανόνων της Ένωσης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση της αξιοπιστίας των διαχειριστών μεταφορών και των επιχειρήσεων μεταφορών. Η ανάθεση στην Επιτροπή της εξουσίας να καθορίζει τον βαθμό σοβαρότητας των σχετικών παραβάσεων θα πρέπει να αποσαφηνιστεί αναλόγως.
- (9) Οι εθνικές αρμόδιες αρχές αντιμετώπισαν δυσκολίες στον καθορισμό των εγγράφων που μπορούν να υποβάλλονται από τις επιχειρήσεις μεταφορών ως απόδειξη της οικονομικής επιφάνειάς τους, ιδίως όταν δεν υπάρχουν επικυρωμένοι ετήσιοι λογαριασμοί. Οι κανόνες σχετικά με τις αποδείξεις που απαιτούνται για την τεκμηρίωση της οικονομικής επιφάνειας χρήζουν αποσαφήνισης.
- (10) Οι επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή με συνδυασμούς οχημάτων που δεν υπερβαίνουν το συγκεκριμένο όριο, θα πρέπει να διαθέτουν ελάχιστη οικονομική επιφάνεια προκειμένου να διασφαλίζεται ότι είναι σε θέση να εκτελούν μεταφορές σε σταθερή και μακροπρόθεσμη βάση. Ωστόσο, επειδή οι εν λόγω μεταφορές είναι γενικά περιορισμένου μεγέθους, οι αντίστοιχες απαιτήσεις θα πρέπει να είναι λιγότερο

απαιτητικές από εκείνες που ισχύουν για τους μεταφορείς που χρησιμοποιούν οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που υπερβαίνουν το συγκεκριμένο όριο.

- (11) Οι πληροφορίες σχετικά με τους οδικούς μεταφορείς που περιέχονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πληρέστερες ώστε να μπορούν οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την επιβολή των σχετικών κανόνων να έχουν επαρκή εποπτεία των υπό διερεύνηση μεταφορέων. Πιο συγκεκριμένα, πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό κυκλοφορίας των οχημάτων που διαθέτουν οι μεταφορείς, τον αριθμό υπαλλήλων που απασχολούν, την αποτίμηση επικινδυνότητας και τα βασικά οικονομικά στοιχεία τους προσδοκάται ότι θα συμβάλουν στη βελτίωση της εθνικής και διασυνοριακής επιβολής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 σε εθνικό και διασυνοριακό επίπεδο. Οι κανόνες σχετικά με το εθνικό ηλεκτρονικό αρχείο θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (12) Ο ορισμός της σοβαρότερης παράβασης που αφορά την υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου εργασίας, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, δεν εναρμονίζεται με την υφιστάμενη σχετική διάταξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰. Αυτή η ανακολουθία προκαλεί αβεβαιότητα και αποκλίνουσες πρακτικές μεταξύ των εθνικών αρχών δημιουργώντας δυσχέρειες στην επιβολή των εν λόγω κανόνων. Ο συγκεκριμένος ορισμός θα πρέπει συνεπώς να αποσαφηνιστεί προκειμένου να επιτευχθεί συνοχή μεταξύ των δύο κανονισμών.
- (13) Οι κανόνες σχετικά με τις εθνικές μεταφορές που εκτελούνται σε προσωρινή βάση από μη εγκατεστημένο μεταφορέα σε κράτος μέλος υποδοχής («ενδομεταφορές») θα πρέπει να είναι σαφείς, απλοί και εύκολοι στην εφαρμογή τους, ενώ ταυτόχρονα να διαφυλάσσουν, σε μεγάλο βαθμό, το επίπεδο ελευθέρωσης που έχει επιτευχθεί έως σήμερα.
- (14) Προς τούτο, και με στόχο να διευκολυνθούν οι έλεγχοι και να αρθεί η αβεβαιότητα, θα πρέπει να καταργηθεί ο περιορισμός στον αριθμό των ενδομεταφορών μετά από διεθνή μεταφορά και, ταυτόχρονα, να μειωθεί ο αριθμός των διαθέσιμων ημερών για τις εν λόγω ενδομεταφορές.
- (15) Οι τρόποι με τους οποίους οι οδικοί μεταφορείς μπορούν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις ενδομεταφορές χρήζουν αποσαφήνισης. Η χρήση και η μετάδοση ηλεκτρονικών πληροφοριών σχετικά με τις μεταφορές θα πρέπει να αναγνωριστεί ως ένας τέτοιος τρόπος, γεγονός που προσδοκάται ότι θα απλοποιήσει τη διαδικασία υποβολής των σχετικών αποδείξεων και διεκπεραίωσής τους από τις αρμόδιες αρχές. Ο μορφότυπος που θα χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να εγγυάται την αξιοπιστία και την αυθεντικότητα. Με δεδομένη την αυξανόμενη χρήση της αποτελεσματικής ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών στους κλάδους των μεταφορών και της εφοδιαστικής, είναι σημαντικό να επιτευχθεί σύγκλιση στα κανονιστικά πλαίσια και στις διατάξεις που άπτονται της απλοποίησης των διοικητικών διαδικασιών.
- (16) Οι επιχειρήσεις μεταφορών είναι εκείνες στις οποίες απευθύνονται οι κανόνες για τις διεθνείς μεταφορές και, σε αυτό το πλαίσιο, υπόκεινται στις συνέπειες των παραβάσεων που ενδέχεται να διαπράξουν. Ωστόσο, για να αποφεύγονται οι

²⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

παραβάσεις από επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς από οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να προβλέψουν κυρώσεις για τους φορτωτές και τους μεταφορείς φορτίων εάν οι τελευταίοι αναθέτουν εν γνώσει τους υπηρεσίες μεταφοράς οι οποίες ενέχουν παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

- (17) Στο μέτρο που ο παρών κανονισμός καθιερώνει έναν βαθμό εναρμόνισης σε ορισμένους τομείς οι οποίοι δεν είχαν έως σήμερα εναρμονιστεί μέσω του ενωσιακού δικαίου, ειδικά όσον αφορά τις μεταφορές με ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και τις πρακτικές επιβολής, οι στόχοι του, δηλαδή η σύγκλιση των όρων ανταγωνισμού και η βελτίωση της επιβολής, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη· απεναντίας, λόγω της φύσης των επιδιωκόμενων στόχων σε συνδυασμό με τη διασυννοριακή φύση των οδικών μεταφορών, μπορούν να επιτευχθούν πιο αποτελεσματικά σε επίπεδο Ένωσης. Κατά συνέπεια, η Ένωση μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.
- (18) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις της αγοράς και η τεχνολογική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αντικείμενο την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, τη συμπλήρωση του εν λόγω κανονισμού με την κατάρτιση καταλόγου των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των σοβαρών παραβάσεων που, μαζί με εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια των εχεγγών αξιοπιστίας καθώς και την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016²¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, οι εμπειρογνώμονες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και θα πρέπει να έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (19) Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 τροποποιείται ως εξής:

- (1) το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

²¹ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- α) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:
- i) διαγράφεται το στοιχείο α)·
 - ii) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 «β) στις επιχειρήσεις που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών αποκλειστικά για μη εμπορικούς σκοπούς ή των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι οι οδικές μεταφορές επιβατών.
 Οι οδικές μεταφορές για τις οποίες δεν εισπράττεται αμοιβή και οι οποίες δεν παράγουν εισόδημα, όπως οι μεταφορές προσώπων για φιλανθρωπικούς σκοπούς ή για αυστηρώς ιδιωτική χρήση, θεωρούνται μεταφορές αποκλειστικά για μη εμπορικούς σκοπούς.»·
- β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6:
- «6. Το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) και στοιχείο δ) και τα άρθρα 4, 6, 8, 9, 14, 19 και 21 δεν εφαρμόζονται στις επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή με συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.
 Τα κράτη μέλη δύνανται ωστόσο:
- α) να υποχρεώσουν τις εν λόγω επιχειρήσεις να εφαρμόζουν ορισμένες ή όλες τις διατάξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο·
 - β) να μειώσουν το όριο που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο για όλες ή για ορισμένες από τις κατηγορίες οδικών μεταφορών.»·
- (2) στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 απαλείφεται·
- (3) το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:
- α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 «α) να διαθέτει χώρο στον οποίο φυλάσσει τα βασικά εμπορικά έγγραφά της, ιδίως τις εμπορικές συμβάσεις, τα λογιστικά έγγραφα, τα έγγραφα διαχείρισης του προσωπικού, τις συμβάσεις εργασίας, τα έγγραφα που περιέχουν στοιχεία σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης και κάθε άλλο έγγραφο στο οποίο πρέπει να έχει πρόσβαση η αρμόδια αρχή για να ελέγξει τη συμμόρφωση με τους όρους που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.»·
 - β) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 «γ) να εκτελεί πραγματικά και συνεχώς τις διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητές της με τον κατάλληλο διοικητικό εξοπλισμό και τις κατάλληλες εγκαταστάσεις από χώρο στο εν λόγω κράτος μέλος.»·
 - γ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο δ):
 «δ) να διαχειρίζεται τις μεταφορές που εκτελούνται με τα οχήματα που αναφέρονται στο στοιχείο β) με τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό από το εν λόγω κράτος μέλος.»·
 - δ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):
 «ε) να κατέχει στοιχεία ενεργητικού και να απασχολεί προσωπικό ανάλογο προς τη δραστηριότητα της εγκατάστασης.»·

