



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

61ο έτος
8 Ιουνίου 2018

Περιεχόμενα

I Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή

531η σύνοδος ολομέλειας της ΕΟΚΕ της 17ης και 18ας Ιανουαρίου 2018

| | | |
|---------------|---|----|
| 2018/C 197/01 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρώδηση των ΜΜΕ στην Ευρώπη με ιδιαίτερη έμφαση σε μια οριζόντια νομοθετική προσέγγιση για τις ΜΜΕ και στον σεβασμό της αρχής “Προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις” της πρωτοβουλίας “Small Business Act” (SBA)» (Διερευνητική γνωμοδότηση) | 1 |
| 2018/C 197/02 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη βιομηχανική πολιτική στην ΕΕ — Βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας» (διερευνητική γνωμοδότηση) | 10 |

III Προπαρασκευαστικές πράξεις

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

531η σύνοδος ολομέλειας της ΕΟΚΕ της 17ης και 18ας Ιανουαρίου 2018

| | | |
|---------------|--|----|
| 2018/C 197/03 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών της Ένωσης για την ευρωπαϊκή τυποποίηση για το 2018» [COM(2017) 453 final] | 17 |
| 2018/C 197/04 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καταπολέμηση της απάτης και της πλαστογραφίας που αφορούν τα μέσα πληρωμής πλην των μετρητών, και την αντικατάσταση της απόφασης-πλαίσιου 2001/413/ΔΕΥ του Συμβουλίου» [COM(2017) 489 final — 2017/0226 (COD)] | 24 |
| 2018/C 197/05 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2011/16/ΕΕ όσον αφορά την υποχρεωτική αυτόματη ανταλλαγή πληροφοριών στον τομέα της φορολογίας σχετικά με δηλωτές διασυνοριακές ρυθμίσεις» [COM(2017) 335 final — 2017/0138 (CNS)] | 29 |

| | | |
|---------------|---|----|
| 2018/C 197/06 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Σύσταση για σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με την οικονομική πολιτική της ζώνης του ευρώ» [COM(2017) 770 final] | 33 |
| 2018/C 197/07 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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» [COM(2017) 281 final — 2017/0123 (COD)] | 38 |
| 2018/C 197/08 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών» [COM(2017) 278 final — 2017/0121 (COD)] και «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων» [COM(2017) 277 final — 2017/0122 (COD)] | 45 |
| 2018/C 197/09 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με θέμα “Αερομεταφορές: Ανοικτή και συνδεδεμένη Ευρώπη”» [COM(2017) 286 final] και «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004» [COM(2017) 289 final — 2017/0116 (COD)] | 58 |
| 2018/C 197/10 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση)» [COM(2017) 548 final — 2017/0237 (COD)] | 66 |
| 2018/C 197/11 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 726/2004 όσον αφορά τον καθορισμό της έδρας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Φαρμάκων» [COM(2017) 735 final — 2017/0328 (COD)] | 71 |
| 2018/C 197/12 | Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1093/2010 όσον αφορά τον καθορισμό της έδρας της Ευρωπαϊκής Αρχής Τραπεζών» [COM(2017) 734 final — 2017/0326 (COD)] | 72 |

I

(Ψηφίσματα, συστάσεις και γνωμοδοτήσεις)

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

531η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΟΚΕ ΤΗΣ 17ης ΚΑΙ 18ας ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόωθηση των ΜΜΕ στην Ευρώπη με ιδιαίτερη έμφαση σε μια οριζόντια νομοθετική προσέγγιση για τις ΜΜΕ και στον σεβασμό της αρχής “Προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις” της πρωτοβουλίας “Small Business Act” (SBA)»

(Διερευνητική γνωμοδότηση)

(2018/C 197/01)

Εισηγήτρια: η κ. **Milena ANGELOVA**

Συνεισηγητής: ο κ. **Παναγιώτης ΓΚΟΦΑΣ**

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Βουλγαρική Προεδρία του Συμβουλίου, 5.9.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο τμήμα | Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 18.12.2017 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 17.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 241/5/8 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) τονίζει ότι οι ΜΜΕ χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής⁽¹⁾ και καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να καταστήσει νομικά δεσμευτική την Small Business Act (SBA) και τις αρχές της. Η απόφαση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από ταχείες, προσεκτικά σχεδιασμένες και συντονισμένες κοινές δράσεις της ΕΕ, των κρατών μελών —μεταξύ άλλων σε περιφερειακό και σε τοπικό επίπεδο— και των επιχειρηματικών ενώσεων, με στόχο τη βελτίωση της κατάστασης των ΜΜΕ σε πραγματικούς όρους. Όλοι οι φορείς πρέπει να δεσμευτούν για την εφαρμογή των όσων έχουν συμφωνήσει από κοινού και να αναλάβουν τις ευθύνες τους στο πλαίσιο της κοινωνικής ανάπτυξης και της οικονομικής προόδου.

⁽¹⁾ Ειδικά τώρα, 35 χρόνια μετά την έγκριση από το ΕΚ του «Ευρωπαϊκού Έτους των Βιοτεχνιών», 25 χρόνια μετά την έναρξη της εσωτερικής αγοράς και 15 χρόνια μετά την εισαγωγή του ευρώ.

1.2. Απαιτείται ευρύτερη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων και των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των ΜΜΕ στο Ευρωπαϊκό Εξάμηνο, συμπεριλαμβανομένης της συνεπούς υποβολής εκθέσεων και της παρακολούθησης της εφαρμογής και των αποτελεσμάτων των συμφωνιών εταιρικής σχέσης των κρατών μελών. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή και το Συμβούλιο να συμπεριλάβουν την εφαρμογή της SBA ως μόνιμη διαδικασία ελέγχου στο Εξάμηνο και στην Ετήσια Επισκόπηση της Ανάπτυξης, σε στενή συνεργασία με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ΜΜΕ.

1.3. Η ΕΟΚΕ ζητεί μια συνεκτική, συνεπή και αποτελεσματική οριζόντια ευρωπαϊκή πολιτική για τις ΜΜΕ, η οποία να λαμβάνει επίσης υπόψη τις ανάγκες όλων των διαφορετικών υποομάδων ΜΜΕ, π.χ. των επιχειρήσεων που δημιουργούν αξία, των πολύ μικρών, μικρών, οικογενειακών και παραδοσιακών επιχειρήσεων, καθώς και εκείνων που δραστηριοποιούνται σε απομακρυσμένες περιοχές, των αυτοαπασχολούμενων και των βιοτεχνών· θεωρεί δε εξαιρετικά σημαντική την απόκτηση ορισμού για καθεμία εξ αυτών⁽²⁾. Πρέπει να διασφαλίζεται αποτελεσματικά η ελευθερία άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με βάση μορφές της οικονομικής δημοκρατίας που είναι εγγενείς στο κοινωνικό και εμπορικό πρότυπο της ΕΕ -όπως αναγνωρίζεται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων- και να ενισχύονται το επιχειρηματικό πνεύμα, ο πολιτισμός και η εκπαίδευση στην Ευρώπη.

1.4. Η ΕΟΚΕ συνιστά στις εκ περιτροπής Προεδρίες του Συμβουλίου της ΕΕ (Βουλγαρία, Αυστρία και Ρουμανία) να καθιερώσουν και να διασφαλίσουν τη λειτουργία μιας μόνιμης διοργανικής «συμβουλευτικής ομάδας για τις ΜΜΕ» από κοινού με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ΜΜΕ. Η ομάδα αυτή θα πρέπει να ξεκινήσει τις εργασίες της με την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με ειδικά σχέδια εργασίας για την περίοδο 2014-2020 τα οποία αφορούν οριζόντιες και διατομεακές πολιτικές και προγράμματα για τις ΜΜΕ.

1.5. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την ανάγκη ταχείας υλοποίησης των συγκεκριμένων προτάσεων που διατυπώνονται στο παρόν έγγραφο και καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (ΕΚ) και το Συμβούλιο να λάβουν άμεσα μέτρα για τον σκοπό αυτό.

2. Πλαίσιο και σημερινή κατάσταση

2.1. Τον Σεπτέμβριο του 2017, η προσεχής Βουλγαρική Προεδρία του Συμβουλίου της ΕΕ ζήτησε την κατάρτιση διερευνητικής γνωμοδότησης για την προώθηση των ΜΜΕ στην Ευρώπη, με ιδιαίτερη έμφαση σε μια οριζόντια νομοθετική προσέγγιση των ΜΜΕ και με σεβασμό της SBA και της αρχής «προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις». Η ΕΟΚΕ εκτιμά ιδιαίτερα την πρωτοβουλία αυτή, καθώς ευθυγραμμίζεται με τις πολυάριθμες εκκλήσεις που διατυπώνονται σε γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ να καταστούν η SBA και οι αρχές που θεσπίζει νομικά δεσμευτικές.

2.2. Τον Ιούνιο του 2017, η Επιτροπή δημοσίευσε χάρτη πορείας⁽³⁾ με στόχο την έναρξη διαβουλεύσεων σχετικά με τη σημασία και την ανάγκη επικαιροποίησης του ορισμού των ΜΜΕ. Οι αρχικές αντιδράσεις κατέδειξαν ότι η πλειονότητα των ερωτηθέντων —οι 18 στους 22— θεωρεί ότι ο ορισμός είναι παρωχημένος και ότι απαιτείται η επικαιροποίηση και η προσαρμογή του⁽⁴⁾.

2.3. Το 2011, η Επιτροπή δημοσίευσε ανασκόπηση της SBA για την Ευρώπη⁽⁵⁾ με στόχο την επιτάχυνση της εφαρμογής της⁽⁶⁾ και, το 2014, δρομολόγησε διαβούλευση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να αναθεωρηθεί⁽⁷⁾ η SBA, αλλά δυστυχώς δεν αναλήφθηκαν άλλες δράσεις πολιτικής ώστε να δοθεί περαιτέρω συνέχεια. Η ετήσια πρόοδος της SBA εξετάζεται από το δίκτυο εκπροσώπων των ΜΜΕ (SME Envoy Network), απαιτείται όμως μεγάλη προσπάθεια προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες αυτές όντως διαβιβάζονται στις ΜΜΕ και στις αντιπροσωπευτικές τους οργανώσεις.

2.4. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις επικεντρωμένες προσπάθειες της Επιτροπής να εφαρμόσει την αρχή «προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις», και ιδιαίτερα την προσέγγιση της εξυπηρέτησης των συμφερόντων των ΜΜΕ, όπως εφαρμόζεται στο πρόγραμμα REFIT και στην πρωτοβουλία για τις νεοφυείς και τις αναπτυσσόμενες νέες επιχειρήσεις⁽⁸⁾.

⁽²⁾ EE C 318 της 23.12.2009, σ. 22 και EE C 226 της 16.7.2014, σ. 10.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/sme-definition_en.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-2868537/feedback_en?size=10&page=2. Είναι αξιόπαινες οι προσπάθειες της Επιτροπής να δρομολογήσει το επόμενο στάδιο της διαβούλευσης σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ, δίνοντας τη δυνατότητα για ευρύτερη συμβολή.

⁽⁵⁾ COM(2011) 78 final.

⁽⁶⁾ COM(2008) 394 final.

⁽⁷⁾ https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en, Έγγρ. Ares(2015)812234 — 25/02/2015.

⁽⁸⁾ COM(2016) 733 final.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η πρόοδος όσον αφορά την πραγματική εφαρμογή της αρχής «προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις» εξακολουθεί να είναι κατακερματισμένη και κάθε άλλο παρά πλήρης. Αυτή η καθυστέρηση εφαρμογής είναι πολύ επικίνδυνη, δεδομένου ότι οι ΜΜΕ αντιμετωπίζουν σήμερα περισσότερες προκλήσεις από ποτέ, όπως σκληρό ανταγωνισμό, έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, νέες μορφές εργασίας και κατανάλωσης, ολοένα και πιο περίπλοκη και έντονη ροή πληροφοριών, περιορισμένους πόρους για καινοτομία, συνεχή υποβάθμιση του ρόλου του επιχειρηματία, ασταθείς χρηματοπιστωτικές αγορές, περίπλοκη πρόσβαση στη χρηματοδότηση, καθώς και υψηλή εξάρτηση από το εξωτερικό περιβάλλον, με περιορισμένη διαπραγματευτική ισχύ⁽⁹⁾. Η κατάσταση των ΜΜΕ επιδεινώνεται περαιτέρω λόγω της υπερβολικά πολύπλοκης διαδικασίας τεχνικής τυποποίησης, των κανόνων προστασίας της πνευματικής ιδιοκτησίας και των γενικών κανόνων περί προστασίας δεδομένων, της καταχρηστικής συμπεριφοράς στην αγορά των παγκόσμιων παραγόντων, αλλά και των φραγμών στη συμμετοχή όσον αφορά τη σύναψη κοινοτικών/εθνικών δημόσιων συμβάσεων και τις παγκόσμιες αξιακές αλυσίδες. Θα πρέπει να σχεδιαστούν αποτελεσματικότερες λύσεις, ιδίως όπου οι ΜΜΕ επηρεάζονται αρνητικά από διαρθρωτικά προβλήματα και αδυναμίες της αγοράς.

3.2. Η ψηφιοποίηση και οι τεχνολογικές εξελίξεις που αυτή συνεπάγεται, συμπεριλαμβανομένου του ηλεκτρονικού εμπορίου, δεν παρουσιάζουν μόνο πολύτιμες ευκαιρίες για τις ΜΜΕ αλλά και θέτουν σημαντικές προκλήσεις, προτρέποντάς τις να αλλάξουν τη νοοτροπία, τις δραστηριότητες και τα επιχειρηματικά τους μοντέλα. Θα ήταν ιδιαίτερα επιθυμητή η στενότερη συμμετοχή των οικονομικών κλάδων και των περιφερειών που είναι ζωτικότερης σημασίας για τις ΜΜΕ στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Βιομηχανία 4.0» (Industrie 4.0).

4. Καλύτερη χάραξη πολιτικής και αποτελεσματικότερη υλοποίηση

4.1. Η ΕΟΚΕ δεν θεωρεί ότι ο ορισμός των ΜΜΕ αποτελεί απάντηση σε όλα τα προβλήματα των ΜΜΕ, συνιστά όμως μέσο για τη βελτίωση της πρόσβασης σε μέτρα στήριξης. Οποιαδήποτε αναθεώρηση του ορισμού θα πρέπει να βασίζεται σε αξιολόγηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων αλλαγών στις πολιτικές και τα προγράμματα της ΕΕ για τις ΜΜΕ, και ιδίως στη συμβολή τους στην ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Η επικαιροποίηση πρέπει να λάβει υπόψη τη βασική σύσταση που εδράζεται στα αποτελέσματα των διαβουλεύσεων και στην απόφαση του Δικαστηρίου της ΕΕ⁽¹⁰⁾. Η ΕΟΚΕ συνιστά τη συνέχιση των εργασιών προκειμένου να διερευνηθεί η δυνατότητα να περιλαμβάνει η αναθεώρηση τουλάχιστον τα εξής⁽¹¹⁾: ευελιξία για τις ΜΜΕ να επιλέγουν ποια δύο από τα τρία κριτήρια του άρθρου 2 του παραρτήματος της σύστασης⁽¹²⁾ θα πληρούν, αντί να επιβάλλεται το «κριτήριο των απασχολούμενων ατόμων»⁽¹³⁾ ως το μόνο κύριο κριτήριο· μέτρα για την επικαιροποίηση, όποτε αυτό είναι αναγκαίο, των κατώτατων ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 2, μεταξύ άλλων, μέσω της ευθυγράμμισής τους με την πλέον επικαιροποιημένη προσέγγιση όπως ορίζεται στην οδηγία 2013/34/ΕΕ⁽¹⁴⁾, καθώς και μέσω της επανεκτίμησης και της αναθεώρησης των περιορισμών που προβλέπονται στο άρθρο 3⁽¹⁵⁾. Σε περίπτωση αναθεώρησης του ορισμού των ΜΜΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να προβεί σε αυτήν σε στενή συνεργασία με τις οργανώσεις των ΜΜΕ σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

4.2. Θα πρέπει να εφαρμοστεί μια πιο λεπτομερής και διαφοροποιημένη προσέγγιση για τη χάραξη μέτρων στήριξης των ΜΜΕ, λαμβάνοντας υπόψη την ετερογένεια και την ποικιλομορφία των ΜΜΕ και τις διάφορες αδυναμίες της αγοράς που αντιμετωπίζουν. Θα πρέπει να διερευνηθούν οι συγκεκριμένες ανάγκες των διάφορων υποομάδων⁽¹⁶⁾ που έχουν τη δυνατότητα να προσθέσουν αξία στη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης⁽¹⁷⁾, με τις ποικίλες διαφορετικές νομικές μορφές και τα μοντέλα λειτουργίας τους⁽¹⁸⁾, προκειμένου να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί αποτελεσματικά ένα επαρκές χαρτοφυλάκιο μέτρων πολιτικής για την προώθηση της ανάπτυξής τους, συμπεριλαμβανομένης της εξασφάλισης ορισμού για καθεμία εξ αυτών⁽¹⁹⁾. Θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί αποτελεσματικό μάρκετινγκ και να παρακολουθούνται και να αξιολογούνται ετησίως στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου σε επίπεδο ΕΕ αντικειμενικές μελέτες που θα περιλαμβάνουν ποσοτικές αναλύσεις των μέτρων προώθησης και στήριξης στα κράτη μέλη.

5. Χρηματοδότηση των ΜΜΕ

5.1. Στην πλειοψηφία τους, οι ΜΜΕ αποτελούνται από πολύ μικρές επιχειρήσεις, στις οποίες περιλαμβάνονται οι αυτοαπασχολούμενοι και τα ελεύθερα επαγγέλματα. Οι ομάδες αυτές έχουν πολύ συγκεκριμένες ανάγκες όσον αφορά τη χρηματοδότηση — σχετικά χαμηλά ποσά, χωρίς εγγύηση, και πολύ περιορισμένη ικανότητα ανταπόκρισης στη διοικητική

⁽⁹⁾ Διάφορες μελέτες — π.χ. Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2011, Κέντρο Υπηρεσιών Στρατηγικής και Αξιολόγησης (CSES — *Centre for Strategy and Evaluation Services*), 2012, Επιτροπή, 2008, ΟΟΣΑ, 1998.

⁽¹⁰⁾ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/AUTO/?uri=uriserv:OJ.C_.2017.030.01.0056.01.ELL&toc=OJ:C:2017:030:FULL, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183329&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=687947>, <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=183335&pageIndex=0&doclang=EL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=691887>.

⁽¹¹⁾ ΕΕ C 81 της 2.3. 2018, σ. 1.

⁽¹²⁾ Άρθρο 2, παράρτημα, 2003/361/ΕΚ.

⁽¹³⁾ Άρθρο 4, παράρτημα, 2003/361/ΕΚ.

⁽¹⁴⁾ Οδηγία 2013/34/ΕΕ, 26 Ιουνίου 2013.

⁽¹⁵⁾ Άρθρο 3, παράρτημα, 2003/361/ΕΚ.

⁽¹⁶⁾ ΕΕ C 81 της 2.3. 2018, σ. 1.

⁽¹⁷⁾ ΕΕ C 81 της 2.3. 2018, σ. 1.

⁽¹⁸⁾ ΕΕ C 345 της 10.3.2017, σ. 15, σημείο 3.2.

⁽¹⁹⁾ ΕΕ C 318 της 23.12.2009, σ. 22 και ΕΕ C 226 της 16.7.2014, σ. 10.

γραφειοκρατία. Εκτιμώντας το σημαντικό δυναμικό τους για τη δημιουργία βιώσιμων θέσεων εργασίας, ιδίως σε σχετικά μικρές και απομακρυσμένες πόλεις, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να δώσει μεγαλύτερη έμφαση στον σχεδιασμό απλών και εύκολα προσβάσιμων μέσων για την κάλυψη των χρηματοδοτικών αναγκών τους.

5.2. Χρέος

5.2.1. Δεδομένου ότι ο Χάρτης για τις ΜΜΕ και η Small Business Act περιλαμβάνονται στις προτεραιότητες της Τραπεζικής Ένωσης της ΕΕ που εγκρίθηκαν προσφάτως, η ΕΟΚΕ ζητεί μια πιο εμπειριστατωμένη και εις βάθος συνεκτική προσέγγιση για τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζεται ή θα μπορούσε να εφαρμοστεί η αρχή «προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις» στις τραπεζικές πολιτικές της ΕΕ και στις διαφορετικές εθνικές τραπεζικές και χρηματοπιστωτικές νομοθεσίες στα κράτη μέλη. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Αρχή Τραπεζών να συμπεριλάβει μέλος της ΕΟΚΕ στην ομάδα τραπεζικών συμφεροντούχων (*Banking Stakeholder Group*), καθώς και σε άλλα σχετικά τεχνικά φόρουμ.

5.2.2. Η ΕΟΚΕ ζητεί τη δημιουργία και ανάπτυξη ενός δικτύου «συνηγώρων πίστωσης» (*credit ombudsman*) από τα κράτη μέλη υπό τον συντονισμό της ΕΕ, προς περαιτέρω διευκόλυνση και εξισορρόπηση του διαλόγου μεταξύ των ΜΜΕ και των πιστωτικών ιδρυμάτων.

5.2.3. Προκειμένου να μειωθεί το χάσμα πληροφόρησης μεταξύ τραπεζών και ΜΜΕ και να βελτιωθούν οι οικονομικές τους γνώσεις, η ΕΟΚΕ προτείνει να ζητούνται και να αναλύονται ποιοτικά στοιχεία ώστε να διαπιστώνεται ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα χρηματοπιστωτικά μέσα από τις ενδιάμεσες τράπεζες προκειμένου να φθάσουν στις ΜΜΕ που χρειάζονται περισσότερο χρηματοοικονομικούς πόρους⁽²⁰⁾ και οι λόγοι για τους οποίους δεν τους χορηγείται πίστωση, σύμφωνα με τις αρχές της ανατροφοδότησης από τις τράπεζες⁽²¹⁾.

5.2.4. Η ΕΟΚΕ ανησυχεί ιδιαίτερα από τις πληροφορίες σχετικά με πτωχεύσεις τραπεζών οι οποίες οδήγησαν ορισμένες μικρές επιχειρήσεις σε παύση της επιχειρηματικής τους δραστηριότητας λόγω απλών προβλημάτων ταμειακών ροών και καλεί την Επιτροπή να λάβει άμεσα μέτρα για την πρόληψη ανάλογων συμβάντων στο μέλλον. Μία λύση θα μπορούσε να είναι η έκδοση εταιρικής πιστωτικής κάρτας που θα διατηρεί το πιστωτικό ιστορικό και θα επιτρέπει την αύξηση του πιστωτικού ορίου βάσει της καταγεγραμμένης συνετής διαχείρισης⁽²²⁾.

5.2.5. Οι καινοτόμες πλατφόρμες δανειοδότησης από ομοτίμους έχουν μεγάλες δυνατότητες ως εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης για τις ΜΜΕ, καθιστώντας εφικτές τις μη τραπεζικές μορφές χρηματοοικονομικής διαμεσολάβησης. Ωστόσο, το υψηλό δυναμικό αυτών των νέων μορφών δανεισμού εξακολουθεί να παρακωλύεται από ασαφείς ζώνες όσον αφορά τη νομοθεσία και τους κανονισμούς. Η ΕΟΚΕ ζητεί διεθνή προσπάθεια εκ μέρους των αρμόδιων για τη χάραξη πολιτικής, των ρυθμιστικών αρχών και των ενδιαφερομένων μερών ώστε να αποσαφηνιστούν οι κανόνες που διέπουν τους βασικούς ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς στον τομέα αυτό, χωρίς να δημιουργηθούν σημαντικές κανονιστικές επιβαρύνσεις.

5.2.6. Οι ορθές πρακτικές των κρατών μελών για την εύκολη και προσίτη πρόσβαση των ΜΜΕ στη χρηματοδότηση πρέπει να μελετηθούν και να διαδοθούν, θα πρέπει δε να δοθούν κίνητρα για την αναπαραγωγή τους.

5.2.7. Οι ΜΜΕ στην Ευρώπη έχουν ελάχιστη ή και μηδενική πρόσβαση στην αγορά εταιρικών ομολόγων λόγω της έλλειψης ρευστότητας, του υψηλού κόστους έκδοσης και των υψηλών απαιτήσεων πληροφόρησης. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι οι αναλογικές απαιτήσεις καταχώρισης και γνωστοποίησης για τις ΜΜΕ, η υιοθέτηση ειδικών κινήτρων και η δημιουργία εξειδικευμένων κεφαλαιαγορών για τις ΜΜΕ σε επίπεδο κρατών μελών θα βοηθήσουν στην υπερνίκηση των εν λόγω εμποδίων.