(4) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προκειμένου να καθοριστεί κατά πόσον μια επιχείρηση πληροί την απαίτηση αυτή, τα κράτη μέλη εξετάζουν τη συμπεριφορά της επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς, των εκτελεστικών διευθυντών, των γενικών εταίρων σε περίπτωση προσωπικής εταιρείας, άλλων νόμιμων εκπροσώπων της επιχείρησης και οποιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος. Τυχόν αναφορά στο παρόν άρθρο σε καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις περιλαμβάνει καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις της ίδιας της επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς, των εκτελεστικών διευθυντών, των γενικών εταίρων σε περίπτωση προσωπικής εταιρείας, άλλων νόμιμων εκπροσώπων της επιχείρησης ή οποιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος.

ii) στο στοιχείο α) του τρίτου εδαφίου προστίθεται το ακόλουθο σημείο vii):

«vii) του φορολογικού δικαίου·»·

iii) στο στοιχείο β) του τρίτου εδαφίου προστίθενται τα ακόλουθα σημεία xi) και xii):

«xi) την απόσπαση εργαζομένων·

xii) το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 τρίτο εδάφιο στοιχείο β), σε περίπτωση που ο διαχειριστής μεταφορών ή η επιχείρηση μεταφορών έχει, σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, καταδικαστεί για σοβαρό ποινικό αδίκημα ή του/της έχει επιβληθεί κύρωση για μια από τις σοβαρότατες παραβάσεις των κανόνων της Ένωσης που παρατίθενται στο παράρτημα IV, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εγκατάστασης κινεί και ολοκληρώνει με τον κατάλληλο τρόπο και σε εύθετο χρόνο διοικητική διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, επιτόπια επιθεώρηση των χώρων της εν λόγω επιχείρησης.

Στη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, ο διαχειριστής μεταφορών ή οι άλλοι νόμιμοι εκπρόσωποι της επιχείρησης μεταφορών, κατά περίπτωση, θα έχουν το δικαίωμα να εκθέσουν τα επιχειρήματά τους και να δώσουν εξηγήσεις.

Στη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, η αρμόδια αρχή εκτιμά κατά πόσον, λόγω εξαιρετικών συνθηκών, η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας θα συνιστούσε στη συγκεκριμένη περίπτωση δυσανάλογη αντίδραση. Στο πλαίσιο αυτής της εκτίμησης, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη τον αριθμό σοβαρών παραβάσεων των εθνικών και ενωσιακών κανόνων όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο, καθώς και τον αριθμό των σοβαρότατων παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης που παρατίθενται στο παράρτημα IV, για τις οποίες ο διαχειριστής μεταφορών ή η επιχείρηση μεταφορών έχει καταδικαστεί ή υποστεί κυρώσεις. Κάθε τέτοια απόφαση αιτιολογείται δεόντως.

Εάν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας είναι δυσανάλογη αντίδραση, αποφασίζει ότι η εν λόγω επιχείρηση συνεχίζει να

πληροί τα εχέγγυα αξιοπιστίας. Η αιτιολογία της απόφασης καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο. Τα στοιχεία αναφοράς των σχετικών αποφάσεων επισημαίνονται στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 26 παράγραφος 1.

Εάν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας δεν είναι δυσανάλογη αντίδραση, η καταδίκη ή η κύρωση οδηγεί στην απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας.»

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24, για την κατάρτιση καταλόγου των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο στοιχείο β), οι οποίες, μαζί με τις παραβάσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV, μπορεί να οδηγήσουν σε απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας. Κατά τον καθορισμό των προτεραιοτήτων για τους ελέγχους δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες σχετικά με αυτές τις παραβάσεις, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που δέχονται από άλλα κράτη μέλη.

Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή:

α) καθορίζει τις κατηγορίες και τους τύπους παραβάσεων που απαντώνται συχνότερα·

β) καθορίζει το επίπεδο σοβαρότητας των παραβάσεων ανάλογα με τις πιθανότητες τους να δημιουργήσουν κινδύνους θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού και να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού στην αγορά των οδικών μεταφορών, και μέσω της υπονόμευσης των εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων στον κλάδο των μεταφορών·

γ) προβλέπει τη συχνότητα των παραβάσεων, πέραν της οποίας οι επανειλημμένες παραβάσεις θεωρούνται σοβαρότερες, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό οδηγών που απασχολούνται στις δραστηριότητες μεταφορών που διευθύνει ο διαχειριστής μεταφορών.»

(5) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για να πληροί την απαίτηση του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο γ), μια επιχείρηση οφείλει να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να αντιμετωπίζει τις οικονομικές υποχρεώσεις της κατά τη διάρκεια της ετήσιας λογιστικής χρήσης. Η επιχείρηση αποδεικνύει με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς της, έπειτα από επικύρωσή τους από ελεγκτή ή από δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, ότι, κάθε χρόνο, διαθέτει ίδια κεφάλαια τα οποία ανέρχονται συνολικά σε τουλάχιστον 9 000 EUR όταν χρησιμοποιείται μόνο ένα όχημα συν 5 000 EUR για κάθε επιπλέον χρησιμοποιούμενο όχημα. Επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή με συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, αποδεικνύουν, με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς τους, έπειτα από επικύρωσή τους από ελεγκτή ή από δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, ότι, κάθε χρόνο, διαθέτουν ίδια κεφάλαια τα οποία ανέρχονται συνολικά σε τουλάχιστον 1 800 EUR όταν

χρησιμοποιείται μόνο ένα όχημα συν 900 EUR για κάθε επιπλέον χρησιμοποιούμενο όχημα.»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, όταν δεν υπάρχουν επικυρωμένοι ετήσιοι λογαριασμοί, η αρμόδια αρχή μπορεί να δεχθεί ότι μια επιχείρηση δύναται να αποδείξει την οικονομική της επιφάνεια με βεβαίωση, όπως τραπεζική εγγύηση, έγγραφο που έχει εκδοθεί από χρηματοπιστωτικό ίδρυμα δια του οποίου πιστοποιείται η πρόσβαση της επιχείρησης σε χρηματοδότηση, ή άλλο δεσμευτικό έγγραφο το οποίο αποδεικνύει ότι η επιχείρηση έχει στη διάθεσή της τα ποσά που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1.»·

(6) στο άρθρο 8 η παράγραφος 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24, για την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III ώστε να τα προσαρμόζει στις εξελίξεις της αγοράς και στην τεχνολογική πρόοδο.»·

(7) στο άρθρο 11 παράγραφος 4, το τρίτο εδάφιο απαλείφεται·

(8) στο άρθρο 12 παράγραφος 2, το δεύτερο εδάφιο απαλείφεται·

(9) στο άρθρο 13 παράγραφος 1, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) εντός προθεσμίας έξι (6) το πολύ μηνών, σε περίπτωση που δεν πληρούται η απαίτηση οικονομικής επιφάνειας, για να αποδείξει ότι η απαίτηση αυτής θα πληρούται και πάλι σε διαρκή βάση.»·