5.3. Κονδύλια της ΕΕ

5.3.1. Οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις πρέπει να απλουστευθούν και να επικαιροποιηθούν ώστε να αρθούν οι αβεβαιότητες για τις ΜΜΕ, ιδίως όσες σχετίζονται με τη σύνδεση των φυσικών προσώπων, την κρατική και δημοτική ιδιοκτησία, τις εταιρείες χαρτοφυλακίου και άλλους περιορισμούς που είναι πολύ δύσκολο να εντοπιστούν. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τα συμπεράσματα της μελέτης των ΕΔΕΤ για τον νομοθετικό υπερθεματισμό που δημοσιεύτηκε το 2017 από τη ΓΔ Εσωτερικών Πολιτικών του ΕΚ, και συγκεκριμένα την ανάγκη περαιτέρω απλούστευσης των κανόνων —πέραν της καλύτερης προσαρμογής τους στην πραγματικότητα των ΜΜΕ και της πιο ευέλικτης εφαρμογής τους— δεδομένου ότι η πολυπλοκότητά τους αυξάνει τον διοικητικό φόρτο, τους κινδύνους αλληλεπικάλυψης των απαιτήσεων και την προτίμηση για τη συμμόρφωση στους κανόνες σε σχέση με την απόδοση των υλοποιούμενων έργων⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ Προκειμένου να αντισταθμιστεί η υφιστάμενη αρνητική πρακτική, σύμφωνα με την οποία οι εμπορικές τράπεζες προσφέρουν φθηνούς, χρηματοδοτούμενους από την ΕΕ οικονομικούς πόρους στους πιστούς πελάτες τους, στερώντας κατ' αυτόν τον τρόπο από την πλειοψηφία των ΜΜΕ την πρόσβαση στους πόρους αυτούς.

⁽²¹⁾ <http://www.ebf.eu/wp-content/uploads/2017/06/High-level-principles-on-feedback-given-by-banks-on-declined-SME-credit-applications.pdf>.

⁽²²⁾ Όπως λόγου χάρι η συγγραφική «κάρτα Széchenyi».

⁽²³⁾ [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU\(2017\)585906_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/585906/IPOL_STU(2017)585906_EN.pdf).

5.3.2. Όταν σχεδιάζονται μέτρα και προγράμματα στήριξης σε επίπεδο ΕΕ, θα πρέπει να περιλαμβάνουν κριτήρια που θα εγγυώνται εύλογη γεωγραφική ισορροπία.

5.3.3. Η ΕΟΚΕ προτρέπει την Επιτροπή να διατηρήσει και να αναπτύξει περαιτέρω το πρόγραμμα COSME, ως σημαντικό μέσο στήριξης των ΜΜΕ⁽²⁴⁾.

5.3.4. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι είναι λιγιστά τα δεδομένα όσον αφορά τον σαφή αντίκτυπο των πόρων που διατίθενται για τα μέτρα πολιτικής υπέρ των ΜΜΕ στο πλαίσιο του ΠΔΠ 2014-2020. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να αντιμετωπίσει αμέσως το ζήτημα αυτό και, κατά την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων, να υποβάλλει έκθεση και να παρακολουθεί τόσο τα ποιοτικά όσο και τα ποσοτικά κριτήρια.

5.3.5. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν την αρχή της εταιρικής σχέσης⁽²⁵⁾ με πιο αποτελεσματικό τρόπο κατά τον καθορισμό του πλαισίου για το επόμενο ΠΔΠ. Παρά το γεγονός ότι η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι δεσμευτική, στην πράξη, υπάρχουν πολλοί φραγμοί που τους εμποδίζουν να έχουν πραγματικό αντίκτυπο στις αποφάσεις.

5.3.6. Η στήριξη που παρέχεται στις ΜΜΕ είναι ως επί το πλείστον προσανατολισμένη στην ενίσχυση της έρευνας και της καινοτομίας, καθώς και στις νεοσύστατες επιχειρήσεις. Χωρίς να θέτει υπό αμφισβήτηση τη σημασία των πολιτικών αυτών, η ΕΟΚΕ επιθυμεί να υπογραμμίσει ότι από αυτές θα επωφεληθεί πολύ περιορισμένο ποσοστό του συνόλου των ΜΜΕ και, ως εκ τούτου, ζητεί περισσότερο διαφοροποιημένα μέσα στήριξης, τα οποία θα απευθύνονται σε όλους τους τύπους επιχειρήσεων και θα καλύπτουν όλες τις φάσεις του κύκλου ζωής τους.

5.4. Ίδια κεφάλαια

5.4.1. Η ανάπτυξη της Ένωσης Κεφαλαιαγορών -επέκταση των κεφαλαίων επιχειρηματικών συμμετοχών, αγορές ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων- συμπεριλαμβανομένων των ανεπίσημων αγορών, των επιχειρηματικών αγγέλων και της συμμετοχικής χρηματοδότησης, έχει βελτιώσει την πρόσβαση σε επιχειρηματικά κεφάλαια για συγκεκριμένες κατηγορίες ΜΜΕ. Ωστόσο, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό ΜΜΕ είναι απίθανο να μπορέσει να επωφεληθεί ουσιαστικά από τις εξελίξεις αυτές. Ακόμη και για τις καινοτόμες, τις νεοφυείς και τις μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις, τα νέα μέσα δεν είναι εύχρηστα και εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών λόγω του επιπέδου ανάπτυξης των τοπικών κεφαλαιαγορών και της έλλειψης κατάλληλης νομοθεσίας.

5.4.2. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να παράσχει περισσότερες πληροφορίες και καθοδήγηση προς τις ΜΜΕ προκειμένου να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής του στρατηγικού οράματός τους και να βελτιωθεί η ικανότητά τους να χρησιμοποιούν τη χρηματοδότηση ιδίων κεφαλαίων. Καθώς παραδοσιακά οι ΜΜΕ βασίζονται κυρίως στη χρηματοδότηση του χρέους, η επίγνωση και η κατανόησή τους όσον αφορά τα εναλλακτικά μέσα είναι περιορισμένη, οι δε στάσεις συμπεριφοράς τους είναι διστακτικές όσον αφορά τη χρηματοδότηση με ίδια κεφάλαια. Παρότι αναγνωρίζει τις πρόσφατες προσπάθειες της Επιτροπής για την αύξηση των γνώσεων σχετικά με τα επιμέρους χρηματοδοτικά μέσα, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι αυτό δεν επαρκεί και ζητεί την παροχή στήριξης και κινήτρων στις οργανώσεις των επιχειρήσεων με στόχο την ανάπτυξη μακροπρόθεσμης στρατηγικής προσέγγισης των ΜΜΕ για τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεων. Καθώς βρίσκονται σε καθημερινή επαφή με τις ΜΜΕ, μπορούν να τις βοηθήσουν να κατανοήσουν καλύτερα τον τρόπο με τον οποίο διαφορετικά μέσα μπορούν να εξυπηρετήσουν τις διαφορετικές χρηματοδοτικές ανάγκες των ΜΜΕ σε συγκεκριμένα στάδια του κύκλου ζωής τους.

6. Απαιτούνται στοιχειοθετημένες και πρακτικές ενέργειες για τη στήριξη των ΜΜΕ

6.1. Παρά τη χρησιμότητά του⁽²⁶⁾, δυστυχώς, το δίκτυο εκπροσώπων των ΜΜΕ δεν κατόρθωσε να αποδείξει την πραγματική προστιθέμενη αξία του σε ορισμένες χώρες και είναι πολύ δύσκολο να εντοπιστεί το αποτέλεσμα του έργου του. Εφόσον αναβιώσει η εξαιρετική ιδέα ενός τέτοιου δικτύου, χρειάζεται να του ανατεθεί σημαντικότερος ρόλος, συμπεριλαμβανομένης της στενότερης και άμεσης επαφής με τις εθνικές και τοπικές οργανώσεις των ΜΜΕ, καθώς και της ανταλλαγής ορθών πρακτικών και εκθέσεων. Η ΕΟΚΕ συνιστά το δίκτυο να δημιουργήσει και να καταστήσει διαθέσιμη μία πλατφόρμα ανταλλαγής ορθών πρακτικών προκειμένου να εκπονηθεί, σε συνεργασία με τις κοινοτικές/εθνικές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ΜΜΕ, ετήσια έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της αρχής «προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις». Επίσης, συνιστά να οριστεί από τις οργανώσεις των ΜΜΕ εκπρόσωπος ο οποίος θα συνοδεύει τον εθνικό «εκπρόσωπο των ΜΜΕ» (*national SME envoy*).

6.2. Η ΕΟΚΕ θεωρεί σκόπιμο να συμμετέχουν οι εκπρόσωποι στην ετήσια επανεξέταση των επιδόσεων των ΜΜΕ (*SME Performance Review*) και να παρέχονται γενικές κατευθυντήριες γραμμές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για πιο συστηματική και διαρθρωμένη συνεργασία με τις οργανώσεις των ΜΜΕ.

⁽²⁴⁾ ΕΕ C 181 της 21.6. 2012, σ. 125.

⁽²⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 (άρθρο 5), αναπτύσσεται περαιτέρω στον κατ'έξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 240/2014.

⁽²⁶⁾ http://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act/sme-envoys_en. Οι εκθέσεις δραστηριοτήτων και άλλα έγγραφα είναι διαθέσιμα στη διεύθυνση: <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2666>.

6.3. Η Συνέλευση των ΜΜΕ προωθείται ως «η γενική συνέλευση των ΜΜΕ», η δε ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως την ιδέα ενός φόρουμ όπου οι ΜΜΕ θα μπορούν να συναντώνται, να εντοπίζουν πιεστικά ζητήματα και να αναζητούν λύσεις. Για να αναβαθμιστεί η συνέλευση των ΜΜΕ σε ένα αποτελεσματικότερο επίπεδο, αλλά και για να ενισχυθεί ο ρόλος της ως πλατφόρμας συζήτησης και λήψης αποφάσεων, η ΕΟΚΕ συνιστά θερμά:

- την ευρύτερη συμμετοχή των οργανώσεων των ΜΜΕ στην ετήσια προετοιμασία και παρακολούθηση της Συνέλευσης, όπου και θα έχουν πραγματικό συμβουλευτικό ρόλο·
- την παροχή αναλυτικότερου υλικού από τις συνεδριάσεις της Συνέλευσης, με σημαντικά γεγονότα, τάσεις και προσδοκίες που θα παρουσιάζονται από ουδέτερους ερευνητές — κυρίως ακαδημαϊκά ιδρύματα·
- την ταχεία υλοποίηση ορθών παραδειγμάτων και επιτυχημένων συγκριτικών αξιολογήσεων φόρουμ παρόμοιας κλίμακας ⁽²⁷⁾·
- την έγκριση διαφανούς και χωρίς αποκλεισμούς διαδικασίας πρόσκλησης συμμετοχής, η οποία θα εγγυάται το κατάλληλο μείγμα επιχειρηματιών, οργανώσεων ΜΜΕ, μεσαζόντων, ακαδημαϊκών και ερευνητικών ιδρυμάτων και υπευθύνων χάραξης πολιτικής από όλα τα κράτη μέλη ⁽²⁸⁾·
- την επίτευξη απτών αποτελεσμάτων με βάση τις συζητήσεις και το έργο της Συνέλευσης — παραδείγματος χάρι συμπεράσματα, καταλόγους υποχρεώσεων κ.λπ. Θα πρέπει ετησίως να καταρτίζεται και να διατίθεται έκθεση σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής των αποφάσεων του προηγούμενου έτους·
- τη συμπερίληψη διαβουλεύσεων με τις ΜΜΕ και τους εκπροσώπους τους όταν αποφασίζεται το πρόγραμμα και το πεδίο των θεμάτων που θα συζητηθούν κατά τη διάρκεια της Συνέλευσης.

6.4. Εκφράζοντας την πεποίθηση ότι η αντιπροσωπευτικότητα αυξάνει την αποτελεσματικότητα των πολιτικών και των μέτρων σε ευρωπαϊκό, σε εθνικό, σε περιφερειακό και σε τοπικό επίπεδο και μπορεί να δώσει πρόσθετη ώθηση στον κοινωνικό διάλογο σε τομεακό επίπεδο, η ΕΟΚΕ ζητεί καλύτερη εκπροσώπηση των ΜΜΕ, επενδύοντας σε κοινές δράσεις από ισχυρές και αντιπροσωπευτικές οργανώσεις ΜΜΕ, καθώς και στην ανταλλαγή εμπειριών και ορθών πρακτικών.

6.5. Ορισμένες ενημερωτικές διαδικτυακές πύλες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής οι οποίες παρέχουν σημαντική πληροφόρηση για τις ΜΜΕ δεν μεταφράζονται σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ, γεγονός το οποίο θέτει σε μειονεκτική θέση τις ΜΜΕ. Το ίδιο ισχύει και για τις περισσότερες δημόσιες διαβουλεύσεις.

6.6. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της για το γεγονός ότι πολλές μελέτες και έρευνες της Επιτροπής ανατίθενται εξωτερικά σε ιδιωτικούς συμβούλους οι οποίοι δεν διαθέτουν εις βάθος γνώση των πολιτικών των ΜΜΕ και των επιπτώσεών τους, δεδομένου ότι δεν έρχονται καθημερινά σε επαφή με ΜΜΕ και δεν τις εκπροσωπούν. Για την επίτευξη πραγματικής προστιθέμενης αξίας για τις ΜΜΕ σε επίπεδο ΕΕ απαιτούνται επειγόντως ανεξάρτητα επιστημονικά όργανα και συμπράξεις δημόσιου/ιδιωτικού τομέα σε συνεργασία με τις οργανώσεις των ΜΜΕ.

7. Διοικητική και κανονιστική επιβάρυνση

7.1. Όταν είναι υπερβολικά, τα ευρωπαϊκά, εθνικά, περιφερειακά και τοπικά κανονιστικά βάρη εξακολουθούν να αποτελούν μείζον εμπόδιο για τις ΜΜΕ, καθώς τείνουν να μην διαθέτουν τα κατάλληλα εφόδια για να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα αυτού του τύπου. Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ του περιορισμού των γραφειοκρατικών διατυπώσεων που επιβαρύνουν τις μικρές, μεσαίες και πολύ μικρές επιχειρήσεις, αλλά και τους πολίτες. Η Επιτροπή θα πρέπει να εστιάσει την προσοχή της περισσότερο στην ποιότητα παρά στην ποσότητα και να δώσει προτεραιότητα στη μείωση της διοικητικής επιβάρυνσης που δημιουργεί κόστος για τις επιχειρήσεις και αποτελεί τροχοπέδη όχι μόνον στην ανταγωνιστικότητά τους αλλά και στην καινοτομία και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Είναι ευνόητο ότι η διαδικασία αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη τον στόχο και τον σκοπό για τους οποίους θεσπίστηκαν οι υποχρεώσεις. Η ΕΟΚΕ επιμένει ότι οι διαδικασίες συμμόρφωσης δεν θα πρέπει να είναι ασκόπως δαπανηρές ή χρονοβόρες. Η αρχή της σιωπηρής συναίνεσης πρέπει να προωθηθεί κατά την έκδοση νομοθεσίας σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρύνονται να διατηρούν τα διοικητικά τέλη σε επίπεδο που να μην υπερβαίνει το διοικητικό κόστος.

⁽²⁷⁾ Για παράδειγμα, το οικονομικό φόρουμ EuroFi <http://www.eurofi.net/>, το Ετήσιο φόρουμ Χρηματοοικονομικών Υπηρεσιών (*Annual Financial Services Forum*) κ.λπ.

⁽²⁸⁾ Η εκπροσώπηση των ΜΜΕ συνιστά επί του παρόντος ζήτημα συζήτησης, διότι «η συμμετοχή στη Συνέλευση των ΜΜΕ και στα ευρωπαϊκά βραβεία προώθησης της επιχειρηματικότητας εξασφαλίζεται με προσωπική πρόσκληση μόνο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή». Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα κάθε χρόνο να συγκεντρώνεται ο ίδιος κύκλος συμμετεχόντων, χωρίς εγγύηση για το εάν εκπροσωπούν την κοινότητα των ΜΜΕ στις χώρες τους ή εάν έχουν την ικανότητα να μεταφέρουν στην κοινότητα αυτή τα μηνύματα της Συνέλευσης. Δεν υποβάλλονται προτάσεις σχετικά με τα θέματα της Συνέλευσης και η ατζέντα περιλαμβάνει μόνο κατακερματισμένα παραδείγματα επιχειρηματικότητας. Η Συνέλευση δεν συζητά σημαντικά θέματα, ούτε συντάσσει προτάσεις.

7.2. Η αρχή «μόνον άπαξ» και η «δοκιμή ΜΜΕ» θα πρέπει να εφαρμόζονται πιο διεξοδικά και συστηματικά από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁽²⁹⁾ και να καταστούν νομικά δεσμευτικές, δεδομένου ότι η έμπρακτη εφαρμογή τους είναι σήμερα εξαιρετικά περιορισμένη εφόσον επαφίεται στην καλή θέληση των κρατών μελών. Η προσπάθεια αυτή πρέπει να καλύπτει τόσο τη νομοθεσία όσο και τις διοικητικές διατυπώσεις που αφορούν τις ΜΜΕ (μεταξύ άλλων, με την καθιέρωση ενός μόνο συνομιλητή και με μειωμένες υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων⁽³⁰⁾). Η ΕΟΚΕ επισημαίνει πως παρότι πρέπει να αποφεύγεται επικάλυψη των αιτούμενων πληροφοριών, προϋπόθεση για μια χρηστή δημόσια διακυβέρνηση είναι η διάθεση στα κυβερνητικά μητρώα δεδομένων κατάλληλων και απαραίτητων δεδομένων και πληροφοριών για την υλοποίηση, τον έλεγχο και την αξιολόγηση των πολιτικών.

7.3. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τις δεσμεύσεις της όσον αφορά την αξιολόγηση διαφορετικών νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων που εκκρεμούν ή καθυστερούν, και να προχωρήσει γρήγορα με όσες σχετίζονται με τις ΜΜΕ. Η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να ενισχύσει και να μεγιστοποιήσει τη διοικητική ικανότητα της ειδικής διεύθυνσης για τις ΜΜΕ.

7.4. Η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει ότι η εκτίμηση επιπτώσεων και το πρόγραμμα REFIT αποδίδουν, κατά περίπτωση, ιδιαίτερη έμφαση στις ανάγκες των ΜΜΕ. Το ίδιο πρέπει να συμβαίνει και στα κράτη μέλη. Η πρόθεση που εξέφρασε η Επιτροπή στο πλαίσιο της ανασκόπησης της SBA, να «διερευνήσει τη δυνατότητα μείωσης της πρακτικής των κρατών μελών να υιοθετούν αυστηρότερες διατάξεις από τις απαιτήσεις της ΕΕ κατά τη μεταφορά οδηγιών στην εθνική νομοθεσία» πρέπει να εφαρμοστεί στην πράξη⁽³¹⁾, σύμφωνα με την ανακοίνωση για την έξυπνη νομοθεσία, η οποία δεν απαλλάσσει από την τήρηση των κανόνων για την προστασία των πολιτών, των καταναλωτών και των εργαζομένων, των προτύπων ισότητας των φύλων ή των περιβαλλοντικών προτύπων⁽³²⁾, μεταξύ άλλων, μέσω της ενθάρρυνσης των κρατών μελών να αναθέτουν την ευθύνη για την παρακολούθηση σε συγκεκριμένο κεντρικό φορέα. Αυτό θα μπορούσε να λάβει τη μορφή υπηρεσίας έγκαιρης προειδοποίησης που θα παρακολουθεί τη συνάφεια της μεταφοράς της νομοθεσίας της ΕΕ σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, προκειμένου να αποφευχθεί η υιοθέτηση αυστηρότερων διατάξεων στη νομοθεσία ή οι περιττές διοικητικές επιβαρύνσεις. Η ΕΟΚΕ προτείνει επίσης στην ημερήσια διάταξη των εκπροσώπων των ΜΜΕ να περιλαμβάνονται υποχρεωτικά θέματα που έχουν τεθεί και στην κανονιστική ατζέντα της Επιτροπής.

7.5. Η ΕΟΚΕ καλεί τους υπευθύνους χάραξης πολιτικής σε ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο να διασφαλίσουν τη συστηματική εξέταση των νέων κανονισμών και την εφαρμογή τους από τους εκπροσώπους ευρωπαϊκών, εθνικών, περιφερειακών και τοπικών ενώσεων επιχειρήσεων. Η μείωση του περιττού κόστους και φόρτου πρέπει να βασίζεται σε τεκμηρίωση βάσει αξιολόγησης κατά περίπτωση.

7.6. Εκτιμώντας την αποφασιστική σημασία των μεταβιβάσεων επιχειρήσεων για τις ΜΜΕ, και ιδιαίτερα για τις οικογενειακές επιχειρήσεις, η ΕΟΚΕ ζητεί να ληφθούν ταχέως μέτρα για τη διευκόλυνση και τον εξορθολογισμό τους με λογικό κόστος.

7.7. Η νοοτροπία της ανάληψης κινδύνων πρέπει να προωθηθεί ευρύτερα, μεταξύ άλλων με τη δημιουργία ευνοϊκότερου νομοθετικού πλαισίου δεύτερης ευκαιρίας. Σχέδια όπως το PRE-SOLVE και το «Early Warning Europe» θα πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω και να αναπαραχθούν ώστε να καλύπτουν όλα τα κράτη μέλη.

8. Ανθρώπινοι πόροι

8.1. Παρότι οι περισσότερες νέες θέσεις εργασίας στην ΕΕ δημιουργούνται από τις ΜΜΕ, τα τελευταία χρόνια αυτές αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα όσον αφορά την απόκτηση ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, ιδίως δε εργαζομένων που διαθέτουν δεξιότητες στον τομέα της ψηφιακής οικονομίας, πράγμα το οποίο οφείλεται, μεταξύ άλλων, στην επιδείνωση της δημογραφικής εικόνας σε πολλές περιφέρειες από την άποψη του πληθυσμού και των τάσεων γήρανσης.

8.2. Ακόμη και σε περιοχές όπου ο πληθυσμός αυξάνεται, είναι δύσκολο για τις ΜΜΕ να προσλάβουν και να διατηρήσουν εργατικό δυναμικό υψηλής εξειδίκευσης, αλλά και να συμμορφωθούν με τις αυξανόμενες κανονιστικές και γραφειοκρατικές απαιτήσεις των θεσμών της αγοράς εργασίας. Οι ΜΜΕ χρειάζονται βοήθεια για τον εντοπισμό, την προσέλκυση και την κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού. Απαιτούνται μέτρα για τη στήριξη των ΜΜΕ όσον αφορά την κατάρτιση στον τομέα της υγείας και της ασφάλειας και τις υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης των εργαζομένων — για παράδειγμα με την παροχή τέτοιων υπηρεσιών σε ένα σύμπλεγμα ή μια ομάδα ΜΜΕ προκειμένου να μειωθεί το κόστος και να περιοριστούν οι τεχνικές διατυπώσεις.

8.3. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει μέτρα στήριξης με σκοπό τόσο την παροχή εξατομικευμένων προγραμμάτων κατάρτισης εκτός περιόδων αιχμής για την επιμόρφωση του εργατικού δυναμικού όσο και την ενθάρρυνση των κρατών μελών να δημιουργήσουν συστήματα παροχής τέτοιου είδους προγραμμάτων σε τακτική βάση, δεδομένου ότι οι μικρές επιχειρήσεις πλήττονται από υψηλά ποσοστά αποχώρησης. Τα μέτρα αυτά θα βοηθήσουν τις ΜΜΕ να ξεπεράσουν τις ελλείψεις της αγοράς εργασίας, οι οποίες περιορίζουν τις προοπτικές τους.

⁽²⁹⁾ <http://www.eurochambres.eu/Content/Default.asp?PageID=1&DocID=7733>.

⁽³⁰⁾ COM(2011) 78 final, σ. 8

⁽³¹⁾ COM(2011) 78 final, σ. 8

⁽³²⁾ EE C 303 της 19.8.2016, σ. 45.

8.4. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ειδικότερα την ανάγκη να αυξηθεί ο αριθμός των μαθητευομένων και να διαμορφωθούν ειδικά προγράμματα καθοδήγησης και εποπτείας προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα της ανεργίας των νέων. Κάτι τέτοιο πρέπει να γίνει με τη μικρότερη δυνατή διοικητική επιβάρυνση για τις ΜΜΕ.

8.5. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι αύξηση της απασχόλησης παρατηρείται κυρίως στον τομέα των ΜΜΕ, και ειδικότερα στις μεσαίες επιχειρήσεις. Ταυτόχρονα, αποτελεί πρόκληση να εξευρεθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να δοθεί η ευκαιρία για κοινωνικό διάλογο μεταξύ εργαζομένων και εργοδοτών στις επιχειρήσεις αυτές και να δοθεί μια συγκεκριμένη δομή. Σε αυτό μπορεί να συμβάλει μια πρωτοβουλία με στόχο τη συγκέντρωση καινοτόμων παραδειγμάτων που αντλούνται από τις βέλτιστες πρακτικές διαφόρων χωρών.

9. Επιχειρηματικότητα

9.1. Σύμφωνα με προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της⁽³³⁾, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της διότι τα πρόσφατα στοιχεία καταδεικνύουν ότι η «επιχειρηματικότητα βάσει αναγκών» επικρατεί της «επιχειρηματικότητας βάσει ευκαιριών» και καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ξεκινήσουν τον σχεδιασμό μέτρων προκειμένου να αντιστραφεί η τάση αυτή⁽³⁴⁾ και να ενθαρρυνθεί μια ισχυρότερη νοοτροπία επιχειρηματικότητας στην Ευρώπη.

9.2. Το πρόγραμμα δράσης για την επιχειρηματικότητα⁽³⁵⁾ απέχει πολύ από την υλοποίησή του. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τυχόν περαιτέρω καθυστέρηση θα είναι εξαιρετικά επιζήμια δεδομένου ότι το επιχειρηματικό πνεύμα στην Ευρώπη υστερεί σε σύγκριση με άλλα μέρη του κόσμου και τα ισχύοντα μέτρα παράγουν περιορισμένα αποτελέσματα⁽³⁶⁾.