(10) Στο άρθρο 14 παράγραφος 1 προστίθεται το ακόλουθο δεύτερο εδάφιο:

«Η αρμόδια αρχή δεν αποκαθιστά τον διαχειριστή μεταφορών εάν δεν παρέλθει ένα (1) έτος από την ημερομηνία απώλειας των εχεγγύων αξιοπιστίας.»·

(11) το άρθρο 16 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

i) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ζ), η), θ) και ι):

«ζ) τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που διαθέτει η επιχείρηση δυνάμει του άρθρου 5 στοιχείο β)·

η) τον αριθμό εργαζομένων·

θ) το σύνολο του ενεργητικού, του παθητικού, των μετοχών και του κύκλου εργασιών της τελευταίας διετίας·

ι) την αποτίμηση επικινδυνότητας της επιχείρησης σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/EK.»·

ii) το δεύτερο, τρίτο και τέταρτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν τις πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία ε) έως ι) του πρώτου εδαφίου σε ξεχωριστά μητρώα. Στην περίπτωση αυτή, τα σχετικά δεδομένα είναι διαθέσιμα κατόπιν αιτήσεως ή είναι απευθείας προσβάσιμα από όλες τις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους. Οι ζητηθείσες πληροφορίες παρέχονται εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως

δ) του πρώτου εδαφίου θα είναι στη διάθεση του κοινού, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Σε κάθε περίπτωση, στις πληροφορίες που αναφέρονται στα στοιχεία ε) έως ι) του πρώτου εδαφίου έχουν πρόσβαση μόνον όσες αρχές, πέραν των αρμοδίων, έχουν τις δέουσες εξουσίες ελέγχου και επιβολής κυρώσεων στις οδικές μεταφορές και οι υπάλληλοί τους είναι ορκωτοί ή άλλως δεσμεύονται από υποχρέωση εχεμύθειας.»·

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο είναι επικαιροποιημένα και ακριβή.»·

γ) η παράγραφος 7 απαλείφεται·

(12) το άρθρο 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 18

Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει εθνικό σημείο επαφής, αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών με τα λοιπά κράτη μέλη σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των εθνικών σημείων επαφής το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2018. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο με όλους τους συνδέσμους και τον διαβιβάζει στα κράτη μέλη. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή για οποιαδήποτε μεταβολή σε σχέση με τα σημεία επαφής.

2. Το κράτος μέλος, το οποίο παραλαμβάνει κοινοποίηση σοβαρής παράβασης η οποία έχει οδηγήσει σε καταδίκη ή κύρωση από άλλο κράτος μέλος κατά την τελευταία διετία, καταχωρίζει την παράβαση στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο του.

3. Τα κράτη μέλη απαντούν στα αιτήματα παροχής πληροφοριών που υποβάλλονται από οποιαδήποτε αρμόδια αρχή άλλων κρατών μελών και, όπου χρειάζεται, διενεργούν ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες με αντικείμενο τη συμμόρφωση των οδικών μεταφορέων που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά τους με την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α). Τα αιτήματα παροχής πληροφοριών που υποβάλλονται από αρμόδιες αρχές κρατών μελών πρέπει να είναι αιτιολογημένα. Για τον σκοπό αυτό, τα αιτήματα πρέπει να περιλαμβάνουν βάσιμες ενδείξεις για πιθανές παραβάσεις του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α).

4. Εάν το κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται το αίτημα κρίνει ότι το αίτημα δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένο, ενημερώνει σχετικά το αιτούν κράτος μέλος εντός δέκα εργάσιμων ημερών. Το αιτούν κράτος μέλος τεκμηριώνει περαιτέρω το αίτημα. Εάν αυτό δεν καταστεί δυνατό, το αίτημα μπορεί να απορριφθεί από το κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται το αίτημα.

5. Εάν είναι δύσκολο ή αδύνατο να ικανοποιήσει ένα αίτημα για πληροφορίες ή να διενεργήσει ελέγχους, επιθεωρήσεις ή έρευνες, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει σχετικά το αιτούν κράτος μέλος, εντός δέκα εργάσιμων ημερών,

αναφέροντας τους λόγους. Τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη συζητούν μεταξύ τους με στόχο τη εξεύρεση λύσης σε όποια δυσκολία προκύψει.