9.3. Ιδιαίτερα ανησυχητικό για τις ΜΜΕ —και ειδικότερα για τις πολύ μικρές επιχειρήσεις— είναι το χαμηλό ποσοστό της εκ μέρους τους αξιοποίησης της ψηφιακής εσωτερικής αγοράς κατά τις διασυνοριακές εμπορικές συναλλαγές τους. Κρίνεται σκόπιμο να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή των εν λόγω επιχειρήσεων υπό τους ίδιους όρους της αγοράς και σε ισότιμη βάση με τους σημαντικούς παράγοντες του διεθνούς και του ευρωπαϊκού εμπορίου. Οι ΜΜΕ χρειάζονται επιβεβαίωση του δικαιώματός τους να επιλέγουν σε ποια αγορά θα ασκούν τις δραστηριότητές τους και να συνάπτουν ελεύθερα συμβάσεις, προκειμένου να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη τους στις διασυνοριακές εμπορικές διαδικτυακές συναλλαγές.

9.4. Η ΕΟΚΕ ζητεί να δημιουργηθεί ένα γενικό θετικό κλίμα το οποίο να ενισχύσει την επιχειρηματική δραστηριότητα για όλους, χωρίς ιδιαίτερη εστίαση σε συγκεκριμένες ομάδες επιχειρηματιών. Για τον σκοπό αυτό, απαιτείται επειγόντως σχέδιο δράσης για την εκπαίδευση σε θέματα επιχειρηματικότητας.

9.5. Υπογραμμίζοντας τον ρόλο των πολιτιστικών και των κοινωνικών προτύπων, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να είναι πιο καινοτόμα όσον αφορά την εξεύρεση τρόπων αντιμετώπισης της νοοτροπίας της απροθυμίας ανάληψης κινδύνων. Χρειάζεται να αναδειχθεί καλύτερα η αξία των επιχειρηματιών και των επιχειρήσεων, καθώς και ο καιρικός ρόλος τους στη δημιουργία απασχόλησης και ανάπτυξης, μεταξύ άλλων με τη θέσπιση ειδικού πυλώνα για τα δικαιώματα των επιχειρηματιών⁽³⁷⁾, ο οποίος θα πρέπει να καλύπτει όλα τα είδη επιχειρηματιών, καθώς και με την καθιέρωση «Ευρωπαϊκού Έτους Επιχειρηματιών». Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη οφείλουν να βελτιώσουν τις βασικές συνθήκες επιχειρηματικότητας, όπως η πρόσβαση στη χρηματοδότηση, το κανονιστικό πλαίσιο και η επιχειρηματική εκπαίδευση.

9.6. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να υποστηρίξει και να προωθήσει συμβουλευτικές υπηρεσίες και προγράμματα για τη βελτίωση της διαχείρισης των μικρών και οικογενειακών παραδοσιακών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι τα πάντα στις επιχειρήσεις αυτές συνδέονται άμεσα με τον εν λόγω παράγοντα, καθώς και για τη διά βίου μάθηση, μεταξύ άλλων παρέχοντας ηλεκτρονικά εκπαιδευτικά εργαλεία σε τομείς όπως ο επιχειρηματικός σχεδιασμός και τα πρότυπα παραγωγής, η νομοθεσία για τους καταναλωτές ή άλλοι κανονισμοί.

10. Η πρόσβαση στις αγορές

10.1. Ορισμένες μελέτες καταδεικνύουν ότι πολύ μικρό ποσοστό των ΜΜΕ⁽³⁸⁾ θεωρούν την εσωτερική αγορά ως εγχώρια αγορά τους. Παρότι οι ΜΜΕ είναι στην πλειονότητά τους τοπικές, οι επιχειρηματικές τους δραστηριότητες εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις κανονιστικές ρυθμίσεις της εσωτερικής αγοράς. Η ΕΟΚΕ ζητεί την εμβάθυνση της εσωτερικής αγοράς, όσον αφορά τόσο τα προϊόντα όσο και τις υπηρεσίες, τη μείωση των κανονιστικών φραγμών και των διοικητικών επιβαρύνσεων, καθώς και την πρόβλεψη μέσων για την ενίσχυση της επέκτασης των ΜΜΕ εντός της εσωτερικής αγοράς.

⁽³³⁾ ΕΕ C 81 της 2.3. 2018, σ. 1.

⁽³⁴⁾ Τα στοιχεία καταδεικνύουν ότι, κατά την πενταετία μετά την έναρξη της κρίσης του 2008, ο αριθμός των ΜΜΕ αυξήθηκε, ενώ, παράλληλα, σημειώθηκε μείωση της προστιθέμενης αξίας και του αριθμού των εργαζομένων. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Σύνολο δεδομένων ανασκόπησης της επίδοσης των ΜΜΕ (έκδοση 2014).

⁽³⁵⁾ COM(2012) 795 final.

⁽³⁶⁾ Μελέτη της ΕΟΚΕ με θέμα «Αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των πολιτικών της ΕΕ για τις ΜΜΕ κατά την περίοδο 2007-2015»

⁽³⁷⁾ http://www.eurochambres.eu/custom/EUROCHAMBRES_proposal_for_a_European_Pillar_of_Entrepreneurial_Rights-2016-00213-01.pdf.

⁽³⁸⁾ Στη Σουηδία, το ποσοστό αυτό είναι μόνο 6 %.

10.2. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να αξιολογήσει ποια μέσα για τις ΜΜΕ στους διάφορους τομείς θα μπορούσαν να βοηθήσουν τις ΜΜΕ να δραστηριοποιηθούν και να συμμετέχουν σε διαπραγματεύσεις εμπορικών συμφωνιών και ζητημάτων εμπορικής άμυνας, αλλά και να καταβάλει προσπάθειες για την περαιτέρω προώθηση των πλέον αποτελεσματικών μέσων, θέτοντας την αρχή «Προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις» στο επίκεντρο της εμπορικής πολιτικής της ΕΕ.

10.3. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι ΜΜΕ αποτελούν ολοένα και πιο σημαντικό ζήτημα για την ΕΕ και ζητεί την ταχεία ανάληψη δράσης για την ευρύτερη διεθνοποίησή τους, παρέχοντάς τους τη δυνατότητα να επωφεληθούν από τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι ξένες αγορές.

10.4. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει καλύτερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία των κέντρων ΜΜΕ που αποσκοπούν στο να βοηθήσουν τις ΜΜΕ να εισέλθουν σε σημαντικές αγορές όπως η Κίνα, η Ιαπωνία κ.λπ. Ζητεί από την Επιτροπή να διασφαλίσει καλύτερη και αποτελεσματικότερη συνεργασία μεταξύ των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των ΜΜΕ και των αρχών τυποποίησης σε σχέση με τα υφιστάμενα και τα νέα τεχνικά πρότυπα της ΕΕ.

10.5. Ορισμένα κράτη μέλη αναφέρουν αθέμιτες εμπορικές πρακτικές από τις μεγάλες αλυσίδες εμπορίου που επιβάλλουν υπερβολικά περιοριστικούς εμπορικούς όρους στις ΜΜΕ. Το θέμα πρέπει να μελετηθεί περαιτέρω και να αντιμετωπιστεί σωστά.

10.6. Η ΕΟΚΕ καλεί επίσης την Επιτροπή να εντίνει τις προσπάθειές της μέσω των ευρωπαϊκών και των εθνικών προγραμμάτων ώστε να αυξηθεί το μερίδιο των μικρών επιχειρήσεων σε δημόσιες συμβάσεις που ανατίθενται κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού⁽³⁹⁾.

10.7. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι είναι σημαντικό οι οργανώσεις των ΜΜΕ να συμμετέχουν σε εταιρικές σχέσεις προκειμένου να μπορούν να αντιμετωπίζουν, μέσω κατάρτισης και καλύτερου συντονισμού, τις επιπτώσεις φυσικών και μη φυσικών καταστροφών σε επίπεδο ΕΕ.

Βρυξέλλες, 17 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

⁽³⁹⁾ https://ec.europa.eu/growth/single-market/public-procurement/strategy_en, <https://www.ppact.eu/>, www.sesamproject.eu, <http://www.tenderio.com/>

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη βιομηχανική πολιτική στην ΕΕ — Βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος και υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας»

(διερευνητική γνωμοδότηση)

(2018/C 197/02)

Εισηγητής: ο κ. **Gonçalo LOBO XAVIER**

Συνεισηγητής: ο κ. **Dirk BERGRATH**

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Βουλγαρική Προεδρία του Συμβουλίου, 5.9.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο τμήμα | Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 18.12.2017 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 17.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 134/1/0 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι μια ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ αποτελεί βασικό παράγοντα προσανατολισμού της ανάπτυξης και της ταχείας προσαρμογής των κρατών μελών στις νέες τάσεις και σε ένα νέο οικονομικό μοντέλο. Η βιομηχανία υπό την ευρύτερη έννοια είναι απαραίτητη για τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ προτρέπει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν μια μακροπρόθεσμη και ολοκληρωμένη στρατηγική με παγκόσμιο όραμα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων, σε αντίθεση με μια προσέγγιση βασισμένη σε βραχυπρόθεσμες διορθωτικές ενέργειες, η οποία δεν θα επιτρέψει την ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας με πιο συγκεκριμένο και βιώσιμο τρόπο. Σε αυτό το πλαίσιο, θα ήταν χρήσιμο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εκπονήσει συγκριτική μελέτη σχετικά με τα διάφορα προγράμματα στήριξης της μεταποιητικής βιομηχανίας που εγκρίθηκαν πρόσφατα στις ΗΠΑ, την Κίνα και την Κορέα.

1.2. Οι ταχέως εξαπλούμενες επιχειρηματικές υπηρεσίες είναι ήδη ζωτικής σημασίας για τις παραγωγικές δραστηριότητες, και δη για τις ΜΜΕ. Ο σωστός συνδυασμός επιχειρηματικών υπηρεσιών και παραγωγικών δραστηριοτήτων είναι θεμελιώδης για την επίτευξη αποτελεσματικότητας και ανταγωνιστικότητας και πρέπει να αποτελεί μέρος της σύγχρονης στρατηγικής για τη βιομηχανική πολιτική. Οι νεοσύστατες επιχειρήσεις πρέπει να ενθαρρύνονται να αναπτύσσουν λύσεις οι οποίες μπορούν να προάγουν τις βιομηχανικές δραστηριότητες και να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα, ιδίως εάν θέλουν να είναι βιώσιμες σε βάλδο χρόνο.

1.3. Ο στόχος να αντιπροσωπεύει η βιομηχανία περίπου το **20 % του ΑΕγχΠ μέχρι το 2020** ⁽¹⁾, σε σύγκριση με το σημερινό 15,1 %, δεν πρέπει να είναι μόνο ένας πολιτικός στόχος αλλά και μια προτεραιότητα προσαρμοσμένη σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική. Η ευρωπαϊκή πολιτική πρέπει να παραμείνει εστιασμένη στον στόχο αυτό, έχοντας εντούτοις πάντοτε υπόψη τη διαφορετική διαρθρωτική κατάσταση κάθε κράτους μέλους και την ανάγκη αποφυγής του κατακερματισμού της ενιαίας αγοράς. Αυτό θα πρέπει να συνεχίσει να αποτελεί προτεραιότητα για την Επιτροπή. Ο καθορισμός νέων, αξιόπιστων και μετρήσιμων στόχων θα μπορούσε επίσης να βελτιώσει τη δέσμευση των κρατών μελών και την ευαισθητοποίηση για τη συμβολή των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στην ευημερία των Ευρωπαίων πολιτών.

1.4. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τον κύριο στόχο που έθεσε ο πρόεδρος κ. Juncker η ευρωπαϊκή βιομηχανία να καταστεί ισχυρότερη και ανταγωνιστικότερη, ενώ παράλληλα παραμένει ή καθίσταται παγκόσμιος ηγέτης στους τομείς της καινοτομίας, της ψηφιοποίησης και της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Για να επιτευχθεί αυτό, η Ευρώπη χρειάζεται μια μακροπρόθεσμη στρατηγική βασισμένη στην πραγματικά έξυπνη εξειδίκευση και στη διαρθρωτική πολυμορφία και την ευελιξία των κρατών μελών της, καθώς και στην πρόβλεψη των ριζικών, ταχέων και πρωτόγνωρων αλλαγών στο περιβάλλον λειτουργίας.

⁽¹⁾ COM(2017) 479 final.

1.5. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι, προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη ισορροπία μεταξύ των κρατών μελών στον τομέα της ανταγωνιστικότητας, πρέπει να εφαρμοστούν οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις που συμφωνήθηκαν από τους κοινωνικούς εταίρους και τις οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών και να συμπεριληφθούν στην ημερήσια διάταξη συγκεκριμένες αλλαγές πολιτικής όσον αφορά την εκπαίδευση, τις δραστηριότητες E & A, τις δημόσιες και τις ιδιωτικές επενδύσεις και την παραγωγικότητα. Στους συγκεκριμένους τομείς πρέπει να ανταλλάσσονται οι βέλτιστες πρακτικές. Είναι η κατάλληλη στιγμή για να το πράξουμε με βάση τις γενικά θετικές οικονομικές επιδόσεις που καταγράφει σήμερα η Ευρώπη.

1.6. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ακράδαντα ότι η ελκυστικότητα της Ευρώπης πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα για κάθε βιομηχανική πολιτική που βασίζεται στην καινοτομία και την ανταγωνιστικότητα, ενώ, στην ημερήσια διάταξη, πρέπει να βρίσκεται και η επανεγκατάσταση ορισμένων τομέων στην ΕΕ. Η επανεγκατάσταση αυτή πρέπει να βασίζεται στα κύρια πλεονεκτήματα της Ευρώπης, όπως το οικονομικό μοντέλο το οποίο εδράζεται στη γνώση, την καινοτομία, τις δεξιότητες υψηλού επιπέδου, τις δραστηριότητες E & A και το φιλικό και βιώσιμο περιβάλλον για την επιχειρηματική λειτουργία, με σεβασμό στα κοινωνικά πρότυπα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ισχυρή συνεργασία μεταξύ «μεγάλων» εταιρειών και ΜΜΕ, προκειμένου να ολοκληρωθεί ο ενάρετος κύκλος καινοτομίας. Αυτή η συνεργασία πρέπει να αντικατοπτρίζεται στη διαθέσιμη χρηματοδότηση της ευρωπαϊκής E+A+k και να ενισχυθεί εντός του Πολυετούς Δημοσιονομικού Πλαισίου 2014-2020. Ένας θετικός δημοσιονομικός προσανατολισμός θα διευκολύνει ιδιαίτερα τη διάθεση νέων πόρων άμεσα εστιασμένων στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας.

1.7. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ένθερμα την ετήσια «Ημέρα Βιομηχανίας» ως τρόπο προβολής των προτεραιοτήτων της ΕΕ και ευαισθητοποίησης των πολιτών σχετικά με τον στόχο αυτό. Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στην ανάγκη συμμετοχής των κοινωνικών εταίρων και των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών στην «Ημέρα Βιομηχανίας» και στην ικανότητά τους να συνεργάζονται για την αντιμετώπιση της εν λόγω πρόκλησης. Είναι σημαντικό για την Ευρώπη να κατανοήσουν όλοι οι πολίτες τη δύναμη του εμπορικού σήματος «Made in Europe» και τον ρόλο του καθενός στην αντιμετώπιση της πρόκλησης αυτής. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία έχει αντίκτυπο στην κοινωνία και αυτό πρέπει να είναι σαφές για τους Ευρωπαίους πολίτες.

1.8. Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στην ανάγκη σχεδιασμού και προσαρμογής νέων πολιτικών για τις δεξιότητες. Η Ευρώπη πρέπει να αντιμετωπίσει την πρόκληση αυτή με τη συμμετοχή των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών και των κοινωνικών εταίρων, προκειμένου να διασφαλιστεί ο σεβασμός του σημερινού εργατικού δυναμικού και των δικαιωμάτων και των καθηκόντων του, αλλά και με το βλέμμα στραμμένο προς το μέλλον και την ανάγκη επιτάχυνσης της προσαρμογής των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες θέσεις εργασίας που διαφαίνονται στον ορίζοντα.

1.9. Η ΕΟΚΕ χαίρεται τη νέα πρωτοβουλία της Επιτροπής να δημιουργήσει ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για ποιοτικά και αποτελεσματικά προγράμματα μαθητείας που μπορούν να συμβάλλουν στην υπέρβαση των ελλείψεων στην αγορά εργασίας και να παρέχουν στις εταιρείες εργατικό δυναμικό το οποίο διαθέτει τις απαραίτητες πρακτικές γνώσεις και δεξιότητες ⁽²⁾. Η ποιότητα και η ποσότητα του ευρωπαϊκού εργατικού δυναμικού συνιστά πιθανόν μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και όλα τα κράτη μέλη πρέπει να ασχολούνται με αυτό το υπέρτατο έργο.

1.10. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι είναι καίριας σημασίας για την ύπαρξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού να επιτευχθεί συμβιβασμός ως προς τον σεβασμό του δίκαιου εμπορίου μεταξύ των παγκόσμιων παραγόντων ⁽³⁾. Η Ευρώπη πρέπει να δίνει το παράδειγμα και να παροτρύνει ενεργά τις άλλες περιοχές όσον αφορά τη βιωσιμότητα, τον σεβασμό των ευρωπαϊκών κοινωνικών προτύπων και τον θεμιτό ανταγωνισμό. Ωστόσο, η Ευρώπη δεν μπορεί να αγνοήσει τις υφιστάμενες «κακές πρακτικές» άλλων παγκόσμιων παραγόντων που θέτουν σε κίνδυνο τις ευρωπαϊκές αξίες, την ανταγωνιστικότητα, τις θέσεις εργασίας και την ευημερία. Η Ευρώπη πρέπει να επαγρυπνεί και να χρησιμοποιεί τα κατάλληλα εργαλεία προκειμένου να υποστηρίξει τις αξίες της και τις βιομηχανικές εταιρείες. Η πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, οι παράνομες κρατικές ενισχύσεις και άλλες μορφές αθέμιτου ανταγωνισμού πρέπει να ρυθμιστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τηρώντας τους κανόνες του ΠΟΕ. Τα μέτρα αντιντάμπινγκ που επιβλήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι ουσιώδους σημασίας για την επίτευξη δίκαιου επιχειρηματικού περιβάλλοντος, αλλά πρέπει να παρακολουθούνται καλύτερα, να είναι ταχύτερα και περισσότερο ευέλικτα προκειμένου να επιτευχθεί ο απώτερος σκοπός, χωρίς έμμεσες παρενέργειες που να επηρεάζουν τους διάφορους βιομηχανικούς τομείς ⁽⁴⁾.

2. Η κατάσταση στην Ευρώπη και η ανακοίνωση της Επιτροπής

2.1. Το αίτημα της προσεχούς Βουλγαρικής Προεδρίας έφθασε λίγες ημέρες προτού η Επιτροπή δημοσιεύσει την ανακοίνωσή της με θέμα «Επενδύοντας στην έξυπνη, καινοτόμο και βιώσιμη βιομηχανία — Μια ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ».

⁽²⁾ COM(2017) 563 final — «Ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για ποιοτικά και αποτελεσματικά προγράμματα μαθητείας».

⁽³⁾ Σύμφωνα με τον στόχο 9 των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης για τη βιομηχανία, την καινοτομία και τις υποδομές, για την επίτευξη του οποίου έχουν συμφωνήσει όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

⁽⁴⁾ Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/336 της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2017, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και την οριστική εισπραξία του προσωρινού δασμού που επιβλήθηκε στις εισαγωγές ορισμένων χοντρών φύλλων από μη κραματοποιημένο ή άλλο κραματοποιημένο χάλυβα καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας αποτέλεσε καλό παράδειγμα μέτρου αντιντάμπινγκ. Πρέπει, όμως, να παρακολουθούνται τα παράπλευρα αποτελέσματα (http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/336/oj).

2.2. Στις 5 Ιουλίου 2017, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε τη δημιουργία μιας φιλόδοξης στρατηγικής βιομηχανικής πολιτικής της ΕΕ, η οποία θα περιλαμβάνει «μια στρατηγική της Ένωσης και ένα σχέδιο δράσης για μια συνεκτική και ολοκληρωμένη βιομηχανική πολιτική που θα αποσκοπεί στην επανεκβιομηχάνιση της Ευρώπης, με στόχους, δείκτες, μέτρα και χρονικά πλαίσια».

2.3. Η ανακοίνωση που εκδόθηκε στη συνέχεια καταδεικνύει, αν μη τι άλλο, το ενδιαφέρον της Επιτροπής ως προς το θέμα αυτό.

2.4. Στόχος της παρούσας γνωμοδότησης δεν είναι να επικεντρωθεί στην ανακοίνωση. Ωστόσο, δεν μπορούν να αγνοηθούν τα ακόλουθα σημεία:

- η ανακοίνωση παρουσιάζει την ευρωπαϊκή βιομηχανία να αναπτύσσεται με σταθερά ανοδική τάση από το 2009. Προβληματίζει το γιατί η Επιτροπή παραπέμπει στο 2009, η οποία αποτέλεσε τη χειρότερη χρονιά της οικονομικής κρίσης. Ούτε το μερίδιο της μεταποιητικής προστιθέμενης αξίας ούτε η απασχόληση δεν έχουν επανέλθει στα προ κρίσης επίπεδα του 2007, παρά τις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και τις προσανατολισμένες προς την προσφορά πολιτικές –ή ακριβώς εξαιτίας αυτών– οι οποίες εξακολουθούν να παρακωλύουν τη ζήτηση στην περιφέρεια της Ευρώπης,
- είναι δύσκολο να προσδιοριστεί ποια ακριβώς είναι τα νέα στοιχεία στην προσέγγιση της Επιτροπής. Η ανακοίνωση περιέχει, ως επί το πλείστον, τις συνηθισμένες συστάσεις για τη βιομηχανική (προσανατολισμένης στην προσφορά) πολιτική της Επιτροπής: μείωση της γραφειοκρατίας, εμβάθυνση της ενιαίας αγοράς και ανάπτυξη επενδυτικών κεφαλαίων (αναζωογόνηση της αγοράς τιτλοποίησης επιχειρηματικών κεφαλαίων, ΕΤΣΕ κ.λπ.),
- εκτός από τη στρατηγική για την ενιαία αγορά, η Επιτροπή υπογραμμίζει την ανάγκη λήψης πρόσθετων μέτρων όσον αφορά τα επαγγελματικά προσόντα. Ωστόσο, εκτός από την πρόθεσή της να επεκτείνει τη στήριξή της για την ανάπτυξη «εθνικών στρατηγικών ικανοτήτων» και σε άλλους τομείς (χάλυβας, χαρτί, πράσινες τεχνολογίες και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας), δεν κατατίθενται ουσιαστικά συγκεκριμένες προτάσεις,
- όσον αφορά τη χρηματοδότηση, η Επιτροπή απαριθμεί τα υφιστάμενα διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία, τους φορείς και τα προγράμματα στήριξης (ΕΔΕΤ, ΕΤΣΕ, ΕΤΕπ, Ορίζοντας 2020 κ.λπ.), αγνοώντας εντελώς το κρίσιμο ζήτημα με ποιον τρόπο ο μειωμένος μετά το Brexit προϋπολογισμός της ΕΕ θα είναι σε θέση να στηρίξει πρωτοβουλίες στον τομέα της βιομηχανικής πολιτικής,
- στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών, της ψηφιοποίησης και της εμπορικής πολιτικής, η Επιτροπή συνοψίζει τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί,
- με την ανάδυση μιας νέας οικονομίας βασισμένης στις νεοσύστατες επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας που επικεντρώνονται στις υπηρεσίες, θα ήταν επιθυμητή η διεύρυνση της συμμετοχής των επιχειρήσεων αυτών στον βιομηχανικό τομέα, όχι μόνο για την καλύτερη εξυπηρέτηση διαφόρων τομέων, αλλά και για τη συμβολή στη βιωσιμότητά τους. (το 50 % των επιχειρηματιών βιώνουν επιχειρηματική αποτυχία κατά την πρώτη πενταετία ⁽⁵⁾!).

2.5. Το κείμενο της ανακοίνωσης δεν είναι εντελώς νέο ⁽⁶⁾. Πρόκειται για σύνοψη των μέτρων πολιτικής που έχουν ήδη ληφθεί, χωρίς μια νέα, συνεκτική στρατηγική προσέγγιση, όπως ζητείται από το ΕΚ και όπως εξαγγέλλεται στον τίτλο της ανακοίνωσης «Μια ανανεωμένη στρατηγική για τη βιομηχανική πολιτική της ΕΕ». Εφτασε η ώρα να αντλήσει η Ευρώπη διδάγματα από το παρελθόν και να κοιτάξει στο μέλλον, έχοντας κατά νου τα συμφέροντα των πολιτών της και τη βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού μοντέλου.

2.6. Στο πλαίσιο μιας στρατηγικής για την ευρωπαϊκή βιομηχανία, απαιτείται ένα συνεκτικό βιομηχανικό σχέδιο δράσης με δεσμευτικούς στόχους, χρονοδιαγράμματα, μέσα και επιμερισμένη ευθύνη για την αντιμετώπιση των τεσσάρων βασικών προκλήσεων των επόμενων δέκα ετών: ψηφιοποίηση, κλιματική αλλαγή, παγκοσμιοποίηση και δημογραφική αλλαγή (και πιο συγκεκριμένα, των προκλήσεων που θέτει η κινητικότητα και η γήρανση).