6. Απαντώντας σε αιτήματα στο πλαίσιο της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη παρέχουν τις ζητηθείσες πληροφορίες και διενεργούν τους απαιτούμενους ελέγχους, επιθεωρήσεις ή έρευνες εντός είκοσι πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του αιτήματος, εκτός εάν έχουν ενημερώσει το αιτούν κράτος μέλος ότι το αίτημα είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένο ή σχετικά με την αδυναμία ή τις δυσκολίες που περιγράφονται στις παραγράφους 4 και 5.

7. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που διαβιβάζονται σε αυτά σύμφωνα με το παρόν άρθρο χρησιμοποιούνται μόνο σε σχέση με το θέμα(-τα) για το οποίο(-α) ζητήθηκαν.

8. Η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή παρέχονται δωρεάν.

9. Ένα αίτημα για πληροφορίες δεν εμποδίζει τις αρμόδιες αρχές να λαμβάνουν μέτρα σύμφωνα με τη σχετική εθνική και ενωσιακή νομοθεσία για τη διερεύνηση και αποτροπή πιθανών παραβάσεων του παρόντος κανονισμού.»

(13) το άρθρο 24 απαλείφεται·

(14) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 24α:

«Άρθρο 24α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 6 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 9 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος (τροποποιητικού) κανονισμού].

3. Η εξουσιοδότηση κατά το άρθρο 6 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 9 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016.*

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 2 και του άρθρου 8 παράγραφος 9 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

είτε από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντίρρηση. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

* EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.»·

(15) στο άρθρο 25, η παράγραφος 3 απαλείφεται·

(16) στο άρθρο 26, προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 3, 4 και 5:

«3. Κάθε χρόνο, τα κράτη μέλη συντάσσουν έκθεση σχετικά με τη χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή συνδυασμών οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, και διαβιβάζουν την έκθεση στην Επιτροπή έως τις 30 Ιουνίου του έτους που έπεται της λήξης της περιόδου υποβολής στοιχείων. Η έκθεση αυτή πρέπει ιδίως να αναφέρει:

α) τον αριθμό αδειών που χορηγήθηκαν σε μεταφορείς οι οποίοι ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή με συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

β) τον αριθμό οχημάτων με επιτρεπόμενη μεικτή μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους τα οποία ταξινομήθηκαν στο κράτος μέλος στη διάρκεια του ημερολογιακού έτους·

γ) τον συνολικό αριθμό οχημάτων με επιτρεπόμενη μεικτή μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους τα οποία είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος στις 31 Δεκεμβρίου του κάθε ημερολογιακού έτους·

δ) το εκτιμώμενο μερίδιο των μηχανοκίνητων οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή των συνδυασμών οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, επί της συνολικής οδικής μεταφορικής δραστηριότητας όλων των οχημάτων που είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος, αναλυόμενο σε εθνικές μεταφορές, σε διεθνείς μεταφορές και σε ενδομεταφορές.

4. Με βάση τις πληροφορίες που συλλέγονται από την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 3 και άλλα στοιχεία, η Επιτροπή, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εξέλιξη του συνολικού αριθμού μηχανοκίνητων οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή συνδυασμών οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, και τα οποία χρησιμοποιούνται σε εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές. Με βάση την έκθεση, η Επιτροπή θα επανεκτιμήσει αν χρειάζεται να εισηγηθεί πρόσθετα μέτρα.

5. Κάθε χρόνο, τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τα αιτήματα που έχουν υποβάλει βάσει του άρθρου 18 παράγραφοι 3 και 4, τις απαντήσεις που έχουν λάβει από άλλα κράτη μέλη και τα μέτρα που έχουν λάβει βάσει των πληροφοριών που τους παρασχέθηκαν.»·

- (17) στο παράρτημα IV παράγραφος 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «υπέρβαση κατά 50 % ή περισσότερο, κατά τη διάρκεια ημερήσιας περιόδου εργασίας, του μέγιστου χρονικού ορίου ημερήσιου χρόνου εργασίας.»