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία, αλλά και η παγκόσμια βιομηχανία, υφίστανται έντονες διεργασίες μετασχηματισμού. Το γεγονός αυτό επιφέρει εκτεταμένες προκλήσεις. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία είναι θεμελιώδους σημασίας για την ευρωπαϊκή ανάπτυξη και την οικονομία των κρατών μελών. Αντιπροσωπεύει το 80 % των εξαγωγών της Ευρώπης και ενισχύει την ιδιωτική και τη δημόσια καινοτομία και τις θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης για τους πολίτες. Είναι επίσης ζωτικής σημασίας για την εσωτερική αγορά. Η Ευρώπη εξακολουθεί να απολαύει ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε προϊόντα και σε υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας και πρέπει να συνεχίσει να διατηρεί το πλεονέκτημα αυτό. Πρέπει, ωστόσο, να εκμεταλλευτεί το εν λόγω πλεονέκτημα και να στηρίξει δραστηριότητες που δημιουργούν ανάπτυξη. Η βιομηχανία προσφέρει 36 εκατομμύρια άμεσες θέσεις εργασίας και

⁽⁵⁾ <http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.int-opinions.41082> (σημείο 2.4).

⁽⁶⁾ COM(2014) 14 final.

συμβάλλει στο υψηλό βιοτικό επίπεδο των πολιτών μας. Διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην υποστήριξη της παγκόσμιας ηγεσίας και του διεθνούς κύρους της Ευρώπης. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία είναι ζωτικής σημασίας για την τόνωση των δραστηριοτήτων έρευνας και καινοτομίας και συμβάλλει σημαντικά στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και στην ανάπτυξη.

3.2. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η τρέχουσα βιομηχανική επανάσταση βασίζεται στη δραματική και ταχεία αλλαγή των παγκόσμιων φορέων, στη θεμελιώδη μεταστροφή των καταναλωτικών συνηθειών και στις ρηξικέλευθες εξελίξεις στους κλάδους της επιστήμης και της τεχνολογίας. Η κατάσταση αυτή συνδυάζεται με τη γνωστή εξέλιξη της ψηφιοποίησης, την κυκλική οικονομία, τη ρομποτοποίηση και τις νέες διαδικασίες παραγωγής. Τούτο συνεπάγεται ότι η μακροπρόθεσμη βιομηχανική στρατηγική πρέπει να είναι προετοιμασμένη για πρωτόγνωρα φαινόμενα που θα προκαλέσει, π.χ., η εισαγωγή της τεχνητής νοημοσύνης, και, ακόμα περισσότερο, η έλευση της «Βιομηχανίας 5.0».

3.3. Η νέα αυτή φιλοσοφία μεταβάλλει ήδη ουσιαστικά τις επιχειρήσεις και την κοινωνία και, κατά συνέπεια, τη βιομηχανία σε όλες τις πτυχές της. Μία από τις πλέον συναφείς πτυχές της εν λόγω επανάστασης θα είναι ο μετασχηματισμός της εργασίας και των δεξιοτήτων. Αυτή η νέα βιομηχανική τάξη πραγμάτων θα επηρεάσει τους περισσότερους οικονομικούς τομείς. Η πρωτοβουλία «Βιομηχανία 4.0» [Industry 4.0] χρειάζεται την πρωτοβουλία «Εργασία 4.0» [Labour 4.0], με δικαίωμα πρόσβασης στην εκπαίδευση και στη διά βίου μάθηση. Μόνο ένα εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό θα μπορεί να αντιδράσει στις μεταβαλλόμενες αγορές και τους καινοτόμους χώρους εργασίας.

3.4. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εκπονήσει και να θέσει στη διάθεση της μια συγκριτική μελέτη σχετικά με τα διάφορα προγράμματα στήριξης της μεταποιητικής βιομηχανίας που εγκρίθηκαν πρόσφατα στις ΗΠΑ, την Κίνα και την Κορέα. Αυτή η ποσοτική και ποιοτική ανάλυση των πόρων που κινητοποιήθηκαν καθώς και των τομεακών και θεματικών προτεραιοτήτων θα παράσχει τις αναγκαίες διευκρινίσεις για «μια συνολική βιομηχανική στρατηγική της ΕΕ με επικέντρωση στο 2030 και πέρα από αυτό, συμπεριλαμβανομένων μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στρατηγικών στόχων και δεικτών για τη βιομηχανία και να προσαρτηθεί σε αυτή σχέδιο δράσης με συγκεκριμένα μέτρα» (7).

3.5. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι υπάρχει άμεση σχέση μεταξύ των εκπαιδευτικών προγραμμάτων και των εκπαιδευτικών υποδομών, από τη μία πλευρά, και της κοινωνικής συνοχής, από την άλλη. Η ύπαρξη επικαιροποιημένων δεξιοτήτων και προσόντων για τους χρήστες της ψηφιακής τεχνολογίας, καθώς και η απόκτηση νέων δεξιοτήτων, αποτελούν βασικά ζητήματα. Οι κοινωνικοί εταίροι και οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών πρέπει να συμμετέχουν ενεργά στην ανάπτυξη προγραμμάτων σπουδών για όλα τα επίπεδα και τις μορφές εκπαίδευσης. Άλλοι παγκόσμιοι φορείς εκτός από την Ευρώπη –συγκεκριμένα, οι Ηνωμένες Πολιτείες («America First»), η Κίνα, η Ιαπωνία, η Ινδία και η Κορέα– λαμβάνουν ήδη μέτρα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων αυτών, συνεπώς μια νέα προσέγγιση των δεξιοτήτων είναι ζωτικής σημασίας.

3.6. Ομοίως, η στρατηγική «Make in India» επιδιώκει να προετοιμάσει τη χώρα ώστε να καταστεί ο «επόμενος προορισμός παραγωγής» («next manufacturing destination»). Η διαδικασία αυτή δεν αφορά μόνο την τεχνολογία, αλλά και, πρωτίστως, τις δεξιότητες. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι η Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας ετοιμάζει ήδη κρατικό πρόγραμμα με τίτλο «Made in China 2025» με βάση τη γερμανική πρωτοβουλία «Industrie 4.0» και άλλες ευρωπαϊκές τάσεις. Αυτό σημαίνει ότι η Ευρώπη και πάλι ηγείται της συγκεκριμένης αλλαγής. Ωστόσο, αυτός ο ηγετικός ρόλος μπορεί να μην είναι αρκετός. Ταυτόχρονα, πρέπει να γνωρίζουμε τις μελλοντικές προκλήσεις και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να προσαρμοστούμε, προκειμένου να προωθηθεί και να εδραιωθεί η ηγετική θέση της Ευρώπης, με αποτελέσματα και ανάπτυξη για όλους.

3.7. Η βιομηχανική ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης πρέπει να γίνει αντιληπτή σε παγκόσμιο επίπεδο, παρά τις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών. Διάφορες μελέτες καταδεικνύουν τον σαφή διαχωρισμό μεταξύ των «κρατών μελών που ηγούνται στην ανταγωνιστικότητα» (10), των «κρατών μελών που ακολουθούν στην ανταγωνιστικότητα» (7) και των «κρατών μελών που υπολείπονται στην ανταγωνιστικότητα» (11) (8).

3.8. Αυτό σημαίνει ότι οι πολιτικές της ΕΕ που αρχικά βασίζονταν στη σύγκλιση δεν λαμβάνουν επαρκώς υπόψη την εμφάνιση των αποκλίσεων μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ: δεν υπάρχει ενιαία λύση για όλους, και αυτό πρέπει να αντιμετωπιστεί με θάρρος και έχοντας πάντοτε υπόψη την ανάπτυξη για όλους. Η σύνδεση μεταξύ ανταγωνιστικότητας, σύγκλισης και συνοχής θα πρέπει να αποκατασταθεί.

3.9. Αυτό μπορεί επίσης να εφαρμοστεί στις δραστηριότητες E & A και στις δραστηριότητες καινοτομίας. Είναι πολύ σημαντικό να αυξηθούν και τουλάχιστον να διατηρηθούν οι επενδύσεις σε αυτούς τους τομείς δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας, εντούτοις, πάντοτε υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση κάθε κράτους μέλους. Η ευρωπαϊκή πολιτική πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη διαρθρωτική ποικιλομορφία της Ένωσης, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τις δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας (9).

(7) Συμπεράσματα του Συμβουλίου Ανταγωνιστικότητας της 30ής Νοεμβρίου και 1ης Δεκεμβρίου 2017.

(8) «Factors for Growth — Priorities for competitiveness, convergence and cohesion in the EU» (Παράγοντες για τις προτεραιότητες ανάπτυξης ως προς την ανταγωνιστικότητα, τη σύγκλιση και τη συνοχή στην ΕΕ), Lighthouse Europe.

(9) Ενημερωτική έκθεση της ΕΟΚΕ με θέμα «Ενδιάμεση αξιολόγηση του προγράμματος “Ορίζοντας 2020” (INT/807)».

3.10. Τέλος, η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη ενίσχυσης των εργασιακών σχέσεων ως απαραίτητης (*sine qua non*) προϋπόθεσης για την πλήρη επανεκβιομηχάνιση.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Εμπόριο και παγκοσμιοποίηση (συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων διεθνοποίησης των εταιρειών)

4.1.1. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η εσωτερική αγορά είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της Ευρώπης και ότι πρέπει να προσφέρει ένα δίκαιο περιβάλλον για τη σύσταση, την έναρξη λειτουργίας, την ανάπτυξη και τη διατήρηση των επιχειρήσεων. Είναι πολύ σημαντικό να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες επιχειρηματικής δραστηριοποίησης στην περιοχή της ΕΕ. Δεν πρέπει, φυσικά, να λησμονείται η θέση της Ευρώπης στον κόσμο και η ανάγκη αλληλεπίδρασης με άλλες οικονομικές περιοχές. Οι πρόσφατες εμπορικές συμφωνίες με άλλες οικονομίες και οι διαπραγματεύσεις με άλλους πιθανούς εταίρους πρέπει να διαπνέονται από ένα μακροπρόθεσμο όραμα και να θεωρούνται ευκαιρία ανάπτυξης και βελτίωσης της βιομηχανίας. Παράλληλα, ωστόσο, η Ευρώπη δεν μπορεί να παραβλέπει ορισμένες αθέμιτες πρακτικές που εφαρμόζονται σε άλλες οικονομικές περιοχές του κόσμου και πρέπει να αντιδράσει σταθερά απέναντι σε τέτοιου είδους ενέργειες.

4.1.2. Τα ευρωπαϊκά κοινωνικά πρότυπα πρέπει να παραμείνουν στο επίκεντρο κάθε πολιτικής και, παρά το γεγονός ότι η Ευρώπη δεν μπορεί να επιβάλει τα πρότυπα αυτά παγκοσμίως, πρέπει να ληφθούν μέτρα προκειμένου να τα υπερασπιστεί και να δημιουργηθεί, σε παγκόσμιο επίπεδο, ένα ευνοϊκό κλίμα εταιρικής κοινωνικής ευθύνης στο οποίο η Ευρώπη θα ηγείται δίνοντας το παράδειγμα (*lead by example*).

4.2. Ενέργεια και βιώσιμη βιομηχανία με βάση την κυκλική οικονομία

4.2.1. Η Ευρώπη πρέπει να επενδύει διαρκώς σε μια βιώσιμη βιομηχανία που μπορεί να γίνεται αποδεκτή από τους πολίτες. Μια κοινωνία η οποία μπορεί να μειώσει την επιβάρυνση που ασκεί στη φύση διασφαλίζοντας ότι οι πόροι παραμένουν σε χρήση για όσο το δυνατόν περισσότερο είναι μια καλύτερα προετοιμασμένη κοινωνία. Η έννοια της κυκλικής οικονομίας πρέπει να βρίσκεται στο επίκεντρο κάθε βιομηχανικής πολιτικής προκειμένου να υπάρχει ανάκτηση, επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακύκλωση για τη δημιουργία νέων προϊόντων σε ένα βιώσιμο περιβάλλον.

4.2.2. Η χρήση εναλλακτικής και πράσινης ενέργειας αποτελεί προτεραιότητα, τώρα περισσότερο από ποτέ⁽¹⁰⁾. Οι πολίτες πρέπει να λάβουν γνώση των δραστηριοτήτων εκείνων που δημιουργούν θέσεις εργασίας και επιτρέπουν στην ευρωπαϊκή μεταποιητική βιομηχανία να ηγείται σε πολλούς τομείς μεταφοράς γνώσεων. Αυτή η συγκεκριμένη «βιομηχανία» καταδεικνύει την ικανότητα της Ευρώπης να συνδυάζει τις γνώσεις που συλλέγονται από τον ακαδημαϊκό χώρο και άλλα ιδρύματα και από το σύστημα παραγωγής.

4.2.3. Αντί να επικεντρώνεται αποκλειστικά σε εγχώρια μέτρα, η ΕΕ πρέπει να επιδιώξει ευνοϊκές συνθήκες για την εξαγωγή τεχνολογιών, προϊόντων και λύσεων από τις βιομηχανίες της ΕΕ, ώστε να συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των παγκόσμιων προκλήσεων που σχετίζονται με το κλίμα και τους φυσικούς πόρους κατά τον αποδοτικότερο δυνατό τρόπο.

4.3. Έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία

4.3.1. Τα ευρωπαϊκά έργα E & A θα πρέπει να προωθηθούν μέσω της χορήγησης δημόσιας χρηματοδότησης και να συντονιστούν με τις πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουν εσωτερικά τα κράτη μέλη. Η αύξηση του επιπέδου των επενδύσεων σε δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης και σε δραστηριότητες καινοτομίας σε κάθε κράτος μέλος πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ ζητεί (εκ νέου) την απλούστευση των διαδικασιών σχετικά με την πρόσβαση σε χρηματοδότηση της ΕΕ για την καινοτομία⁽¹¹⁾.

4.3.2. Η ΕΟΚΕ πιστεύει επίσης ότι το οικοσύστημα καινοτομίας επωφελείται πραγματικά από τις ενωσιακές επενδύσεις σε «μεγάλες εταιρείες» για την τόνωση της συμμετοχής των ΜΜΕ. Ο ενάρετος κύκλος της καινοτομίας είναι εφικτός μόνον όταν συνενώνονται οι επενδύσεις εκ μέρους μεγάλων εταιρειών με την αναζήτηση λύσεων από τις ΜΜΕ. Στον τομέα αυτόν, ευρωπαϊκά έργα όπως το COSME θα πρέπει να λαμβάνουν μεγαλύτερη προβολή στα κράτη μέλη για να αλλάξει η νοοτροπία των πολιτών.

⁽¹⁰⁾ Τα πρόσφατα αποτελέσματα για την ενεργειακή απόδοση της αιολικής ενέργειας (<https://windeurope.org/about-wind/daily-wind/>: την Πέμπτη 23 Νοεμβρίου 2017, το 19,2 % της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας στην Ευρώπη καλύφθηκε από αιολική ενέργεια. 3 κορυφαίες χώρες: Δανία 93 %, Γερμανία 47 % και Πορτογαλία 46 %) καταδεικνύουν ότι είναι εφικτή η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης.

⁽¹¹⁾ Ορισμένες ενδεικτικές εκτιμήσεις παρουσιάζουν τις επενδύσεις στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» να ανέρχονται στα 74,8 δισεκατομμύρια ευρώ, συμπεριλαμβανομένων 16,4 δισεκατομμυρίων ευρώ για βιομηχανική υπεροχή. Δυνάμει του τρέχοντος ΠΔΠ, η χρηματοδότηση από τα διαρθρωτικά ταμεία για την έρευνα και την καινοτομία ανέρχεται σε 43,7 δισεκατομμύρια ευρώ για την ανταγωνιστικότητα των ΜΜΕ το ποσό ανέρχεται στα 63,7 δισεκατομμύρια ευρώ και για την οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα σε 44,8 δισεκατομμύρια ευρώ. Οι αναφορές σχετικά με το έργο «Made in China» υποδεικνύουν κρατικές επενδύσεις συνολικού ύψους 1,5 δισεκατομμυρίου δολαρίων.

4.3.3. Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της ενίσχυσης της Υπεύθυνης Έρευνας και Καινοτομίας (RRI, σύμφωνα με το αγγλικό ακρωνύμιο), μιας ολιστικής προσέγγισης που έχει ήδη θεσπιστεί στο πρόγραμμα Ορίζων 2020, η οποία περιλαμβάνει τη συμμετοχή όλων των φορέων (από τα μέλη της ερευνητικής κοινότητας μέχρι τους οργανισμούς και τις κυβερνήσεις) μέσω συμμετοχικών και χωρίς αποκλεισμούς μεθοδολογιών.

4.3.4. Η ΕΟΚΕ δεν ξεχνά — και επιθυμεί να υπογραμμίσει ιδιαίτερα — τις πιο πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις που προέκυψαν από την πρόοδο στην έρευνα και την εφαρμογή των ευρημάτων στον τομέα της τεχνητής νοημοσύνης. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει τις επιπτώσεις και τις συνέπειες της εφαρμογής της τεχνητής νοημοσύνης όχι μόνο στις διαδικασίες βιομηχανικής παραγωγής αλλά και στην εργασία και γενικά στον τρόπο διαβίωσης των πολιτών.

4.4. *Brexit*

4.4.1. Ο αντίκτυπος του Brexit στους διάφορους τομείς θα ποικίλει ανάλογα με τη συμφωνία στην οποία θα καταλήξουν τελικά οι διαπραγματεύσεις ανάμεσα στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην ΕΕ-27. Ορισμένοι τομείς είναι πιθανόν να παρουσιάσουν μεγαλύτερη ευαισθησία στον αντίκτυπο του Brexit και άλλοι λιγότερη. Εντούτοις, η έκθεση των επιμέρους τομέων δεν θα πρέπει να εξεταστεί χωριστά, καθώς η μεταξύ τους διασύνδεση είναι μεγάλη και ενισχύει, ενδεχομένως, τον αντίκτυπο για κάθε επιμέρους τομέα. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η βιομηχανία τροφίμων και ποτών θα επηρεάσουν, παραδείγματος χάρι, τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, ενώ τα εμπόδια στη μεταλλοβιομηχανία θα επηρεάσουν την αυτοκινητοβιομηχανία.

4.4.2. Δύο πτυχές μοιάζουν να είναι ιδιαίτερες σημαντικές: η πρόσβαση στην αγορά και η πρόσβαση σε εργατικό δυναμικό και στις δύο πλευρές. Ενώ η πρόσβαση του Ηνωμένου Βασιλείου στο εργατικό δυναμικό της ΕΕ τείνει να είναι, γενικά, παρεμφερής σε πολλούς τομείς, η σχετική σημασία των εξαγωγών προς την ΕΕ ποικίλλει σημαντικά, με ορισμένους μεγαλύτερους τομείς, όπως ο κατασκευαστικός και οι χονδρικές πωλήσεις αλλά και το λιανικό εμπόριο, να εστιάζουν περισσότερο στην εγχώρια αγορά.

4.4.3. Η ΕΟΚΕ κρίνει καίριας σημασίας την προστασία της ακεραιότητας της ενιαίας αγοράς. Επιπλέον, είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η ασφάλεια δικαίου.

5. **Επενδυτικό σχέδιο**

5.1. Οι επενδύσεις διαδραματίζουν καίριο ρόλο στο πλαίσιο μιας νέας βιομηχανικής εποχής. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι θα μπορούσαν να ληφθούν πολλά μέτρα για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των επενδύσεων και να περάσουν οι βιομηχανικές εταιρείες σε άλλη διάσταση:

- επέκταση των δημόσιων επενδύσεων: δημοσιονομική ελευθερία για τα κράτη μέλη, χαλάρωση των κριτηρίων χρέους για τις δημόσιες επενδύσεις («χρυσός κανόνας»)· αύξηση του προϋπολογισμού της ΕΕ για βιομηχανικές μετασχηματιστικές διαδικασίες, επενδύσεις σε βιώσιμες (διευρωπαϊκές) υποδομές,
- ενίσχυση των ιδιωτικών επενδύσεων: τόνωση της επενδυτικής δραστηριότητας της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, θέσπιση νέων προγραμμάτων χρηματοδότησης από τις εθνικές τράπεζες και ενίσχυση των υφιστάμενων. Στόχος είναι να παρασχεθεί στις ΜΜΕ ένα ασφαλές και μακροπρόθεσμο πλαίσιο χρηματοδότησης, ιδίως όσον αφορά τις πολύπλοκες μετασχηματιστικές διαδικασίες,
- υποστήριξη της στρατηγικής βιώσιμης χρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο πλαίσιο της Ένωσης Κεφαλαιαγορών, η οποία θα διευκολύνει τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις μέσω της κινητοποίησης των ιδιωτικών ροών κεφαλαίου προς την κατεύθυνση βιώσιμων επενδύσεων. Προς τούτο, η ΕΟΚΕ τονίζει τη σημασία της τελικής έκθεσης που θα εκδώσει προσεχώς η Ομάδα εμπειρογνομόνων υψηλού επιπέδου για τη βιώσιμη χρηματοδότηση (High-Level Expert Group on Sustainable Finance) και του μελλοντικού σχεδίου δράσης.

5.2. Η κατανομή της χρηματοδότησης της ΕΕ πρέπει να επικεντρωθεί στην επίτευξη των στόχων ανάπτυξης της βιομηχανικής πολιτικής, και δη των στόχων που έχουν προστιθέμενη αξία για την ΕΕ (μείωση των εκπομπών CO₂, ενεργειακή απόδοση, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ψηφιοποίηση κ.λπ.) και να συνδεθεί με τα κοινωνικά πρότυπα και τα κριτήρια συγκριτικής αξιολόγησης της ΕΕ.

5.3. Οι εν λόγω στόχοι βιωσιμότητας είναι θεμελιώδεις για την ευρωπαϊκή βιομηχανία και την ευρωπαϊκή πρωτοπορία. Εντούτοις, οι στόχοι αυτοί απαιτούν κατάλληλο επενδυτικό πλαίσιο για τις ΜΜΕ που να τους επιτρέπει να παραμείνουν ανταγωνιστικές.

5.4. Η ΕΟΚΕ θεωρεί επίσης ότι πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να συμπεριλαμβάνουν κοινωνικά και περιφερειακά κριτήρια για τις δημόσιες συμβάσεις στις δικές τους πρακτικές ανάθεσης συμβάσεων (έννοια του «καλού περιεχομένου»/«*good content*»).

5.5. Τέλος, προτείνει επίσης επανεξέταση του συστήματος φορολογίας εταιρειών με στόχο την επίλυση των προβλημάτων της φοροδιαφυγής και του φορολογικού ανταγωνισμού.

Βρυξέλλες, 17 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

III

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

531η ΣΥΝΟΔΟΣ ΟΛΟΜΕΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΟΚΕ ΤΗΣ 17ης ΚΑΙ 18ας ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών της Ένωσης για την ευρωπαϊκή τυποποίηση για το 2018»

[COM(2017) 453 final]

(2018/C 197/03)

Μόνος εισηγητής: ο κ. **Juan MENDOZA CASTRO**

| | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 9.10.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρο 304 της ΣΛΕΕ |
| Αρμόδιο τμήμα | Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 18.12.2017 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 17.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας | 195/1/0 |
| (υπέρ/κατά/αποχές) | |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίηση της για το πρόγραμμα τυποποίησης για το 2018, ιδίως για τις κοινωνικές και τις περιβαλλοντικές δράσεις, συνιστά, όμως, στις μελλοντικές εκδόσεις να συμπεριλαμβάνεται μια σύνοψη της συμμόρφωσης με προηγούμενα προγράμματα.

1.2. Συνιστά όλες οι δράσεις στον τομέα των ΤΠΕ να συμπεριληφθούν σε ένα ενιαίο έγγραφο.

1.3. Προτρέπει την Επιτροπή να παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις εξελίξεις προκειμένου να αποφευχθεί η ενδεχόμενη κατάχρηση των κανόνων ευρεσιτεχνίας και των «κλειστών» προτύπων.

1.4. Η ΕΟΚΕ αναδεικνύει τον ρόλο της Επιτροπής στο ευρωπαϊκό σύστημα τυποποίησης, ο οποίος είναι ουσιαστικής σημασίας για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και καθιστά την ΕΕ παγκόσμιο ηγέτη στον τομέα αυτό.

1.5. Καλεί την Επιτροπή να διατηρήσει επαρκείς δημοσιονομικούς πόρους και το απαραίτητο προσωπικό για την επίτευξη των στόχων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.

1.6. Επιμένει ότι πρέπει να παρακολουθούνται λεπτομερώς οι προσπάθειες που καταβάλλουν οι κύριοι παράγοντες στον τομέα της τυποποίησης. Η ΕΟΚΕ θα μπορούσε, κατά προτεραιότητα, να δημιουργήσει ένα ad hoc φόρουμ για τη συμμετοχικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος τυποποίησης.

1.7. Η ΕΟΚΕ θεωρεί γενικά ότι οι 27 δράσεις που προβλέπονται για το 2018 είναι κατάλληλες, υπογραμμίζει, εντούτοις, τις ακόλουθες πτυχές:

- η ψηφιακή ενιαία αγορά: Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της επειδή τα παγκόσμια «de facto» πρότυπα δρομολογούνται συχνά από βιομηχανικούς γίγαντες εκτός ΕΕ, με αρνητικές συνέπειες,
- νέα πρότυπα για την αιθανόλη: η ΕΟΚΕ συνιστά θερμά να συνυπολογιστούν πτυχές της προστασίας του περιβάλλοντος,
- η ΕΟΚΕ επικροτεί ιδιαίτερα τις διάφορες δράσεις που αποσκοπούν στη σημαντική βελτίωση της περιβαλλοντικής και της ανθρώπινης υγείας,
- πρότυπα για τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα: η ΕΟΚΕ προτείνει να εξεταστεί επίσης η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας,
- εναρμόνιση των κριτηρίων για τις εκπομπές στον τομέα των μεταφορών: η ΕΟΚΕ επισημαίνει την περιορισμένη πρόοδο που σημειώθηκε μετά τα πρώτα στάδια του 1995.

1.8. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την Επιτροπή όσον αφορά τη διεθνή συνεργασία, θα ήθελε, ωστόσο, να επιστήσει την προσοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο γεγονός ότι όλο και περισσότερα πρότυπα εκπονούνται πλέον σε διεθνές επίπεδο χωρίς συντονισμένη ευρωπαϊκή συμβολή.

1.9. Η ΕΟΚΕ συνιστά στους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης (ΕΟΤ) να απλοποιήσουν τις διαδικασίες για την πρόσβαση των οργανώσεων του Παραρτήματος III στη διαδικασία σύνταξης των προτύπων και, ως εκ τούτου, να καταργήσουν τους φραγμούς για μια αποτελεσματική συμμετοχή.

1.10. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις διάφορες ενέργειες που αναλαμβάνονται στο πλαίσιο της κοινής πρωτοβουλίας για την τυποποίηση, προτείνει, όμως, να εξεταστούν και οι έμμεσες επιπτώσεις των δραστηριοτήτων θέσπισης προτύπων σε θέματα όπως η αποδιάθρωση στον τομέα της απασχόλησης, η κοινωνική ενσωμάτωση, η εκπαίδευση και η κατάρτιση κ.λπ.

2. Οι προτάσεις της Επιτροπής

2.1. Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών της Ένωσης εξετάζει και απηχεί τις προκλήσεις και τους προβληματισμούς που σχετίζονται με τα τυποποιημένα διπλώματα ευρεσιτεχνίας ουσιώδους σημασίας (*Standard-Essential Patents* — SEP), την τυποποίηση στον τομέα των ΤΠΕ, τη διεθνή διάσταση της τυποποίησης και τα αυτόνομα οχήματα.

2.2. Στο πρόγραμμα λαμβάνεται επίσης υπόψη η κοινή πρωτοβουλία για την τυποποίηση η οποία υπογράφηκε τον Ιούνιο του 2016 ⁽¹⁾.

2.3. Στην προτεινόμενη ανακοίνωση καθορίζονται δράσεις προς υποστήριξη των ακόλουθων στρατηγικών προτεραιοτήτων με στόχο τη στήριξη σχετικών πρωτοβουλιών στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας της Επιτροπής για το 2017 και των αναγκών τυποποίησης για το 2018 οι οποίες απορρέουν από τις εν λόγω πρωτοβουλίες:

- Η στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά·
- Η στρατηγική για την Ενεργειακή Ένωση·
- Η ευρωπαϊκή διαστημική στρατηγική·
- Το σχέδιο δράσης της ΕΕ για την κυκλική οικονομία·
- Το ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης στον τομέα της άμυνας·
- Μια βαθύτερη και δικαιότερη εσωτερική αγορά με ενισχυμένη βιομηχανική βάση.

2.4. Η Επιτροπή θα διοργανώσει διοργανικές δράσεις κατάρτισης ώστε να ενισχυθεί η κατανόηση των νομοθετών και των συννομοθετών όσον αφορά τη χρήση των προτύπων στην εφαρμογή της νομοθεσίας και των πολιτικών.

2.5. Προσκαλεί επίσης τους ΕΟΤ να διατηρήσουν και να εντείνουν τις προσπάθειές τους για τη διευκόλυνση του έργου των οργανώσεων του Παραρτήματος III και όλων των ενδιαφερομένων φορέων, με ειδική έμφαση στους εσωτερικούς κανόνες και τις διαδικασίες τους, και στην εργασία σε διεθνές επίπεδο, ιδίως στο πλαίσιο του ISO και της ΔΗΕ.

⁽¹⁾ COM(2015) 550 final.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίηση της σχετικά με το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας για το 2018 που υπέβαλε η Επιτροπή, που καλύπτει βασικά κοινωνικά και θεμελιώδη περιβαλλοντικά ζητήματα, συμπεριλαμβανομένης της κυκλικής οικονομίας, της κλιματικής αλλαγής και των καθαρών μορφών ενέργειας. Σημειώνει, ωστόσο, ότι στις μελλοντικές εκδόσεις θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται σύνοψη στην οποία θα αναφέρεται λεπτομερώς ο βαθμός στον οποίο έχουν υλοποιηθεί τα προηγούμενα ετήσια προγράμματα.

3.2. Υπάρχει ανάγκη να εκσυγχρονιστούν οι πλατφόρμες και οι μηχανισμοί συντονισμού στον τομέα των ΤΠΕ, ούτως ώστε να αποφευχθούν η αλληλοεπικάλυψη των προσπαθειών και η ενδεχόμενη έλλειψη συντονισμού. Όλες οι δράσεις τυποποίησης στον τομέα αυτό θα πρέπει να ενσωματώνονται σε ένα ενιαίο έγγραφο.

3.3. Τα ανοικτά πρότυπα είναι σημαντικά για τη βιομηχανική και την τεχνολογική ανάπτυξη στην ΕΕ. Η ΕΟΚΕ προτρέπει την Επιτροπή να αποτρέψει την καταχρηστική και αντίθετη προς τις αρχές του ανταγωνισμού χρήση των κανόνων περί διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και των προτύπων «κλειστής πηγής». Στην περίπτωση των τυποποιημένων διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας ουσιώδους σημασίας, υποστηρίζονται οι αρχές των δίκαιων, εύλογων και χωρίς διακρίσεις (FRAND/*fair, reasonable and non-discriminatory*) αδειών.

3.4. Το μοντέλο τυποποίησης καθιστά την ΕΕ παγκόσμιο ηγέτη. Η ΕΟΚΕ αναδεικνύει το έργο της Επιτροπής στον τομέα αυτό. Η ομοιομορφία και η συνέπεια του συνόλου των ευρωπαϊκών προτύπων διασφαλίζεται μέσω της βασικής αρχής «ένα πρότυπο, μία δοκιμή — αποδεκτά σε όλη την Ευρώπη». Με τον τρόπο αυτό παρέχονται στις επιχειρήσεις επενδύσεις, αλλά και νομική και οικονομική ασφάλεια.

3.5. Δεδομένου του ειδικού χαρακτήρα και της σημασίας του ευρωπαϊκού συστήματος τυποποίησης για τη βιομηχανία, τις ΜΜΕ, τους καταναλωτές και τους εργαζομένους, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να διατηρήσει πόρους του προϋπολογισμού και προσωπικό για την επίτευξη των στόχων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012.

3.6. Η ΕΟΚΕ ζητεί να παρακολουθούνται εκ του σύνεγγυς οι προσπάθειες που καταβάλλουν οι κύριοι φορείς τυποποίησης προκειμένου να αυξηθεί η συμμετοχικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος τυποποίησης. Η ΕΟΚΕ θα μπορούσε, κατά προτεραιότητα, να δημιουργήσει ένα ειδικό φόρουμ για τη συμμετοχικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος τυποποίησης. Το όργανο αυτό θα είναι υπεύθυνο για τη διοργάνωση ετήσιας δημόσιας ακρόασης προκειμένου να αξιολογηθεί η πρόοδος που σημειώθηκε σε αυτό το πλαίσιο.

3.7. Δεδομένης της έλλειψης ικανοποιητικής απάντησης μέχρι στιγμής όσον αφορά τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση James Elliott ⁽²⁾, όπου για πρώτη φορά αναγνωρίζεται ότι τα ευρωπαϊκά πρότυπα αποτελούν μέρος του δικαίου της ΕΕ, η ΕΟΚΕ τονίζει τη σημασία του να ασκήσει η Επιτροπή τις απαραίτητες ελεγκτικές εξουσίες όσον αφορά το έργο της τυποποίησης σε στενή συνεργασία με τα άλλα ευρωπαϊκά όργανα, και να ζητήσει διοργανική συζήτηση για το θέμα.

3.8. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να εξετάσει τη διαδικασία διαβούλευσης για το προσχέδιο του ετήσιου προγράμματος εργασιών που τέθηκε προς διαβούλευση, καθώς δεν παρείχε καμία στρατηγική προοπτική, καμία δομή, κανένα περιεχόμενο και καμία εξήγηση ή αιτιολόγηση των προτάσεων που κατατέθηκαν.

4. Παρατηρήσεις σχετικά με τις δράσεις που πρόκειται να αναληφθούν το 2018

Νέα ώθηση στην απασχόληση, την ανάπτυξη και τις επενδύσεις

4.1. Καθιέρωση τυποποιημένων κανόνων για την παραγωγή λιπασμάτων (συμπεριλαμβανομένων των βιολογικών) ⁽³⁾

Η ΕΟΚΕ έχει ήδη παρατηρήσει ότι ορισμένοι ορισμοί και πρότυπα σχετικά με τα λιπάσματα που προέρχονται από δευτερογενείς πρώτες ύλες δεν είναι σαφή. Για να βελτιωθεί η εφαρμογή του νέου κανονισμού, η ΕΟΚΕ συνιστά πληρέστερη ολοκλήρωση και εναρμόνιση με την υφιστάμενη οδηγία για τα απόβλητα ⁽⁴⁾ και υπενθυμίζει επίσης τη σημασία των περιβαλλοντικών πτυχών όσον αφορά τα λιπάσματα.

Ψηφιακή ενιαία αγορά

4.2. Βελτίωση της ποιότητας των σταθερών και των ασύρματων κινητών υπηρεσιών ⁽⁵⁾

4.2.1. Η τυποποίηση διαδραματίζει αναμφισβήτητο ρόλο στον τομέα αυτό, αποτρέπει δε τον κατακερματισμό της αγοράς, ο οποίος μπορεί να προκαλέσει αντιανταγωνιστικές πρακτικές ⁽⁶⁾.

⁽²⁾ C-613/14 — James Elliott Construction.

⁽³⁾ COM(2016) 157 final.

⁽⁴⁾ EE C 389 της 21.10.2016, σ. 80.

⁽⁵⁾ COM(2016) 176 final.

⁽⁶⁾ BEREC (Φορέας Ευρωπαϊκών Ρυθμιστικών Αρχών για τις Ηλεκτρονικές Επικοινωνίες [*Body of European Regulators for Electronic Communications*], Έκθεση σχετικά με την ενεργοποίηση του Ίντερνετ των πραγμάτων, 12.2.2016.

4.2.2. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως την Επιτροπή όσον αφορά τη στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά, εντούτοις θα ήθελε να επισημάνει ότι έχει σημαντικές συνέπειες για την οργάνωση της ευρωπαϊκής αγοράς εργασίας, δεδομένου ότι ένας αυξανόμενος αριθμός εργαζομένων βάσει του μοντέλου του πληθοπορισμού απασχολείται σε πλατφόρμες με συχνά πολύ βραχύβιες και «ευμετάβλητες» εργασιακές σχέσεις.

4.2.3. Η ψηφιοποίηση της βιομηχανίας συνιστά μια παγκόσμια τάση που δεν μπορεί παρά να αυξηθεί τα επόμενα χρόνια. Τα πρότυπα στον τομέα των ΤΠΕ είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη των ψηφιακών τεχνολογιών σε πολλούς τομείς της βιομηχανίας. Ωστόσο, τα παγκόσμια «de facto» πρότυπα καθοδηγούνται από βιομηχανικούς γίγαντες εκτός ΕΕ.

4.2.4. Η ανάπτυξη εθνικών, ευρωπαϊκών ή διεθνών προτύπων από τους επίσημους φορείς τυποποίησης (CEN/Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης, Cenelec/Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ηλεκτροτεχνικής Τυποποίησης, ETSI/Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων) διαρκεί υπερβολικά πολύ για την ταχέως μεταβαλλόμενη ψηφιακή τεχνολογία. Συνεπώς, οι επιχειρήσεις αναπτύσσουν τα δικά τους πρότυπα — σε πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα και με τους δικούς τους κανόνες.

4.2.5. Υπάρχει κίνδυνος η ανάπτυξη προτύπων να καταστεί διαδικασία αδιαφανής και αποκλειστική.

4.3. *Θέσπιση κανόνων που διευκολύνουν την ανάπτυξη τεχνολογίας 5G στη ζώνη των 26 GHz (24,25-27,50 GHz) και σε άλλες ζώνες υψηλότερων συχνοτήτων* ⁽⁷⁾

Η ΕΟΚΕ θεωρεί τη δράση αυτή απαραίτητη για τη διατήρηση της ηγετικής θέσης της ΕΕ στην υλοποίηση των τεχνολογιών 5G.

4.4. *Θέσπιση κοινών προτύπων για τη βελτίωση των συστημάτων ραδιοεπικοινωνιών, την ανταλλαγή δεδομένων για επιβάτες και δρομολόγια και την ασφάλεια στον τομέα των ΤΠ* ⁽⁸⁾

Η ΕΟΚΕ προτείνει να εξομαλυνθούν επίσης οι τεχνολογικές αλλαγές και τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα που προκύπτουν από τον τουρισμό. Ομοίως, πρέπει να προωθηθεί η ανάπτυξη ολοκληρωμένων έξυπνων υπηρεσιών έκδοσης εισιτηρίων και παροχής πληροφοριών.

4.5. *Διαλειτουργικότητα και ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης προκειμένου να ενθαρρυνθούν αποτελεσματικότερες υπηρεσίες μεταφορών και υλικοτεχνικής υποστήριξης* ⁽⁹⁾

Η Επιτροπή προτείνει την ανάληψη «επικουρικής δράσης» για τη θέσπιση προτύπων. Ωστόσο, είναι σημαντικό να υπενθυμιστούν οι μεγάλες προκλήσεις που προβλέπεται να αντιμετωπίσουμε σε αυτόν τον κλάδο, δεδομένης της παρούσας κατάστασης: «επανελημμένες υποβολές δεδομένων σε διαφορετικά συστήματα λόγω του μωσαϊκού μη διαλειτουργικών προτύπων, έλλειψη διασυνδεδεμένων συστημάτων και ανεπαρκής εμπιστοσύνη στην προστασία ευαίσθητων δεδομένων, ηλεκτρονικά έγγραφα μεταφοράς τα οποία δεν αναγνωρίζονται από τις αρχές, τις τράπεζες ή τις ασφαλιστικές εταιρείες, έλλειψη κρίσιμης μάζας ενδιαφερομένων που μοιράζονται δεδομένα και διερευνούν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες» ⁽¹⁰⁾.

Ανθεκτική Ενεργειακή Ένωση συνοδευόμενη από μακρόπνοη πολιτική όσον αφορά την κλιματική αλλαγή

4.6. *Δημιουργία νέων αισθητήρων και μεθόδων μέτρησης για την αξιολόγηση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα* ⁽¹¹⁾· παρακολούθηση των εκπομπών αμμωνίας (NH₃), χλωρίου και διοξειδίου του χλωρίου στην ατμόσφαιρα και των εκπομπών υδροφθορίου (ή της συνολικής ποσότητας φθοριούχων αερίων) από τομείς της βιομηχανίας ⁽¹²⁾· προστασία της υγείας από πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες ⁽¹³⁾

Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις προτεινόμενες βελτιώσεις, οι οποίες συμβάλλουν σημαντικά στην ενίσχυση της περιβαλλοντικής και της ανθρώπινης υγείας. Η έκθεση του γενικού πληθυσμού σε πολυκυκλικούς αρωματικούς υδρογονάνθρακες, πολλοί από τους οποίους είναι γνωστοί καρκινογόνοι παράγοντες, έχει αναγνωριστεί από καιρό ως θέμα ανησυχίας, υπάρχουν δε πολλές νομοθετικές πράξεις της ΕΕ οι οποίες ήδη περιορίζουν την παρουσία των ουσιών αυτών σε ορισμένα τρόφιμα, στο νερό και στον ατμοσφαιρικό αέρα.

⁽⁷⁾ Οδηγία 2014/53/ΕΕ (ΕΕ L 153 της 22.5.2014, σ. 62).

⁽⁸⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

⁽⁹⁾ COM(2011) 144 τελικό, COM(2009) 8 τελικό, COM(2013) 913 final, SWD(2013) 524 final, C(2015) 2259 final.

⁽¹⁰⁾ Βλέπε φόρουμ για τις ψηφιακές μεταφορές και την εφοδιαστική — Ιστορικό, 2015.

⁽¹¹⁾ Οδηγία 2008/50/ΕΚ (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1), Οδηγία 2004/107/ΕΚ (ΕΕ L 23 της 26.1.2005, σ. 3).

⁽¹²⁾ Οδηγία 2010/75/ΕΕ (ΕΕ L 334 της 17.12.2010, σ. 17).

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

4.7. Οικολογικός σχεδιασμός: μείωση της κατανάλωσης πολλών προϊόντων (ηλεκτρονικοί υπολογιστές κ.λπ.)⁽¹⁴⁾· επισήμανση της ενεργειακής απόδοσης των κεντρικών συστημάτων⁽¹⁵⁾· πράσινες υποδομές⁽¹⁶⁾

Η ΕΟΚΕ επισημαιο την ανθεκτικότητα των βασικών υποδομών της ΕΕ απέναντι στον αναπόφευκτο αντίκτυπο της κλιματικής αλλαγής, και τη βραδεία αντίδραση του συστήματος τυποποίησης σε αυτό το σημαντικό ζήτημα. Τα πρότυπα μπορούν να ενισχύσουν την ανάπτυξη πράσινων υποδομών, συμβάλλοντας στη βελτίωση της αποδοτικής χρήσης των πόρων στον κατασκευαστικό τομέα και στη βελτίωση της ανθεκτικότητας απέναντι στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

4.8. Ανάπτυξη προτύπων για μείγμα αιθανόλης 20/25 % στη βενζίνη (τώρα 10 %) ⁽¹⁷⁾

Εάν η Επιτροπή αποφασίσει να διαβιβάσει εντολή στη CEN επί του θέματος αυτού, η ΕΟΚΕ συνιστά θερμά να εξεταστούν οι οικολογικές επιπτώσεις των μονοκαλλιεργειών, οι βλάβες που προκαλούνται στα ύδατα και στο έδαφος από τη χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων, η διάβρωση του εδάφους, η απόπλυση θρεπτικών συστατικών, η αυξημένη χρήση πόρων γλυκού νερού και η απώλεια της βιοποικιλότητας και των οικοτόπων άγριας ζωής⁽¹⁸⁾.

4.9. Εναρμόνιση των κριτηρίων για τις εκπομπές στον τομέα των μεταφορών⁽¹⁹⁾

Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει πιο συγκεκριμένες προτάσεις σχετικά με τη δράση αυτή, η οποία είναι σαφώς αναγκαία. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση της μείωσης των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών έγινε το 1995⁽²⁰⁾.

Εσωτερική αγορά

4.10. Ενίσχυση του ρόλου της ευρωπαϊκής επιτροπής για την εκπόνηση προτύπων στην εσωτερική ναυσιπλοία (CESNI/Europan Committee for Inland Navigation Standards)⁽²¹⁾

Χρειάζεται η ανάληψη δράσης δεδομένου του πολύ μεγάλου αριθμού τρεχουσών απαιτήσεων όσον αφορά την ακτοπλοία⁽²²⁾, ωστόσο, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η πρόταση θα πρέπει να είναι πιο ακριβής.

4.11. Χάρτης πορείας για την επόμενου σταδίου τυποποίηση του Ευρωπαϊκού Παγκόσμιου Δορυφορικού Συστήματος Πλοήγησης (EGNSS) και εφαρμογή του οδικού χάρτη και αύξηση της διαλειτουργικότητας των υπηρεσιών του Galileo με την αγορά των αερομεταφορών⁽²³⁾

Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως την πρόταση αυτή, επισημαιοίνοντας ότι η παγκόσμια αγορά προϊόντων και υπηρεσιών με βάση το Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης -η οποία ονομάζεται αγορά «επόμενου σταδίου»- ήταν αξίας 200 δισεκατ. ευρώ το 2013⁽²⁴⁾.

4.12. Ηλεκτρονικές δημόσιες συμβάσεις⁽²⁵⁾

Η εναρμόνιση αποτελεί βασικό βήμα προς την κατεύθυνση του εκδημοκρατισμού μιας αγοράς η οποία προορίζεται να είναι διαφανής και προσβάσιμη με σκοπό την εκτεταμένη διάθεση δημόσιων πόρων. Ταυτόχρονα, είναι σημαντικό να διατηρήσουμε το κόστος χαμηλά κατά τη δημιουργία, την προσαρμογή και τη διατήρηση των υφιστάμενων πλατφορμών. Επομένως, η τυποποίηση είναι ζωτικής σημασίας⁽²⁶⁾.

4.13. Ανάπτυξη προτύπων για εκτυπωτές και άλλο εξοπλισμό⁽²⁷⁾

Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την ανάγκη θέσπισης νέων εναρμονισμένων προτύπων δεδομένου ότι οι καταναλωτές αναμένουν ότι τα νέα και καινοτόμα προϊόντα όπως οι τρισδιάστατοι εκτυπωτές, τα ρομπότ και τα αυτόνομα οχήματα θα είναι εξίσου ασφαλή με τα πιο παραδοσιακά προϊόντα. Είναι επιτακτική ανάγκη τα νέα προϊόντα να μην αποτελούν απειλή για την ασφάλεια των καταναλωτών.

⁽¹⁴⁾ Οδηγία 2009/125/ΕΚ (ΕΕ L 285 της 31.10.2009, σ. 10).

⁽¹⁵⁾ Οδηγία 2009/28/ΕΚ (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16).

COM(2016) 767 final.

⁽¹⁶⁾ COM(2013) 249 final, COM(2013) 216 final, COM(2014) 445 final.

⁽¹⁷⁾ Οδηγία 2009/28/ΕΚ (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 16).

⁽¹⁸⁾ Έργο: Αγορά βιοκαυσίμων. Μάιος 2006.

⁽¹⁹⁾ Οδηγία 2003/87/ΕΚ (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32).

⁽²⁰⁾ COM(95) 302 τελικό.

⁽²¹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 (ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 118).

⁽²²⁾ Ευρωπαϊκό πρότυπο σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας. Έκδοση 2015/1.

⁽²³⁾ COM(2016) 705 final.

⁽²⁴⁾ Έγγραφο θέσης για τις υπηρεσίες του Galileo σχετικά με τις κύριες προτεραιότητες του προγράμματος εργασίας για το 2018-2020 του «Ορίζοντα 2020» για το διάστημα.

⁽²⁵⁾ COM(2013) 453 final, οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις (2017/24/ΕΕ), COM(2015) 0192 final.

⁽²⁶⁾ ΕΕ C 67 της 6.3.2014, σ. 96.

⁽²⁷⁾ Οδηγία 2006/42/ΕΚ, οδηγία 95/16/ΕΚ (αναδιτύπωση) (ΕΕ L 157 της 9.6.2006, σ. 24).

4.14. επικαιροποίηση των απαιτήσεων ασφάλειας και επιδόσεων για τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα ⁽²⁸⁾

Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή ότι ο νέος κανονισμός «ενισχύει τις απαιτήσεις ασφάλειας και επιδόσεων για τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα ώστε να συμβαδίζουν με την τεχνολογική και επιστημονική πρόοδο». Αυτός είναι ο κύριος στόχος, παρ' όλα αυτά, επειδή η νέα τεχνολογία είναι ο πρωταρχικός μοχλός της ταχείας αύξησης των δαπανών για την υγειονομική περίθαλψη, η ΕΟΚΕ συνιστά να εξεταστεί επίσης η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας.

4.15. επικαιροποίηση των απαιτήσεων υγιεινής και ασφάλειας για τις δομικές κατασκευές που έρχονται σε επαφή με πόσιμο νερό ⁽²⁹⁾

Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι, ακόμη και μετά από δεκαετή συζήτηση, δεν έχουν ακόμη αναπτυχθεί ευρωπαϊκά πρότυπα στον τομέα αυτό. Η απόφαση τροποποίησης της τρέχουσας εντολής (M/136) ⁽³⁰⁾ υποχρεώνει τους φορείς τυποποίησης να παράσχουν τα πρώτα αποτελέσματα έως τα τέλη του 2018.

4.16. Υποβοήθηση των εργασιών με αντικείμενο τις βασικές απαιτήσεις για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη ⁽³¹⁾

Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι διευρύνεται όλο και περισσότερο ο δημόσιος διάλογος σχετικά με τη χρήση της τεχνολογίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών για ψυχαγωγική και εμπορική χρήση, μεταξύ άλλων όσον αφορά τους κινδύνους που συνδέονται με την ασφάλεια και την προστασία της. Τα διεθνή πρότυπα είναι καθοριστικής σημασίας για τη δημιουργία της παγκόσμιας εμπορικής αγοράς. Είναι ζωτικής σημασίας τα εν λόγω πρότυπα να αποφέρουν έναν εναρμονισμένο εναέριο χώρο παγκοσμίως για τη συνήθη πρόσβαση σε μη επανδρωμένα αεροσκάφη, η οποία θα διευρύνει τις εμπορικές ευκαιρίες χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια και η συνολική αποτελεσματικότητα του εναέριου χώρου. Τα κρίσιμα πρότυπα που αναπτύσσονται επί του παρόντος περιλαμβάνουν τον εξοπλισμό «εντοπισμού και αποφυγής» καθώς και «εντολής και ελέγχου» ⁽³²⁾.