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 τροποποιείται ως εξής:

- (1) Στο άρθρο 1 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:
- «Η μεταφορά άδειων εμπορευματοκιβωτίων ή παλετών θεωρείται μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου στις περιπτώσεις που αποτελεί αντικείμενο σύμβασης μεταφοράς.»
- (2) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:
- α) το σημείο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «6. «ενδομεταφορά»: εθνική μεταφορά για λογαριασμό τρίτου η οποία εκτελείται σε προσωρινή βάση σε κράτος μέλος υποδοχής, από την παραλαβή των εμπορευμάτων σε ένα ή περισσότερα σημεία φόρτωσης έως την παράδοσή τους σε ένα ή περισσότερα σημεία παράδοσης, σύμφωνα με τη φορτωτική.»
- (3) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:
- α) στην παράγραφο 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14β, για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού προκειμένου να προσαρμόσει την περίοδο ισχύος της κοινοτικής άδειας στις εξελίξεις της αγοράς.»
- β) στην παράγραφο 4, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14β, για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II προκειμένου να τα προσαρμόζει στην τεχνολογική πρόοδο.»
- (4) στο άρθρο 5 η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14β, για την τροποποίηση του παραρτήματος III προκειμένου να το προσαρμόζει στην τεχνολογική πρόοδο.»
- (5) το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Αφού παραδώσουν τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν στο πλαίσιο της εισερχόμενης διεθνούς μεταφοράς από άλλο κράτος μέλος ή από τρίτη χώρα σε κράτος μέλος υποδοχής, οι μεταφορείς οι οποίοι αναφέρονται στην παράγραφο 1 επιτρέπεται να εκτελούν, με το ίδιο όχημα ή, αν πρόκειται για συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων, με το μηχανοκίνητο όχημα του ίδιου οχήματος, ενδομεταφορές στο κράτος μέλος υποδοχής ή σε όμορα κράτη μέλη. Η τελευταία εκφόρτωση στο πλαίσιο ενδομεταφοράς πραγματοποιείται εντός

5 ημερών από την τελευταία εκφόρτωση στο κράτος μέλος υποδοχής στο πλαίσιο της εισερχόμενης διεθνούς μεταφοράς.»·

β) στην παράγραφο 3, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές που πραγματοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής από μη εγκατεστημένο μεταφορέα λογίζονται σύμφωνες προς τον παρόντα κανονισμό μόνο εάν ο μεταφορέας μπορεί να παράσχει σαφείς αποδείξεις σχετικά με την προηγούμενη διεθνή μεταφορά.»·

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 4α:

«4α. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 υποβάλλονται ή διαβιβάζονται στον αρμόδιο για τον έλεγχο υπάλληλο του κράτους μέλους υποδοχής κατόπιν αιτήματος και κατά τη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου. Μπορεί να υποβάλλονται ή διαβιβάζονται ηλεκτρονικά, χρησιμοποιώντας αναθεωρήσιμο δομημένο μορφότυπο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί απευθείας για αποθήκευση και επεξεργασία από υπολογιστές, όπως, π.χ., το eCMR.* Κατά τη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου, ο οδηγός μπορεί να επικοινωνεί με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα που μπορεί να παράσχει τις αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

* Ηλεκτρονική φορτωτική βάσει της "Σύμβασης περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων".»·

(6) στο άρθρο 10 παράγραφος 3, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή εξετάζει την κατάσταση, βάσει ιδίως των πιο πρόσφατων στοιχείων και, αφού συμβουλευθεί την επιτροπή που συγκροτείται δυνάμει του άρθρου 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ** αποφασίζει, εντός προθεσμίας ενός (1) μηνός αφότου λάβει την αίτηση του κράτους μέλους, εάν είναι αναγκαίο να ληφθούν μέτρα διασφάλισης ή όχι, και τα θεσπίζει, εάν κριθεί αναγκαίο.

** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1)»·

(7) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10α:

«Άρθρο 10α

Έλεγχοι

1. Τα κράτη μέλη οργανώνουν ελέγχους κατά τέτοιο τρόπο ώστε, από την 1η Ιανουαρίου 2020, και κάθε ημερολογιακό έτος, να ελέγχεται τουλάχιστον 2% επί του συνόλου των ενδομεταφορών που εκτελούνται στην επικράτειά του. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται σε τουλάχιστον 3% από την 1η Ιανουαρίου 2022. Ως βάση για τον υπολογισμό αυτού του ποσοστού ορίζεται το σύνολο των

ενδομεταφορών στα κράτη μέλη με βάση τα τονοχιλιόμετρα κατά το έτος t-2, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat.

2. Τα κράτη μέλη εστιάζουν στις επιχειρήσεις που αξιολογούνται ως αυξημένου κινδύνου για παράβαση των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου οι οποίες έχουν εφαρμογή στην περίπτωση τους. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο του συστήματος ταξινόμησης κινδύνων το οποίο θέσπισαν δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*** και διεύρυναν σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,**** αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο για τέτοιου είδους παραβάσεις ως αυτοτελή κίνδυνο.

3. Τα κράτη μέλη, τουλάχιστον τρεις φορές ετησίως, διενεργούν συντονισμένους καθ' οδόν ελέγχους σε ενδομεταφορές. Οι έλεγχοι διενεργούνται ταυτόχρονα από τις εθνικές αρχές δύο ή περισσότερων κρατών μελών οι οποίες είναι αρμόδιες για την επιβολή των κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, με την κάθε μία να διενεργεί τον έλεγχο στην επικράτειά της. Τα εθνικά σημεία επαφής που έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**** ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τον τύπο των παραβάσεων που εντοπίζονται μετά τη διενέργεια των συντονισμένων καθ' οδόν ελέγχων.

*** Οδηγία 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35).

**** Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).»

(8) προστίθενται τα ακόλουθα άρθρα 14α και 14β:

«Άρθρο 14α

Ευθύνη

Τα κράτη μέλη προβλέπουν κυρώσεις κατά των αποστολέων, των μεταφορέων φορτίων, των εργολάβων και των υπεργολάβων για μη συμμόρφωση με τα Κεφάλαια II και III, όταν οι τελευταίοι αναθέτουν εν γνώσει τους υπηρεσίες μεταφοράς οι οποίες ενέχουν παραβάσεις των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 14β

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 4 και το άρθρο 5 παράγραφος 4 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος (τροποποιητικού) κανονισμού].

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφοι 2 και 4 και το άρθρο 5 παράγραφος 4 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου, της 13ης Απριλίου 2016.*****

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Κάθε κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 2 και 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 4 αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπωθούν αντιρρήσεις είτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν αντίρρηση. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

*****EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.»·

- (9) το άρθρο 15 απαλείφεται·
- (10) το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Υποβολή εκθέσεων

1. Έως τις 31 Ιανουαρίου κάθε έτους, το αργότερο, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον αριθμό των μεταφορέων κατόχων κοινοτικής άδειας στις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους και για τον αριθμό των επικυρωμένων αντιγράφων που αντιστοιχούν στα οχήματα που κυκλοφορούν κατά την ημερομηνία αυτή.

2. Έως τις 31 Ιανουαρίου κάθε έτους, το αργότερο, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον αριθμό των βεβαιώσεων οδηγού που εκδόθηκαν στη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους καθώς και για τον συνολικό αριθμό των βεβαιώσεων οδηγού στις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου ημερολογιακού έτους.

3. Έως τις 31 Ιανουαρίου κάθε έτους, το αργότερο, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον αριθμό των ελέγχων ενδομεταφορών που διενεργήθηκαν στη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους σύμφωνα με το άρθρο 10α. Στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνεται ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν και ο αριθμός τονοχλιομέτρων που ελέγχθηκαν.»

Άρθρο 3

Επανεξέταση

1. Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως την επίπτωση του άρθρου 2 που τροποποιεί το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, έως τις [3 έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού] και υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Εφόσον κριθεί σκόπιμο, η έκθεση της Επιτροπής συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση.

2. Μετά την έκθεση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή αξιολογεί τακτικά τον παρόντα κανονισμό και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

3. Εάν κριθεί σκόπιμο, οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 συνοδεύονται από κατάλληλες προτάσεις.

Άρθρο 4

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από [xx].

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