4.17. Αναθεώρηση των εναρμονισμένων κριτηρίων που αφορούν τα εκρηκτικά εμπορικής χρήσης (ιδίως τους πυροκροτητές) ⁽³³⁾

Στόχος της δράσης αυτής είναι η αύξηση της ασφάλειας των εκρηκτικών εμπορικής χρήσης, ωστόσο, τα ευρέως χρησιμοποιούμενα προϊόντα (ιδίως οι ηλεκτρονικοί πυροκροτητές) δεν καλύπτονται καθόλου από τα ισχύοντα εναρμονισμένα πρότυπα. Η ΕΟΚΕ, ασφαλώς, θεωρεί την πρόταση πλήρως επαρκή.

4.18. Διαλειτουργικότητα: νέες τεχνικές προδιαγραφές για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος ⁽³⁴⁾

Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόταση αυτή, η οποία αποτελεί ένα ακόμη βήμα προς την κατεύθυνση της ολοκλήρωσης των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη. Στην προκειμένη περίπτωση, τα πρότυπα τροχαίου υλικού για εύρος τροχιάς 1 520 mm ευνοούν τη σχέση με το ευρωπαϊκό εύρος τροχιάς των 1 435 mm.

4.19. Προστασία της υγείας των εργαζομένων από κινδύνους από εκρήξιμες ατμόσφαιρες (ATEX) ⁽³⁵⁾

Η ΕΟΚΕ συμφωνεί απόλυτα με το παραπάνω, δεδομένου ότι η νέα οδηγία ATEX απαιτεί επικαιροποίηση της εντολής σύμφωνα με το νέο νομοθετικό πλαίσιο.

4.20. Βελτίωση της ασφάλειας των καταναλωτών ⁽³⁶⁾

Η ΕΟΚΕ ευελπιστεί ότι τα νέα πρότυπα συμμορφώνονται με την αρχή σύμφωνα με την οποία η προστασία των καταναλωτών προϋποθέτει ότι τα αγαθά και οι υπηρεσίες που τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών δεν θέτουν σε κίνδυνο, σε κανονικές ή προβλέψιμες συνθήκες, την υγεία των καταναλωτών, στην περίπτωση δε που συμβαίνει κάτι τέτοιο, ότι αποσύρονται από την αγορά μέσω γρήγορων και απλών διαδικασιών ⁽³⁷⁾.

Χώρος δικαιοσύνης και θεμελιωδών δικαιωμάτων

4.21. Τυποποίηση: Θέσπιση απαιτήσεων για συσκευές ανίχνευσης για την προστασία από τρομοκρατικές επιθέσεις (σε άλλους τομείς πέραν των αερομεταφορών) ⁽³⁸⁾

Μολονότι υποστηρίζει πλήρως τη δράση αυτή, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι η συνεργασία μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ είναι ουσιώδης,

⁽²⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2017/745 (ΕΕ L 117 της 5.5.2017, σ. 1), Κανονισμός (ΕΕ) 2017/746 (ΕΕ L 117 της 5.5.2017, σ. 176).

⁽²⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 305/2011 (ΕΕ L 88 της 4.4.2011, σ. 5), Οδηγία 98/83/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 330 της 5.12.1998, σ. 32).

⁽³⁰⁾ Αναθεωρημένη εντολή για τις CEN/Cenelec.

⁽³¹⁾ COM(2015) 613 final.

⁽³²⁾ ISO. Με ποιον τρόπο τα πρότυπα θα στοχεύουν τη βιομηχανία των μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

⁽³³⁾ Οδηγία 2014/28/ΕΕ (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 1).

⁽³⁴⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 440).

⁽³⁵⁾ Οδηγία 2014/34/ΕΕ (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 309).

⁽³⁶⁾ Οδηγία 2001/95/ΕΚ (ΕΕ L 11 της 15.1.2002, σ. 4).

⁽³⁷⁾ ΕΕ C 271 της 19.9.2013, σ. 81.

⁽³⁸⁾ COM(2014) 247 final, COM(2015) 624 final, COM(2012) 417 final.

δεδομένου ότι και οι δύο πλήττονται από τη μάστιγα της τρομοκρατίας ⁽³⁹⁾. Αξίζει να εξεταστούν, μεταξύ άλλων, ζητήματα σχετικά με την ασφάλεια του κυβερνοχώρου και τις απειλές που αφορούν ειδικά τον τομέα των μεταφορών.

Η ΕΕ ως ισχυρότερος παράγοντας στη διεθνή σκηνή

4.22. *Ανάπτυξη: Στήριξη των προσαρτημάτων των κρατών μελών για την ανάπτυξη κοινών ευρωπαϊκών αμυντικών δυνατοτήτων (ελάχιστα πρότυπα)* ⁽⁴⁰⁾

Η ΕΟΚΕ, αναμένοντας να μάθει περισσότερα σχετικά με τη μελέτη που εκπονείται από την Επιτροπή και την επακόλουθη απόφασή της, υποστηρίζει την ανάπτυξη κοινών προτύπων τόσο για τα όπλα όσο και για τα είδη διπλής χρήσης, αποφεύγοντας ταυτόχρονα την αλληλοεπικάλυψη των υφιστάμενων προτύπων, ιδίως των προτύπων του ΝΑΤΟ ⁽⁴¹⁾.

5. Διεθνής συνεργασία

5.1. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρωτοβουλία της Επιτροπής να εντατικοποιήσει τον πολιτικό της διάλογο με τους διεθνείς παράγοντες στον τομέα της τυποποίησης, θα ήθελε όμως να επιστηθεί την προσοχή της στο γεγονός ότι όλο και περισσότερα πρότυπα εκπονούνται πλέον σε διεθνές επίπεδο χωρίς συντονισμένη ευρωπαϊκή συμβολή.

5.2. Η διεθνοποίηση αυτή όσον αφορά τον καθορισμό των προτύπων έχει συνέπειες: οι κοινωνικοί παράγοντες, οι ΜΜΕ και οι αρχές εποπτείας της αγοράς δεν μπορούν πλέον να συμμετάσχουν, καθώς δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους ώστε να επηρεάσουν ενεργά τη διεθνή σκηνή θέσεως προτύπων.

5.3. Εφόσον τα εν λόγω διεθνή πρότυπα μπορούν να υιοθετηθούν απευθείας σε εθνικό επίπεδο, παρακάμπτοντας τη συμμετοχή των ΕΟΤ, υπάρχει αυξημένος κίνδυνος απεναρμόνισης της εσωτερικής αγοράς.

6. Συμμετοχικότητα

Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις δράσεις της Επιτροπής με στόχο την παρακολούθηση της προόδου όσον αφορά την εφαρμογή ενός ευρωπαϊκού συστήματος τυποποίησης πραγματικά χωρίς αποκλεισμούς. Η ΕΟΚΕ ενθαρρύνει σαφέστατα τους ΕΟΤ να απλοποιήσουν τις διαδικασίες για την πρόσβαση των οργανώσεων του Παραρτήματος ΙΙΙ στη διαδικασία σύνταξης των προτύπων και, ως εκ τούτου, να καταργήσουν τους φραγμούς για μια αποτελεσματική συμμετοχή.

7. Η υλοποίηση της κοινής πρωτοβουλίας για την τυποποίηση

7.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις διάφορες δράσεις στον τομέα της κοινής πρωτοβουλίας για την τυποποίηση που αφορούν την εκπόνηση «μελέτης σε επίπεδο ΕΕ για τις οικονομικές και τις κοινωνικές επιπτώσεις, καθώς και την πρόσβαση στα πρότυπα στην ΕΕ και στα κράτη μέλη της ΕΖΕΣ», προτείνει δε επίσης να εξεταστούν και οι έμμεσες επιπτώσεις των δραστηριοτήτων θέσεως προτύπων, με επίκεντρο θέματα όπως η αποδιάρθρωση στον τομέα της απασχόλησης, η κοινωνική ενσωμάτωση, η εκπαίδευση και η κατάρτιση κ.λπ.

7.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις πρωτοβουλίες με στόχο την επιτάχυνση της διαδικασίας υλοποίησης των προτύπων, εκφράζει όμως την ανησυχία της για το γεγονός ότι αυτή αποβαίνει εις βάρος της μειωμένης «ορατότητας» των προπαρασκευαστικών εργασιών που οδηγούν σε πρότυπα.

Βρυξέλλες, 17 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

⁽³⁹⁾ Τα οφέλη της τυποποίησης στον τομέα της ευρώ-αμερικανικής ασφάλειας. Εθνικό Ινστιτούτο Προτύπων και Τεχνολογίας. Υπουργείο Εμπορίου των ΗΠΑ, Ιούνιος 2012.

⁽⁴⁰⁾ COM(2016) 950 final.

⁽⁴¹⁾ ΕΕ C 288 της 31.8.2017, σ. 62.

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καταπολέμηση της απάτης και της πλαστογραφίας που αφορούν τα μέσα πληρωμής πλην των μετρητών, και την αντικατάσταση της απόφασης-πλαίσιου 2001/413/ΔΕΥ του Συμβουλίου»

[COM(2017) 489 final — 2017/0226 (COD)]

(2018/C 197/04)

Εισηγητής: ο κ. **Victor ALISTAR**

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2.10.2017 Συμβούλιο, 25.10.2017 |
| Νομική βάση: | Άρθρο 83 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο τμήμα | Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 18.12.2017 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 18.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 129/0/1 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρωτοβουλία της Επιτροπής να προωθήσει κατά προτεραιότητα την καταπολέμηση του εγκλήματος στον κυβερνοχώρο, φαινόμενο το οποίο επηρεάζει τα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής, μολονότι αυτό θα έπρεπε να είχε καταστεί προτεραιότητα εδώ και πολύ καιρό. Τα οφέλη της ψηφιοποίησης θα πρέπει να συνοδεύονται από μηχανισμούς αντιμετώπισης των προκλήσεων που αυτή θέτει, προκειμένου η ευρωπαϊκή οικονομία και οι Ευρωπαίοι πολίτες να μπορούν να αξιοποιήσουν πλήρως την κοινωνία των πληροφοριών. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής, καθότι αποσκοπεί στην προστασία των Ευρωπαίων πολιτών και των επιχειρήσεων από τα δίκτυα εγκληματιών στον κυβερνοχώρο και προβλέπει μέτρα που θα ενισχύσουν την εμπιστοσύνη στη χρήση των ηλεκτρονικών μέσων πληρωμής.

1.2. Κατά την ανάλυση της παρούσας πρότασης οδηγίας, η ΕΟΚΕ εντοπίζει μια σειρά ελλείψεων οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν και να διορθωθούν:

1.2.1. Στο άρθρο 11 σχετικά με τη θεμελίωση της δικαιοδοσίας σε θέματα έρευνας, θα πρέπει να διευκρινιστεί κατά πόσο η θεμελιώδης αρχή είναι η φυσική παρουσία του δράστη ή του υπολογιστή ή του συστήματος πληροφοριών που χρησιμοποιείται για τη διάπραξη του εγκλήματος, ώστε να αποφεύγεται η σύγκρουση δικαιοδοσίας. Η ΕΟΚΕ ζητεί να προστεθεί στο άρθρο 11 μια νέα παράγραφος η οποία θα εστιάζεται στην επίλυση των συγκρούσεων δικαιοδοσίας, σύμφωνα με μία εκ των δύο μεθόδων που προτείνονται.

1.2.2. Η προτεινόμενη οδηγία δεν εξετάζει με αποτελεσματικό τρόπο καταστάσεις στις οποίες εμπλέκονται επίσης και άλλες δικαιοδοσίες εκτός της ΕΕ, ούτε τους όρους παραπομπής σε άλλα νομικά μέσα της διεθνούς δικαστικής συνεργασίας, γεγονός το οποίο επιβάλλει την αναγκαιότητα θέσπισης ενός προβλέψιμου και σαφούς διαδικαστικού πλαισίου.

1.2.3. Προτείνεται να συμπληρωθεί το άρθρο 16, που αφορά την πρόληψη, με συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία θα θεσπίζονται στη νομοθεσία μεταφοράς των κρατών μελών, σχετικά με την υποχρέωση παροχής πληροφοριών. Αυτήν την υποχρέωση παροχής πληροφοριών θα πρέπει να υπέχουν είτε οι πάροχοι προϊόντων ηλεκτρονικών πληρωμών, είτε οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές, είτε οι αρμόδιοι για τη χρηματοοικονομική εκπαίδευση φορείς.

1.2.4. Όσον αφορά τα άρθρα 12 και 13, ενδείκνυται επίσης να προβλεφθεί η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών σε θέματα ανίχνευσης, έρευνας και επίλυσης υποθέσεων εγκλημάτων στον κυβερνοχώρο τα οποία αφορούν την απάτη στα μέσα ηλεκτρονικών πληρωμών.

1.3. Παρόλο που το υπό εξέταση ρυθμιστικό πεδίο εμπίπτει στον τομέα της συνεργασίας σε θέματα έρευνας και δικαστικής συνεργασίας για περιπτώσεις απάτης στον κυβερνοχώρο, κρίνεται σκόπιμο να καθιερωθούν επίσης μηχανισμοί αποτροπής και ενημέρωσης του κοινού όσον αφορά τους τρόπους δράσης των παραβατών μέσα από εκστρατείες ευαισθητοποίησης, οι οποίες θα διεξάγονται από τις υπηρεσίες επιβολής του νόμου των κρατών μελών.

1.4. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων προστασίας των προσώπων και να επιτευχθούν οι σκοποί που κινητοποίησαν την παρούσα πρωτοβουλία, δηλαδή να βελτιωθεί η εμπιστοσύνη στα ηλεκτρονικά και τα ψηφιακά μέσα πληρωμών και να διασφαλιστεί ένα υψηλότερο επίπεδο συμμόρφωσης και πρόληψης, κρίνεται σκόπιμο, προκειμένου να συμπληρωθούν οι διατάξεις του άρθρου 15, να προβλεφθεί η θέσπιση στην εθνική νομοθεσία μιας χρηματοοικονομικής ασφάλισης κατά της απάτης, η οποία θα συνίσταται στην υποχρέωση αποζημίωσης 100 % των θυμάτων σε περιπτώσεις απάτης στον κυβερνοχώρο, οι οποίες προκαλούν ζημιές στους κατόχους ηλεκτρονικών μέσων πληρωμών. Η αποζημίωση αυτή θα εισπράττεται από την εκδίδουσα οντότητα του προϊόντος πληρωμής, ως πολιτικός ενάγουσα, μετά το πέρας της έρευνας.

1.5. Για να διασφαλιστεί η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα της πολιτικής για την καταπολέμηση της πλαστογραφίας που αφορά τα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής, θα πρέπει να ενσωματωθεί στην προτεινόμενη οδηγία η υποχρέωση κοινοποίησης συμβάντων τα οποία αφορούν πλαστά ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής, όπως εφαρμόζεται στην περίπτωση της υποχρέωσης αναφοράς στο πλαίσιο των πολιτικών για την καταπολέμηση της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και του κανονισμού για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

1.6. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την ανάγκη ενίσχυσης των ικανοτήτων κατανόησης και πρόληψης του φαινομένου της απάτης που αφορά τα μέσα ηλεκτρονικών και ψηφιακών πληρωμών με τη σύσταση μηχανισμού συλλογής στατιστικών δεδομένων, ο οποίος θα έχει ως στόχο την ενίσχυση των στρατηγικών πρόληψης και διόρθωσης των επιδράσεων τέτοιων περιπτώσεων απάτης. Ομοίως, πρέπει να διασφαλιστεί η συνεχής αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων μεταφοράς σε επίπεδο κρατών μελών και κρίνεται σκόπιμο να προβλεφθούν ετήσιες ποσοτικές εκθέσεις καθώς και η διενέργεια ποιοτικής εκτίμησης του αντικτύπου κάθε δύο ή τρία έτη, ούτως ώστε να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα της πολιτικής και να εντοπιστούν τυχόν αναγκαίες αναπροσαρμογές.

1.7. Προκειμένου να αυξηθεί μεσοπρόθεσμα η αποτελεσματική καταπολέμηση της απάτης στον κυβερνοχώρο και της πλαστογραφίας των μέσων πληρωμής, πρέπει να ενισχυθεί η διάταξη του άρθρου 16 και να θεσπιστεί σαφώς ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αναπτύξουν εμπειρογνομοσύνη σε αυτόν τον τομέα, αξιοποιώντας την αποκτηθείσα πείρα από τη διεξαγωγή ερευνών και με βάση την ανταλλαγή εμπειριών, με στόχο να βελτιωθούν οι γενικές ικανότητες των αποφοίτων πανεπιστημίων (στο πλαίσιο προαιρετικών μαθημάτων), καθώς και οι δεξιότητες των εμπειρογνομόνων και των ερευνητών (μέσω συνεχούς εξειδικευμένης κατάρτισης).

1.8. Εξάλλου, η ΕΟΚΕ θεωρεί απολύτως απαραίτητη τη συνεργασία στην πράξη και κρίνει αναγκαία την προαγωγή της είτε πρόκειται για συνεργασία σε εθνικό είτε σε διασυνοριακό επίπεδο και είτε αφορά την πρόληψη είτε την καταπολέμηση αυτής της μορφής εγκληματικότητας. Επιβάλλεται δε η συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού τομέα.

1.9. Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε σύγχυση ως προς το αντικείμενο της παρούσας οδηγίας, προτείνεται να αντικατασταθεί στον τίτλο της η φράση «μέσα πληρωμής πλην των μετρητών» (non-cash means of payment) από τη φράση «μέσα ηλεκτρονικών και ψηφιακών πληρωμών» (electronic and digital means of payment).

2. Η πρόταση της Επιτροπής

2.1. Στόχος της οδηγίας είναι να εξασφαλίσει την εναρμόνιση των μέσων και την ενίσχυση των ικανοτήτων των κρατών μελών για τη διερεύνηση περιπτώσεων απάτης όπου χρησιμοποιούνται ψηφιακά ή ηλεκτρονικά μέσα πληρωμών. Η προτεινόμενη νομοθεσία αποσκοπεί να διευκολύνει τη διασυνοριακή συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών έρευνας και να θέσει σε εφαρμογή μια σειρά μέτρων για τη συνεργασία αυτή, καθώς και να θεσπίσει κοινά ελάχιστα πρότυπα για την πρόληψη, τη συνδρομή των θυμάτων και τη λογοδοσία των εκδοτών των εν λόγω μέσων. Στο πλαίσιο αυτό, η προσέγγιση που υιοθετείται αποβλέπει στον προσδιορισμό του πεδίου εφαρμογής του μέσου, το οποίο έχει ως στόχο να παράσχει μια τεχνολογικά ουδέτερη προοπτική.

2.2. Στο πλαίσιο των τεχνολογικών εξελίξεων και της διαφοροποίησης των τρόπων ανάληψης δράσης στο πεδίο της ηλεκτρονικής απάτης, συμπεριλαμβανομένων των στρατηγικών που χρησιμοποιούν οι εγκληματικές ομάδες, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει στη στρατηγική για την ψηφιακή ενιαία αγορά της Ευρώπης⁽¹⁾ ότι η απόφαση-πλαίσιο δεν αποτυπώνει πλέον τη σημερινή πραγματικότητα και αντιμετωπίζει ανεπαρκώς τις νέες προκλήσεις και τις τεχνολογικές εξελίξεις, όπως τα εικονικά νομίσματα και οι πληρωμές μέσω κινητών τηλεφώνων.

2.3. Καθότι οι κάρτες αποτελούν το πιο σημαντικό μέσο πληρωμής πλην των μετρητών στην ΕΕ όσον αφορά τον αριθμό συναλλαγών, η απάτη κατά τη χρήση καρτών που εκδόθηκαν στη ζώνη του ευρώ ανήλθε το 2013, σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, σε 1,44 δισεκατομμύρια ευρώ και εξακολουθεί να αυξάνεται⁽²⁾. Μολονότι η απάτη με χρήση δεδομένων υφίσταται μόνον για πληρωμές με κάρτα, οι κάρτες αποτελούν το πιο σημαντικό μέσο πληρωμής πλην των μετρητών στην ΕΕ όσον αφορά τον αριθμό συναλλαγών⁽³⁾.

2.4. Σύμφωνα με την ανάλυση της Επιτροπής, καταδεικνύεται ότι ένας από τους πλέον ευάλωτους τομείς στην απάτη συνδέεται με τη χρήση ηλεκτρονικών πληρωμών για τα ταξιδιωτικά έξοδα — αεροπορικά και σιδηροδρομικά εισιτήρια, καταλύματα και άλλες συναφείς συναλλαγές, παράλληλα με άλλες πληρωμές.

⁽¹⁾ COM(2015) 192 final.

⁽²⁾ Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, *Fourth report on card fraud*, «Τέταρτη έκθεση σχετικά με την απάτη με κάρτες», Ιούλιος 2015 (πλέον πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα).

⁽³⁾ Βλέπε υποσημείωση 2.

2.5. Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στη διασφάλιση της λειτουργίας ενός αυστηρού και τεχνολογικά ουδέτερου νομικού πλαισίου, στην εξάλειψη των επιχειρησιακών εμποδίων και στην ενίσχυση της πρόληψης της απάτης που αφορά ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής.

2.6. Προκειμένου να εξασφαλιστούν αποτελεσματικά μέσα για την καταπολέμηση της απάτης με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων πληρωμών και του ηλεκτρονικού εγκλήματος, η προτεινόμενη οδηγία θεσπίζει κοινές διατάξεις για τις εθνικές νομοθεσίες σχετικά με: τα αδικήματα που καλύπτονται από την ποινική νομοθεσία για το ηλεκτρονικό έγκλημα που αφορά μέσα πληρωμής· τη συμμετοχή σε ποινικά αδικήματα και την πολιτική στον τομέα του ποινικού δικαίου σε ό,τι αφορά την επιβολή ποινών· τη λογοδοσία των νομικών προσώπων και τον καθορισμό ομοιόμορφων αποτρεπτικών ποινικών κυρώσεων. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει εν προκειμένω μία καινοτομία: η υπό εξέταση πρόταση οδηγίας θεσπίζει τις πρώτες νομοθετικές διατάξεις για τη ρύθμιση των εικονικών νομισμάτων στο δίκαιο της ΕΕ. Ο ορισμός των αδικημάτων καλύπτει συμπεριφορές οι οποίες, ενώ δεν συνιστούν άμεσα πραγματική απάτη, τελούνται στο πλαίσιο της προετοιμασίας της απάτης (κλοπή/απομίμηση (κλοπή και πλαστογραφία, αλλά επίσης και η πώληση ή η απλή κατοχή κλεμμένων μέσων πληρωμής).

2.7. Προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της ευρωπαϊκής συνεργασίας στον τομέα της καταπολέμησης του ηλεκτρονικού εγκλήματος και της απάτης που αφορά τα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής, η προτεινόμενη οδηγία προβλέπει τη θέσπιση συγκεκριμένων συναφών διατάξεων αναφορικά με τους θεσμοθετημένους μηχανισμούς και τις αρμοδιότητες σε θέματα διεξαγωγής ερευνών σε επίπεδο κρατών μελών, καθώς και την καθιέρωση ευρωπαϊκού μηχανισμού ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών.

2.8. Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο της πρότασης είναι ότι εισάγει την υποχρέωση θέσπισης αποτελεσματικών μέσων για την προάσπιση των συμφερόντων των θυμάτων, εξασφαλίζοντας την πρόσβαση σε ουσιαστική ένδικη προστασία.

2.9. Η πρόταση της Επιτροπής εντάσσεται πλήρως στο πεδίο εφαρμογής των κανονιστικών αρμοδιοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 83 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ζητείται μια ελάχιστη εναρμόνιση σε επίπεδο κρατών μελών, στο πλαίσιο περιόδου μεταφοράς 24 μηνών.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ρυθμιστική επιλογή που προκρίθηκε είναι πολύ πιο πρόσφορη, δεδομένου ότι, μέσω μιας οδηγίας, είναι δυνατή η έκδοση νομικά δεσμευτικών κανόνων στο επίπεδο όλων των εθνικών δικαιοδοσιών (εξαιρουμένης της Δανίας, εφόσον η εν λόγω χώρα δεν επιθυμεί να προσχωρήσει) και επιτυγχάνεται η υπέρβαση της τυποποίησης των πρακτικών, όπως προβλέπεται στην απόφαση-πλαίσιο 2001/413/ΔΕΥ, χωρίς, όμως, να υπονομεύεται το περιεχόμενό της.

3.2. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι το σχέδιο οδηγίας λειτουργεί σε συνέργεια με άλλες κανονιστικές πράξεις στις οποίες συμμετέχουν τα κράτη μέλη και συμπληρώνει άλλες πολιτικές της ΕΕ, όπως οι πανευρωπαϊκοί μηχανισμοί συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις, καθώς και οι νομικές πράξεις για την καταπολέμηση της απάτης και της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες. Σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει να υπογραμμιστεί επίσης η ανάγκη να εξασφαλιστεί η αντιστοιχία μεταξύ του υπό εξέταση προβλήματος και των μέσων προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που έχουν στην κατοχή τους χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί καθώς και των μέτρων για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο.

3.3. Κατ' αρχάς, σε επίπεδο ΕΕ υπάρχει μια δέσμη νομικών μέσων που καθορίζουν τους απαραίτητους κανόνες στο επίπεδο των χρηματοπιστωτικών αγορών και των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών σχετικά με τις υποχρεώσεις δέουσας επιμέλειας κατά την έκδοση, τη διαχείριση και την ασφάλεια των μέσων πληρωμής, ωστόσο, η προτεινόμενη οδηγία παρέχει τις αναγκαίες απαντήσεις για να βελτιωθεί η νομική υποδομή όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων, τη διεξαγωγή ερευνών και την επιβολή ποινικών κυρώσεων για την ηλεκτρονική απάτη που αφορά μέσα πληρωμής.

3.4. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την ανάγκη ενίσχυσης των ικανοτήτων κατανόησης και πρόληψης του φαινομένου της απάτης που αφορά τα μέσα ηλεκτρονικών και ψηφιακών πληρωμών με τη σύσταση μηχανισμού συλλογής στατιστικών δεδομένων, ο οποίος θα έχει ως στόχο την ενίσχυση των στρατηγικών πρόληψης και διόρθωσης των επιδράσεων τέτοιων περιπτώσεων απάτης. Ομοίως, πρέπει να διασφαλιστεί η συνεχής αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων μεταφοράς σε επίπεδο κρατών μελών και κρίνεται σκόπιμο να προβλεφθούν ετήσιες ποσοτικές εκθέσεις καθώς και η διενέργεια ποιοτικής εκτίμησης του αντικτύπου κάθε δύο ή τρία έτη, ούτως ώστε να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα της πολιτικής και να εντοπιστούν τυχόν αναγκαίες αναπροσαρμογές.

3.5. Επιπλέον, στο μέτρο που θα θεσπιστούν στοιχεία νομικής ευθύνης για τα νομικά πρόσωπα και ποινικές κυρώσεις, στο πλαίσιο ενός ισχυρότερου μηχανισμού εγγύησης των νομικών μέσων, πρέπει να υπενθυμιστεί η ανάγκη εισαγωγής μέσων στήριξης για τους παρόχους που προμηθεύουν προϊόντα ηλεκτρονικών πληρωμών ή χρησιμοποιούν πλατφόρμες για τις ηλεκτρονικές πληρωμές, ώστε να συμμορφώνονται με τις τομεακές ρυθμίσεις⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 267 της 10.10. 2009, σ. 7.

3.6. Όσον αφορά τον μηχανισμό ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τη διερεύνηση της απάτης που αφορά μέσα πληρωμής στο πλαίσιο του εγκλήματος στον κυβερνοχώρο, που καθορίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 13 και 14 της πρότασης οδηγίας, κρίνεται αναγκαίο να εκχωρηθεί αρμοδιότητα στην Επιτροπή με σκοπό τη ρύθμιση, με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, του μηχανισμού ανταλλαγής πληροφοριών και τυποποιημένων δεδομένων για τις εκθέσεις σχετικά με υποθέσεις που αποτελούν αντικείμενο εν εξελίξει ερευνών.

3.7. Όσον αφορά την πρόληψη, μολονότι στην ανακοίνωσή της Επιτροπής γίνεται αναφορά σε μια παρόμοια προσέγγιση με εκείνη που υιοθετήθηκε στην οδηγία 2011/93/ΕΕ, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι υπάρχει η ανάγκη, αφενός, μεγαλύτερης σαφήνειας σχετικά με τις απαιτήσεις για τα μέτρα πρόληψης και, αφετέρου, θέσπισης μιας σειράς υποχρεώσεων όσον αφορά την ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με τις αιτίες, τους κινδύνους και τα μέσα πρόληψης, ούτως ώστε να αποφεύγεται η απάτη που αφορά μέσα πληρωμής εκ μέρους των δικτύων εγκλημάτων στον κυβερνοχώρο μέσω συσκευών παγίδευσης.

3.8. Επιβάλλεται η ανάπτυξη εμπειρογνομosύνης στον συγκεκριμένο τομέα, αξιοποιώντας την αποκτηθείσα πείρα σε θέματα ερευνών και με βάση την ανταλλαγή εμπειριών, ούτως ώστε, αφενός να βελτιωθούν οι γενικές ικανότητες των αποφοίτων γενικής εκπαίδευσης στο πλαίσιο προαιρετικών μαθημάτων και, αφετέρου, να αναπτυχθεί ένα πλαίσιο ικανοτήτων για τους εμπειρογνώμονες και τους ερευνητές μέσω προγραμμάτων εξειδικευμένης κατάρτισης.

3.9. Για την καταπολέμηση αυτής της μορφής εγκληματικότητας, είναι σημαντικό να υπάρξει αποτελεσματική συνεργασία σε επίπεδο επιτόπιας δράσης. Η συνεργασία πρέπει να οργανωθεί σε διάφορα πεδία, με τη συμμετοχή, στο μέτρο του δυνατού, όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Στόχος πρέπει να είναι όχι μόνο η καταπολέμηση αλλά και η πρόληψη αυτής της σοβαρής μορφής εγκληματικότητας. Αυτό ισχύει τόσο σε εθνικό όσο και σε διασυνοριακό επίπεδο.

3.10. Η προτεινόμενη οδηγία δεν εξετάζει με αποτελεσματικό τρόπο καταστάσεις στις οποίες εμπλέκονται επίσης και άλλες δικαιοδοσίες εκτός της ΕΕ, ούτε τους όρους παραπομπής σε άλλα νομικά μέσα της διεθνούς δικαστικής συνεργασίας, γεγονός το οποίο επιβάλλει την αναγκαιότητα θέσπισης ενός προβλέψιμου και σαφούς διαδικαστικού πλαισίου.

3.11. Παρόλο που το υπό εξέταση ρυθμιστικό πεδίο εμπίπτει στον τομέα της συνεργασίας σε θέματα έρευνας και δικαστικής συνεργασίας για περιπτώσεις απάτης στον κυβερνοχώρο, κρίνεται σκόπιμο να καθιερωθούν επίσης μηχανισμοί αποτροπής και ενημέρωσης του κοινού όσον αφορά τους τρόπους δράσης των παραβατών μέσα από εκστρατείες ευαισθητοποίησης, οι οποίες θα διεξάγονται από τις υπηρεσίες επιβολής του νόμου των κρατών μελών. Στο πλαίσιο αυτό, είναι αναγκαίο, στις τελικές διατάξεις της πρότασης οδηγίας, να προσδιοριστούν τα μέσα της διεθνούς δικαστικής συνεργασίας σε ποινικές υποθέσεις, στα οποία θα γίνει ειδική μνεία καταστάσεων εξωεδαφικότητας, και οι μέθοδοι με τις οποίες θα διεξαχθούν οι έρευνες χρησιμοποιώντας αυτά τα μέσα. Όσον αφορά τη διαδικασία, πρόκειται για χρήσιμη κανονιστική πράξη μέσω της οποίας μπορεί να αποσαφηνιστεί η κατάσταση.

4. Ειδικές προτάσεις

4.1. Στο άρθρο 11 σχετικά με τη θεμελίωση της δικαιοδοσίας σε θέματα έρευνας, θα πρέπει να διευκρινιστεί κατά πόσο η θεμελιώδης αρχή είναι η φυσική παρουσία του δράστη ή του υπολογιστή ή του συστήματος πληροφοριών που χρησιμοποιείται για τη διάπραξη του εγκλήματος, ώστε να αποφεύγεται η θετική σύγκρουση δικαιοδοσίας μεταξύ της περίπτωσης που περιγράφεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο α) σχετικά με τη φυσική παρουσία του δράστη και εκείνης που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο β) για τις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο δράστης διέπραξε το αδίκημα στο έδαφος ενός κράτους μέλους, αλλά χρησιμοποίησε μηχανισμό με εξ' αποστάσεως πρόσβαση («remote shell»). Αυτό θα μπορούσε να θεμελιώσει τη δικαιοδοσία αμφότερων των ενδιαφερόμενων κρατών μελών της ΕΕ. Είναι απαραίτητο να εισαχθεί στο άρθρο 11 μια νέα παράγραφος η οποία θα αφορά την επίλυση των συγκρούσεων δικαιοδοσίας είτε με τον διορισμό μιας οντότητας η οποία θα επιφορτιστεί με αυτή την αποστολή (π.χ. η Ευρώπη), είτε με την παραπομπή του θέματος σε παρόμοιο μηχανισμό διακανονισμού διαφορών (π.χ. η απόφαση-πλαίσιο 2009/948/ΔΕΥ⁽⁵⁾).

4.2. Προτείνεται να συμπληρωθεί το άρθρο 16, που αφορά την πρόληψη, με συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία θα θεσπίζονται στη νομοθεσία μεταφοράς των κρατών μελών, σχετικά με την υποχρέωση παροχής πληροφοριών. Αυτήν την υποχρέωση παροχής πληροφοριών θα πρέπει να υπέχουν είτε οι πάροχοι προϊόντων ηλεκτρονικών πληρωμών, είτε οι εθνικές ρυθμιστικές αρχές, είτε οι αρμόδιοι για τη χρηματοοικονομική εκπαίδευση φορείς.

4.3. Όσον αφορά την υποχρέωση καθιέρωσης ενός μηχανισμού ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τη διερεύνηση της απάτης, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13 της πρότασης οδηγίας, είναι απαραίτητο να θεσπιστεί ένα ενιαίο σημείο επαφής, παρόμοιο με εκείνο που υφίσταται στον τομέα της καταπολέμησης της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες ή της ασφάλειας των τροφίμων, ούτως ώστε να διασφαλιστεί η ομοιομορφία σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτό το ενιαίο σημείο επαφής θα μπορούσε να είναι είτε το υπουργείο δικαιοσύνης είτε ένα άλλο όργανο αρμόδιο για την πλειονότητα των δικαιοδοσιών της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η διατύπωση «κατάλληλοι διαυλοί αναφοράς» θα μπορούσε να ανταποκριθεί εν μέρει στην ανάγκη αποτελεσματικότητας, αλλά όχι στην ανάγκη εναρμόνισης.

(⁵) ΕΕ L 328 της 15.12. 2009, σ. 42.

4.4. Όσον αφορά τα άρθρα 12 και 13, ενδείκνυται επίσης να προβλεφθεί η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών σε θέματα ανίχνευσης, έρευνας και επίλυσης υποθέσεων εγκλημάτων στον κυβερνοχώρο τα οποία αφορούν την απάτη στα μέσα ηλεκτρονικών πληρωμών.

4.5. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των μέτρων προστασίας των προσώπων και να επιτευχθούν οι σκοποί που κινητοποίησαν την παρούσα πρωτοβουλία, δηλαδή να βελτιωθεί η εμπιστοσύνη στα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμών και να διασφαλιστεί ένα υψηλότερο επίπεδο συμμόρφωσης και πρόληψης, κρίνεται σκόπιμο, προκειμένου να συμπληρωθούν οι διατάξεις του άρθρου 15, να προβλεφθεί η θέσπιση στην εθνική νομοθεσία μιας χρηματοοικονομικής ασφάλισης κατά της απάτης, η οποία θα συνίσταται στην υποχρέωση αποζημίωσης 100 % των θυμάτων σε περιπτώσεις απάτης στον κυβερνοχώρο, οι οποίες προκαλούν ζημιές στους κατόχους ηλεκτρονικών μέσων πληρωμών. Η αποζημίωση αυτή θα εισπράττεται από την εκδίδουσα οντότητα του προϊόντος πληρωμής, ως πολιτικός ενάγουσα, μετά το πέρας της έρευνας. Οι εγγυήσεις αυτές θα πρέπει να καλύπτουν επίσης τη ζημία που προκαλείται στους επαγγελματίες που εκπροσωπούνται από τις ΜΜΕ σε περίπτωση αποτυχίας διακανονισμού των ποσών μέχρι το εύλογο ανώτατο όριο που καθορίζεται σε επίπεδο κρατών μελών.

4.6. Για να διασφαλιστεί η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα της πολιτικής για την καταπολέμηση της πλαστογραφίας που αφορά τα ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής, θα πρέπει να ενσωματωθεί στην προτεινόμενη οδηγία η υποχρέωση κοινοποίησης συμβάντων τα οποία αφορούν πλαστά ηλεκτρονικά μέσα πληρωμής, όπως εφαρμόζεται στην περίπτωση της υποχρέωσης αναφοράς στο πλαίσιο των πολιτικών για την καταπολέμηση της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και του κανονισμού για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2011/16/ΕΕ όσον αφορά την υποχρεωτική αυτόματη ανταλλαγή πληροφοριών στον τομέα της φορολογίας σχετικά με δηλωτέες διασυνοριακές ρυθμίσεις»

[COM(2017) 335 final — 2017/0138 (CNS)]

(2018/C 197/05)

Εισηγητής: ο κ. **Victor ALISTAR**

Συνεισηγητής: ο κ. **Petru Sorin DANDEA**

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 10.7.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρα 113 και 115 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο τμήμα | Οικονομική και νομισματική ένωση, Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 20.12.2017 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 18.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 184/2/7 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 2011/16/ΕΕ του Συμβουλίου, η οποία ρυθμίζει τη διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στον τομέα της φορολογίας, και παράρτημα που περιλαμβάνει κατάλογο διακριτικών τα οποία θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να υποδηλώνουν επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό. Προτείνεται να χρησιμοποιείται από τα επιμέρους κράτη μέλη το εργαλείο αυτόματης ανταλλαγής πληροφοριών, ώστε τα στοιχεία που κοινοποιούνται από τους ενδιαμέσους να διατίθενται στα άλλα κράτη μέλη.

1.2. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής δεδομένου ότι οι ισχύουσες νομικές διατάξεις δεν επιτρέπουν στα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε περίπτωση που υποπίπτουν στην αντίληψή τους μηχανισμοί φοροαποφυγής ή/και φοροδιαφυγής.

1.3. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει και υποστηρίζει την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των ενδιαμέσων που καθιστούν εφικτό τον επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό. Η διαφάνεια των δραστηριοτήτων τους μέσω της υποχρέωσης υποβολής στοιχείων που προτείνεται στην πρόταση οδηγίας θα αποτρέψει τους ενδιαμέσους από το να προσφέρουν στους πελάτες τους μηχανισμούς επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού και, συνεπώς, θα μειώσει την επιβλαβή διάβρωση των φορολογικών βάσεων των κρατών μελών. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να δημιουργηθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού και φορολογική δικαιοσύνη μεταξύ των εταιρειών που διαθέτουν πλαίσιο επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού και όσων δεν διαθέτουν, αλλά υπόκεινται σε υψηλότερη φορολογία προκειμένου να αντισταθμιστεί η διάβρωση της φορολογικής βάσης στα επιμέρους κράτη μέλη. Συνεπώς, η πρόταση ανταποκρίνεται στην επιθυμία της πλειονότητας των ευρωπαϊκών εταιρειών για φορολογική δικαιοσύνη μεταξύ των φορολογουμένων και στην αυξανόμενη πίεση των ιδιωτών φορολογουμένων.

1.4. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ επικροτεί την απόφαση της Επιτροπής να παράσχει υλικοτεχνική και τεχνική υποστήριξη στα κράτη μέλη για την εφαρμογή του ασφαλούς κεντρικού ευρετηρίου το οποίο θα χρησιμοποιείται για την καταγραφή των πληροφοριών που υπόκεινται στη διοικητική συνεργασία. Δεδομένης της πολυπλοκότητας ορισμένων μηχανισμών επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να υποστηρίξει και αυτή τα κράτη μέλη όσον αφορά την κατάρτιση του προσωπικού που θα είναι υπεύθυνο για την καταγραφή και την ανταλλαγή των σχετικών πληροφοριών.

1.5. Η πρόταση έχει ιδιαίτερα ευρύ πεδίο εφαρμογής. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι η οδηγία θα αποτελέσει ικανό αποτρεπτικό παράγοντα για τον επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό. Απαιτούνται ακριβέστερες απαιτήσεις για τον χαρακτηρισμό μιας συναλλαγής ως δηλωτέας, προκειμένου να αποφευχθεί η υποβολή υπερβολικού αριθμού δηλώσεων από τις επιχειρήσεις, με χρονοβόρες διοικητικές διαδικασίες που επιβαρύνουν τόσο τις φορολογικές αρχές όσο και τους φορολογούμενους.

1.6. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η απαίτηση συμμόρφωσης με την αρχή του πλήρους ανταγωνισμού των κατευθυντηρίων γραμμών του ΟΟΣΑ για τις τιμές των ενδοομιλικών συναλλαγών δεν διέπεται από ακρίβεια και αναπόφευκτα περιλαμβάνει την υποκειμενική ερμηνεία από τους φορολογούμενους και τις φορολογικές αρχές. Η ΕΟΚΕ ζητεί κατά συνέπεια ικανή και εποικοδομητική καθοδήγηση από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη όσον αφορά το κατά πόσον οι συναλλαγές εμπίπτουν στο συγκεκριμένο πλαίσιο.

1.7. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο φορολογούμενος φέρει την τελική ευθύνη συμμόρφωσης με την προτεινόμενη οδηγία. Για να τηρούνται οι απαιτήσεις αναλογικότητας, το διοικητικό κόστος πρέπει να μειωθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό για τις επιχειρήσεις κάθε μεγέθους.

1.8. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει την πενθήμερη προθεσμία υποβολής στοιχείων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι είναι εφικτή για τις οντότητες που υπόκεινται σε υποχρέωση υποβολής στοιχείων και, συγχρόνως, ότι συνάδει με τον στόχο μιας αποτελεσματικής πολιτικής για την υποβολή εκθέσεων. Επομένως, φαίνεται απαραίτητο και αναλογικό να παραταθεί η εν λόγω προθεσμία.

1.9. Η πρόταση οδηγίας αφήνει ορισμένα ζητήματα ανεπίλυτα, όπως ο τρόπος με τον οποίο θα εφαρμοστεί στους φορολογούμενους στην ψηφιακή οικονομία, δεδομένης της δυσκολίας προσδιορισμού της φυσικής παρουσίας τους ως υποκειμένων σε φόρο στις επιμέρους δικαιοδοσίες των κρατών μελών. Ένα άλλο ζήτημα σχετίζεται με τη σαφήνεια των κριτηρίων που καθορίζονται στην πρόταση προκειμένου να διασφαλιστεί ομοιόμορφη προσέγγιση σε όλους τους εθνικούς κανόνες που διέπουν τις κυρώσεις λόγω μη υποβολής εκθέσεων.

1.10. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι οι μηχανισμοί υποβολής εκθέσεων δεν πρέπει να δημιουργούν αστάθεια στη φορολογική νομοθεσία λόγω των συχνών αλλαγών, καθώς και ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η άμεση φορολογία εμπίπτει στη νομοθετική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

2. Πρόταση της Επιτροπής

2.1. Η παγκοσμιοποίηση έχει αυξήσει την κινητικότητα των κεφαλαίων σε πρωτοφανές επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, και λαμβάνοντας υπόψη τα σκάνδαλα⁽¹⁾ που ανέκυψαν τα τελευταία χρόνια όσον αφορά εταιρείες και δικαιοδοσίες που έχουν προωθήσει μηχανισμούς επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού οι οποίοι οδηγούν συχνά σε διάβρωση της φορολογικής βάσης στα κράτη μέλη, η Επιτροπή έδωσε τον αγώνα κατά της φοροδιαφυγής και του επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού μεταξύ των κορυφαίων προτεραιοτήτων της ημερήσιας διάταξής της.

2.2. Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 2011/16/ΕΕ του Συμβουλίου, η οποία διέπει τη διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στον τομέα της φορολογίας, και παράρτημα που περιέχει κατάλογο διακριτικών τα οποία θα μπορούσαν ενδεχομένως να υποδηλώνουν επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό.

2.3. Η πρόταση οδηγίας εισάγει υποχρέωση υποβολής στοιχείων για τα ιδρύματα και τους επαγγελματίες που παρέχουν συμβουλές σχετικά με τον φορολογικό σχεδιασμό και οι οποίοι αναφέρονται στην οδηγία ως ενδιάμεσοι. Μπορεί να είναι φορολογικοί σύμβουλοι, τράπεζες, οργανισμοί αξιολόγησης και άλλοι φορείς που εμπίπτουν στον ορισμό των ενδιάμεσων ως «κάθε πρόσωπο που φέρει την ευθύνη έναντι του φορολογουμένου για την κατάρτιση, την προώθηση στην αγορά, την οργάνωση ή τη διαχείριση της εφαρμογής των φορολογικών πτυχών δηλωτέας διασυννοριακής ρύθμισης, ή σειράς τέτοιων ρυθμίσεων, στο πλαίσιο των φορολογικών υπηρεσιών που παρέχει». Υπό ορισμένες προϋποθέσεις, η υποχρέωση υποβολής δήλωσης καθίσταται υποχρέωση του φορολογουμένου.

2.4. Οι επιχειρήσεις, τα φυσικά πρόσωπα και οι εταιρείες που παρέχουν συμβουλές στον τομέα του φορολογικού σχεδιασμού θα υποχρεούνται να γνωστοποιούν μια δηλωτέα διασυννοριακή ρύθμιση ή σειρά τέτοιων ρυθμίσεων, το αργότερο πέντε ημέρες αφού ο μηχανισμός καταστεί διαθέσιμος προς εφαρμογή. Οι πληροφορίες πρέπει να τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων φορολογικών αρχών και θα υπόκεινται στην αυτόματη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των φορολογικών αρχών των κρατών μελών. Η αυτόματη ανταλλαγή θα πραγματοποιείται σε τριμηνιαία βάση.

2.5. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η οδηγία θα έχει αποτρεπτικό αποτέλεσμα για τους ενδιάμεσους που παρέχουν συμβουλές όσον αφορά τον επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό και θα μειώσει τις πρακτικές επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού.

2.6. Η Επιτροπή εξέτασε τρεις επιλογές για την υλοποίηση των στόχων πολιτικής της: μια (μη δεσμευτική) σύσταση για τα κράτη μέλη να εισαγάγουν υποχρεωτική γνωστοποίηση στην εθνική τους νομοθεσία, έναν κώδικα δεοντολογίας για τους ενδιάμεσους ή μια οδηγία της ΕΕ που θα απαιτεί από τα κράτη μέλη να καθιερώσουν υποχρεωτικό καθεστώς γνωστοποίησης.

⁽¹⁾ Luxleaks, Panama Papers και Paradise Papers.

2.7. Η Επιτροπή επέλεξε να προχωρήσει μέσω μιας οδηγίας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα εκείνα που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση του επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη μέλη. Η πρωτοβουλία της Επιτροπής αντιστοιχεί στη Δράση 12 του σχεδίου του ΟΟΣΑ για τη διάβρωση της βάσης και τη μετατόπιση των κερδών (BEPS/*Base Erosion and Profit Shifting*), το οποίο συνιστά την αποτροπή των δραστηριοτήτων ενδιάμεσων οι οποίοι συμβουλευούν εταιρείες σχετικά με τον επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό, και θεσπίζει ένα σύνολο μέσων για την υλοποίηση της εν λόγω δράσης.

2.8. Η πρόταση της Επιτροπής βασίζεται στην αρχή του διαλόγου μεταξύ του φορολογούμενου και της φορολογικής αρχής, καθώς και στην αρχή της ειλικρινούς μεταξύ τους συνεργασίας σε επίπεδο ενιαίας αγοράς. Ο μηχανισμός που πρόκειται να θεσπιστεί αφορά την προηγούμενη κοινοποίηση συναλλαγών δυνητικά επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού βάσει τεσσάρων τυποποιημένων τύπων δεικτών (ή «διακριτικών») που παρατίθενται στο παράρτημα της πρότασης οδηγίας. Κρίνεται σκόπιμο να καταστεί σαφές ότι η απλή αναφορά της ρύθμισης δεν συνεπάγεται αυτόματο τεκμήριο επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού, ανοίγει όμως διάλογο μεταξύ του φορολογούμενου και της φορολογικής δικαιοδοσίας. Συνεπώς, η Επιτροπή επέλεξε μια προληπτική προσέγγιση, η οποία αναμένεται να μειώσει τον κίνδυνο επιβολής κυρώσεων στους φορολογούμενους.

2.9. Στην πρόταση οδηγίας, η Επιτροπή θεσπίζει επίσης άμεση υποχρέωση προηγούμενης αναφοράς για τους ίδιους τους φορολογούμενους εάν ο μηχανισμός ή η συναλλαγή δυνητικά επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού πραγματοποιείται μετά από πρόταση στο εσωτερικό της εκάστοτε εταιρείας, χωρίς τη συμμετοχή ή τη συμβουλή ενδιάμεσου, ή εάν ο ενδιάμεσος/σύμβουλος δεσμεύεται από ρήτρα εμπιστευτικότητας ή προστατεύεται από την εθνική νομοθεσία σχετικά με το επαγγελματικό απόρρητο ή, τρίτον, εάν ο ενδιάμεσος ή ο σύμβουλος δεν υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους.

3. Γενικές και ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει και υποστηρίζει την απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των ενδιάμεσων που καθιστούν εφικτό τον επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό. Η διαφάνεια των δραστηριοτήτων τους μέσω της υποχρέωσης υποβολής στοιχείων που προτείνεται στην πρόταση οδηγίας θα αποτρέψει τους ενδιάμεσους από το να προσφέρουν στους πελάτες τους μηχανισμούς φορολογικού σχεδιασμού που μειώνουν τεχνητά το ποσό του φόρου που καταβάλλουν. Κατά συνέπεια, η οδηγία θα μειώσει την επιβλαβή διάβρωση των φορολογικών βάσεων των κρατών μελών.

3.2. Η πρόταση οδηγίας προϋποθέτει την καλή πίστη των φορολογουμένων και όχι την πρόθεση αποφυγής του φόρου. Θα πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η απλή αναφορά φορολογικών ρυθμίσεων που θα μπορούσαν ενδεχομένως να αποτελούν επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι έχει όντως πραγματοποιηθεί επιθετικός φορολογικός σχεδιασμός.

3.3. Η πρόταση της Επιτροπής θα πρέπει να δημιουργήσει ίσους όρους ανταγωνισμού και φορολογική δικαιοσύνη μεταξύ των εταιρειών που διαθέτουν πλαίσιο επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού και όσων δεν διαθέτουν, αλλά υπόκεινται σε υψηλότερη φορολογία προκειμένου να αντισταθμιστεί η διάβρωση της φορολογικής βάσης στα επιμέρους κράτη μέλη.

3.4. Η πρόταση έχει ιδιαίτερα ευρύ πεδίο εφαρμογής. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι η οδηγία θα αποτελέσει ικανό αποτρεπτικό παράγοντα για τον επιθετικό φορολογικό σχεδιασμό. Απαιτούνται ακριβέστερες απαιτήσεις για τον χαρακτηρισμό μιας συναλλαγής ως δηλωτέας, προκειμένου να αποφευχθεί η υποβολή υπερβολικού αριθμού δηλώσεων από τις επιχειρήσεις, με χρονοβόρες διοικητικές διαδικασίες που επιβαρύνουν τόσο τις φορολογικές αρχές όσο και τους φορολογούμενους.

3.5. Πρέπει να αποφευχθεί το εύρος διαφορετικών ερμηνειών και κατά συνέπεια απαιτείται περισσότερη καθοδήγηση από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη προκειμένου η πρόταση να καταστεί αποτελεσματική. Αυτό αφορά ιδιαίτερα την εφαρμογή της αρχής του πλήρους ανταγωνισμού των κατευθυντηρίων γραμμών του ΟΟΣΑ για τις τιμές των ενδοομιλικών συναλλαγών.

3.6. Επιπλέον, η πρόταση οδηγίας αφήνει ορισμένα ζητήματα ανεπίλυτα, όπως ο τρόπος με τον οποίο θα εφαρμοστεί στους φορολογούμενους στην ψηφιακή οικονομία, δεδομένης της δυσκολίας προσδιορισμού της φυσικής παρουσίας τους ως υποκειμένων σε φόρο στις επιμέρους δικαιοδοσίες των κρατών μελών. Ένα άλλο ζήτημα σχετίζεται με τη σαφήνεια των κριτηρίων που καθορίζονται στην πρόταση προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη προσέγγιση σε όλους τους εθνικούς κανόνες που διέπουν τις κυρώσεις λόγω μη υποβολής εκθέσεων.

3.7. Η ΕΟΚΕ θεωρεί αναγκαία μια πιο ολοκληρωμένη εκτίμηση αντικτύπου προκειμένου να εξασφαλιστεί η αναλογικότητα της προτεινόμενης οδηγίας. Είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί πόσο χρονοβόρα θα είναι για τις φορολογικές αρχές και τους ενδιάμεσους/ τις επιχειρήσεις η συμμόρφωση με τους κανόνες.

3.8. Η Επιτροπή προτείνει να χρησιμοποιείται από τα επιμέρους κράτη μέλη το εργαλείο αυτόματης ανταλλαγής πληροφοριών, ούτως ώστε τα στοιχεία που κοινοποιούνται από τους ενδιαμέσους να διατίθενται στα άλλα κράτη μέλη. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής δεδομένου ότι οι ισχύουσες νομικές διατάξεις δεν επιτρέπουν στα κράτη μέλη να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε περίπτωση που υποπίπτουν στην αντίληψή τους μηχανισμοί φοροαποφυγής ή/και φοροδιαφυγής.

3.9. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν την έγκαιρη και αποτελεσματική εφαρμογή της Οδηγίας για την επίλυση διαφορών ⁽²⁾.

3.10. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι, με τη χρήση μηχανισμών επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού, ορισμένες εταιρείες με διασυνοριακές δραστηριότητες μετατοπίζουν σημαντικό μέρος των κερδών που πραγματοποιούν σε ένα δεδομένο κράτος μέλος προς δικαιοδοσίες κρατών με χαμηλότερο φορολογικό συντελεστή, μειώνοντας έτσι, τεχνητά, τις φορολογικές βάσεις των κρατών μελών και προκαλώντας σοβαρές στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία τα κράτη μέλη πρέπει να προβλέπουν στην εθνική τους νομοθεσία κυρώσεις για την παραβίαση της οδηγίας, οι οποίες ισχύουν τόσο για τους ενδιαμέσους όσο και για τους φορολογούμενους που χρησιμοποιούν μηχανισμούς επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού.

3.11. Στο σημείο αυτό, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εισαγάγει σαφείς κανόνες στην πρόταση οδηγίας σχετικά με τον εντοπισμό των πιθανών αιτιών που θεμελιώνουν ευθύνη εκ μέρους των φορολογουμένων και των ενδιαμέσων που χρησιμοποιούν μηχανισμούς επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού και να αφήσει τα κράτη μέλη να αποφασίσουν σχετικά με το ύψος των κυρώσεων.

3.12. Είναι επιτακτική ανάγκη η Επιτροπή να προστατεύει τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις και τον ελεύθερο ανταγωνισμό στην ενιαία αγορά, συμπεριλαμβανομένης της δίκαιης κατανομής της φορολογικής επιβάρυνσης. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να καθορίσει τους τομείς στους οποίους μπορεί να προσθέσει στις κατηγορίες διακριτικών που υποδεικνύουν μηχανισμούς επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού και οι οποίες απαριθμούνται στο παράρτημα της οδηγίας μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

3.13. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι οι μηχανισμοί υποβολής εκθέσεων δεν πρέπει να δημιουργούν αστάθεια στη φορολογική νομοθεσία λόγω των συχνών αλλαγών, καθώς και ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η άμεση φορολογία εμπίπτει στη νομοθετική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

3.14. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την απόφαση της Επιτροπής να παράσχει υλικοτεχνική και τεχνική υποστήριξη στα κράτη μέλη για την εφαρμογή του ασφαλούς κεντρικού ευρετηρίου το οποίο θα χρησιμοποιείται για την καταγραφή των πληροφοριών που υπόκεινται στη διοικητική συνεργασία. Δεδομένης της πολυπλοκότητας ορισμένων μηχανισμών επιθετικού φορολογικού σχεδιασμού, η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να υποστηρίξει και αυτή τα κράτη μέλη όσον αφορά την κατάρτιση του προσωπικού που θα είναι υπεύθυνο για την καταγραφή και ανταλλαγή των σχετικών πληροφοριών.

3.15. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει την πενήνήμερη προθεσμία υποβολής στοιχείων προκειμένου να διασφαλιστεί ότι είναι εφικτή για τις οντότητες που υπόκεινται σε υποχρέωση υποβολής στοιχείων και, συγχρόνως, ότι συνάδει με τον στόχο μιας αποτελεσματικής πολιτικής για την υποβολή εκθέσεων. Επομένως, φαίνεται απαραίτητο και αναλογικό να παραταθεί η εν λόγω προθεσμία.

3.16. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να αναθεωρήσει το χρονοδιάγραμμα για την αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας, ώστε να καταρτίζεται έκθεση ανά διετία, και ζητεί η έκθεση να δημοσιοποιείται στους Ευρωπαίους φορολογούμενους και πολίτες. Δεδομένης της σημαντικής διοικητικής προσπάθειας, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η εν λόγω ανά διετία έκθεση θα διασφαλίζει τη διαφάνεια, εάν συγκεντρώνει ποσοτικά δεδομένα χωρίς να παραβιάζει τα νόμιμα δικαιώματα των εταιρειών.

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

⁽²⁾ Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τους μηχανισμούς επίλυσης διαφορών διπλής φορολογίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Βελτίωση των μηχανισμών επίλυσης διαφορών διπλής φορολογίας», ECO/420, (EE C 173 της 31.5.2017, σ. 29).

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Σύσταση για σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με την οικονομική πολιτική της ζώνης του ευρώ»

[COM(2017) 770 final]

(2018/C 197/06)

Εισηγητής: ο κ. **Javier DOZ ORRIT**

| | |
|---|---|
| Αίτηση διαβούλευσης | Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 18.1.2018 |
| Νομική βάση | Άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα | Οικονομική και νομισματική ένωση, Οικονομική και κοινωνική συνοχή |
| Υιοθετήθηκε από το ειδικευμένο τμήμα | 20.12.2017 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 18.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 182/2/5 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την έμφαση που δίνει η σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις πολιτικές της ζώνης του ευρώ ⁽¹⁾ στη βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, την ανθεκτικότητα και τη σύγκλιση.

1.2. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η οικονομική ανάκαμψη, μολονότι οι ρυθμοί της έχουν επιταχυνθεί στη ζώνη του ευρώ από το προηγούμενο έτος, εξακολουθεί να είναι «εύθραυστη», «ημιτελής» και «άτυπη», όπως αναφέρεται στις φθινοπωρινές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ⁽²⁾.

1.3. Παρά την αριθμητική αύξηση των νέων θέσεων εργασίας, υπάρχουν πολυάριθμα στοιχεία, τόσο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, που δείχνουν ότι η υποτονικότητα της αγοράς εργασίας παραμένει σημαντική, πράγμα το οποίο ευθύνεται για τη σχετικά χαμηλή αύξηση των μισθών σε σχέση με την ένταση της οικονομικής ανάκαμψης. Η επίμονη ανεργία και η υποαπασχόληση στη ζώνη του ευρώ συνεπάγονται απώλεια δεξιοτήτων και παραγωγικής ικανότητας για τα εν λόγω κράτη μέλη και αποτελούν σοβαρή απειλή για την κοινωνική ένταξη, την ευημερία και την ισότητα.

1.4. Επιπλέον, οι επενδύσεις στη ζώνη του ευρώ παραμένουν κάτω από τα επίπεδα του 2008, συμβάλλοντας επίσης σε σημαντικές απώλειες παραγωγικού δυναμικού σε πολλά κράτη μέλη της ζώνης του ευρώ. Το συνεχιζόμενο πλεόνασμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών της ζώνης του ευρώ σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο αφήνει εξάλλου να εννοηθεί ότι η εγχώρια ζήτηση παραμένει χαμηλή στην εν λόγω ζώνη.

1.5. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει ότι τα υψηλά επίπεδα δημόσιου και ιδιωτικού χρέους στη ζώνη του ευρώ καθιστούν την οικονομία της εύαλωτη και συμμερίζεται την ανάγκη μείωσής τους.

1.6. Έπειτα από προσεκτική εξέταση των σχετικών ευκαιριών και κινδύνων που απορρέουν από τους παραπάνω παράγοντες, η ΕΟΚΕ διαφωνεί με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για έναν γενικά ουδέτερο δημοσιονομικό προσανατολισμό και προτείνει, αντ' αυτού, έναν θετικό δημοσιονομικό προσανατολισμό της τάξης του 0,5 % του ΑΕγχΠ. Η πιθανότητα επιβράδυνσης της ανάπτυξης μεταξύ 2017 και 2019 που προβλέπει η Επιτροπή, η αλλαγή που ανακοινώθηκε στη νομισματική πολιτική της ΕΚΤ, το συνεχιζόμενο προφανές επενδυτικό έλλειμμα και οι παγκόσμιοι εμπορικοί και γεωπολιτικοί κίνδυνοι απαιτούν επίσης να περάσει η σκυτάλη από τη νομισματική πολιτική στη δημοσιονομική πολιτική.

⁽¹⁾ Σύσταση για σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με την οικονομική πολιτική της ζώνης του ευρώ, COM(2017) 770 final.

⁽²⁾ Ευρωπαϊκές οικονομικές προβλέψεις — φθινόπωρο 2017, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Νοέμβριος 2017.

1.7. Η παροχή δημοσιονομικών κινήτρων εστιασμένων στις δημόσιες επενδύσεις μπορεί να επιφέρει αύξηση της ζήτησης, βραχυπρόθεσμα, αλλά και επέκταση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων, μακροπρόθεσμα, αντιμετωπίζοντας έτσι το ζήτημα της βιωσιμότητας του δημόσιου χρέους. Οι εν λόγω δημόσιες επενδύσεις θα πρέπει να εστιάσουν όχι μόνο στις υποδομές αλλά και στην εκπαίδευση και τις πολιτικές για τις δεξιότητες («κοινωνικές επενδύσεις»), συμβάλλοντας έτσι στην υλοποίηση ορισμένων από τις αρχές του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων που διακηρύχθηκε πρόσφατα.

1.8. Η ΕΟΚΕ συνιστά, κατά την εφαρμογή των δημοσιονομικών κανόνων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μην συμπεριλαμβάνει τις δημόσιες δαπάνες για τις επενδύσεις στο πεδίο εφαρμογής του συμφώνου Σταθερότητας και Ανάπτυξης.

1.9. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη ρητή αναφορά που περιλαμβάνεται στη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα σε διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, οι οποίες όχι μόνο αυξάνουν την παραγωγικότητα και το αναπτυξιακό δυναμικό, βελτιώνουν το επιχειρηματικό περιβάλλον και προωθούν τις επενδύσεις αλλά, και ταυτόχρονα στηρίζουν τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας και μειώνουν τις ανισότητες, όπως έχει ζητήσει η ΕΟΚΕ σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της⁽³⁾. Επαναλαμβάνει ότι, για να εξασφαλιστεί η ζωτικής σημασίας υποστήριξη των πολιτών στην προσπάθεια ανασυγκρότησης της ζώνης του ευρώ και υλοποίησης των απαιτούμενων διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων, πρέπει να ενισχυθεί η κοινωνική διάσταση των μεταρρυθμίσεων και να αναπτυχθούν δημοκρατικές και διαφανείς μορφές διακυβέρνησης της ζώνης του ευρώ που θα αποσκοπούν στη διασφάλιση οικονομικής ευημερίας και υψηλού βιοτικού επιπέδου.

1.10. Η ΕΟΚΕ συγχαίρει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την έκκληση που απηύθυνε στα κράτη μέλη να καταπολεμήσουν τη φοροδιαφυγή και να συνεχίσουν, μεταξύ άλλων, τις προσπάθειες για την καθιέρωση μιας κοινής ενοποιημένης βάσης φορολογίας εταιρειών (ΚΕΒΦΕ). Θεωρεί επίσης ότι, για οικονομικούς, πολιτικούς και ηθικούς λόγους, πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα των θεσμικών οργάνων και των κρατών μελών της ΕΕ να εφαρμόζουν αποτελεσματικά μέτρα —εκείνα που έχουν ήδη συμφωνηθεί αλλά και νέα μέτρα— για την καταπολέμηση της φορολογικής απάτης, της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και των παράνομων δραστηριοτήτων σε φορολογικούς παραδείσους.

1.11. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τις απαραίτητες ενέργειες για την εμβάθυνση της ΟΝΕ, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται η ταχεία και πλήρης υλοποίηση τόσο της Τραπεζικής Ένωσης, μέσω της θέσπισης ενός Ευρωπαϊκού Συστήματος Εγγύησης Καταθέσεων, της καθιέρωσης κοινού μηχανισμού ασφαλείας για το Ενιαίο Ταμείο Εξυγίανσης και της ενίσχυσης του ευρωπαϊκού εποπτικού πλαισίου για να αποτραπεί η συσσώρευση κινδύνων, όσο και της Ένωσης Κεφαλαιαγορών. Αυτές πρέπει να συμβάλουν όχι μόνο στη βελτιωμένη και διαφοροποιημένη χρηματοδότηση της οικονομίας, αλλά και στη βελτίωση της ασφάλειας, της σταθερότητας και της ανθεκτικότητας του οικονομικού συστήματος, μέσω του διασυννοριακού επιμερισμού των ιδιωτικών κινδύνων και της χρηματοπιστωτικής ολοκλήρωσης.

1.12. Σύμφωνα με την προηγούμενη γνωμοδότησή της ECO/435, η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την άποψή της ότι το ευρώ είναι το νόμισμα ολόκληρης της ΕΕ και τονίζει την ανάγκη για:

- δημιουργία δημοσιονομικής ένωσης,
- ενίσχυση της ευθύνης και της οικείωσης των κρατών μελών όσον αφορά τις υποχρεώσεις έναντι της ζώνης του ευρώ,
- θέσπιση διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων στο πλαίσιο της πλατφόρμας του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου,
- περαιτέρω ενίσχυση του οικονομικού συντονισμού και της διακυβέρνησης και δημιουργία Ευρωπαϊκού Νομισματικού Ταμείου,
- βελτίωση του συστήματος χρηματοπιστωτικής διαμεσολάβησης, που θα οδηγήσει στην ενίσχυση των πραγματικών μακροπρόθεσμων επενδύσεων με τη βελτιστοποίηση του ρόλου της ΕΤΕπ, του ΕΤΕ και του ΕΤΣΕ 2.0,
- μεγιστοποίηση της ανθεκτικότητας της ΟΝΕ προκειμένου να μπορεί να ασκήσει μεγαλύτερη επιρροή σε παγκόσμιο επίπεδο.

2. Ιστορικό πλαίσιο

2.1. Έπειτα από την έναρξη της συζήτησης για το μέλλον της Ευρώπης και την υποβολή συνοδευτικών εγγράφων προβληματισμού όσον αφορά κυρίως την εμβάθυνση της ΟΝΕ και το μέλλον της κοινωνικής διάστασης της ΕΕ, καθώς και μετά τη διακήρυξη για τον ευρωπαϊκό πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων κατά την κοινωνική σύνοδο κορυφής του Γκέτεμποργκ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε την Ετήσια Επισκόπηση της Ανάπτυξης, συνοδευόμενη από σύσταση σχετικά με τις πολιτικές της ζώνης του ευρώ για το 2018. Οι κύριες συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τα κράτη παρατίθενται στα ακόλουθα σημεία ως εξής:

⁽³⁾ Βλέπε τις ακόλουθες γνωμοδοτήσεις της ΕΟΚΕ: Οικονομική πολιτική της ζώνης του ευρώ (2016) ΕΕ C 177 της 18.05.2016, σ. 41, Οικονομική πολιτική της ζώνης του ευρώ (2017) ΕΕ C 173 της 31.05.2017, σ. 33· Οικονομική πολιτική της ζώνης του ευρώ 2017 (πρόσθετη γνωμοδότηση) ΕΕ C 81 της 2.3.2018, σ. 216.

2.2. Να εφαρμόσουν πολιτικές που να στηρίζουν τη βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη και να βελτιώνουν την ανθεκτικότητα, την επανεξισορρόπηση και τη σύγκλιση. Τα κράτη μέλη με ελλείμματα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ή υψηλό εξωτερικό χρέος θα πρέπει επιπλέον να επιδιώξουν τη συγκράτηση της ανάπτυξης στο κόστος εργασίας ανά μονάδα προϊόντος. Τα κράτη μέλη με πλεονάσματα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών θα πρέπει επίσης να προωθήσουν την αύξηση των μισθών και να εφαρμόσουν κατά προτεραιότητα μέτρα που να ευνοούν τις επενδύσεις, να στηρίζουν την εγχώρια ζήτηση και να διευκολύνουν την επανεξισορρόπηση στη ζώνη του ευρώ.

2.3. Να θέσουν ως στόχο έναν γενικά ουδέτερο δημοσιονομικό προσανατολισμό σε συνολικό επίπεδο για τη ζώνη του ευρώ, καθώς και ένα ισορροπημένο μείγμα πολιτικών.

2.4. Να εφαρμόσουν μεταρρυθμίσεις που να προωθούν τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων απασχόλησης, ίσες ευκαιρίες και πρόσβαση στην αγορά εργασίας, δίκαιες συνθήκες εργασίας και στήριξη της κοινωνικής προστασίας και ένταξης.

2.5. Να συνεχίσουν τις εργασίες για την ολοκλήρωση της Τραπεζικής Ένωσης αναφορικά με τη μείωση και τον επιμερισμό κινδύνων, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης Ευρωπαϊκού Συστήματος Εγγύησης Καταθέσεων, της λειτουργίας του κοινού μηχανισμού ασφαλείας για το Ενιαίο Ταμείο Εξυγίανσης και της ενίσχυσης του ευρωπαϊκού εποπτικού πλαισίου για να αποτραπεί η συσσώρευση κινδύνων.

2.6. Να λάβουν μέτρα για την αισθητή επιτάχυνση της μείωσης των επιπέδων των μη εξυπηρετούμενων δανείων, με βάση το συμφωνηθέν στο πλαίσιο του Συμβουλίου (Ecofin) σχέδιο δράσης, και την προώθηση ομαλής απομόχλευσης σε κράτη μέλη με υψηλό ιδιωτικό χρέος. Να ενισχύσουν την ολοκλήρωση και ανάπτυξη των κεφαλαιαγορών της ΕΕ για τη στήριξη της μεγέθυνσης στην πραγματική οικονομία, με παράλληλη διασφάλιση της σταθερότητας των χρηματοπιστωτικών αγορών.

2.7. Να πραγματοποιήσουν ταχεία πρόοδο για την ολοκλήρωση της ONE.

3. Γενικές και ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Η αύξηση της παραγωγής βελτιώθηκε σε σύγκριση με τις προηγούμενες προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επεκτάθηκε σε περισσότερα κράτη μέλη της ζώνης του ευρώ σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να επισημανθούν τα ακόλουθα τρία ζητήματα:

3.2. Πρώτον, το γεγονός ότι αυτή η επιτάχυνση της ανάκαμψης προκύπτει μετά από μία σχετικά μακρά περίοδο στασιμότητας στη ζώνη του ευρώ στο σύνολό της, σε σύγκριση με οικονομίες όπως εκείνη των ΗΠΑ. Η στασιμότητα αυτή και η αποτυχία των οικονομικών πολιτικών της ζώνης του ευρώ να τη μετριάσουν είχε σοβαρές οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες σε πολλές περιοχές της εν λόγω ζώνης και υπονόησε την εμπιστοσύνη των πολιτών στην ικανότητα της ΕΕ να εξασφαλίσει ευημερία.

3.3. Δεύτερον, στις φθινοπωρινές προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το ποσοστό του ρυθμού ανάπτυξης για το 2017 (2,2 %) είναι πιθανό να αποτελεί τη μέγιστη τιμή σε σύγκριση με το 2018 και το 2019, όταν η οικονομική ανάπτυξη αναμένεται να συρρικνωθεί ελαφρώς (κατά 2,1 % και 1,9 %, αντίστοιχα). Η εγχώρια ζήτηση στη ζώνη του ευρώ, όπως φαίνεται από το εκπληκτικά υψηλό πλεόνασμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο, παρέμεινε χαμηλή· η ιδιωτική κατανάλωση, αν και αυξανόμενη, αναμένεται να επιβραδυνθεί, ενώ το επενδυτικό κενό παραμένει.

3.4. Τρίτον, η ανάκαμψη εξαρτήθηκε από τη στήριξη των επεκτατικών και μη συμβατικών νομισματικών πολιτικών που εφαρμόζει μέχρι σήμερα ενεργά η ΕΚΤ, παράλληλα με αδικαιολόγητο περιορισμό της δημοσιονομικής πολιτικής. Η ΕΚΤ ανακοίνωσε πρόσφατα τη σταδιακή κατάργηση των μη συμβατικών πολιτικών της. Μολονότι αυτό δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι θα καταργηθεί η στήριξη της νομισματικής πολιτικής, δεν έχει μειωθεί ούτε η ανάγκη για δημοσιονομικές πολιτικές που θα στηρίζουν περισσότερο την ανάκαμψη.

3.5. Εκτός από τις μεταβολές της νομισματικής πολιτικής και τις προβλέψεις για επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξης μετά το 2018, υπάρχουν και άλλοι λόγοι που οδήγησαν στην πρόταση σχετικά με έναν ελαφρώς θετικό δημοσιονομικό προσανατολισμό για τη ζώνη του ευρώ, τον οποίο η ΕΟΚΕ θα τοποθετούσε στο 0,5 % του ΑΕγχΠ: το επίμονο επενδυτικό έλλειμμα που δεν απαντάται σε άλλες οικονομικές περιοχές του κόσμου, τα πολύ υψηλά ποσοστά ανεργίας (9,1 % το 2017) και η συνεχιζόμενη ύπαρξη γεωπολιτικών κινδύνων και κινδύνων σχετιζόμενων με το παγκόσμιο εμπόριο λόγω της εμφάνισης πολιτικών προστατευτισμού που προωθούνται ιδιαίτερα από τις ΗΠΑ. Είναι, επομένως, αναγκαίο, να χρησιμοποιηθούν στο μείγμα πολιτικών όλα τα μέσα που ευνοούν τη βιώσιμη ανάπτυξη.

3.6. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ένας κάπως πιο επεκτατικός δημοσιονομικός προσανατολισμός για ολόκληρη τη ζώνη του ευρώ από εκείνον που πρότεινε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ήταν επωφελής για την ανάκαμψη και μακροπρόθεσμα συμβατός με τη βιωσιμότητα του δημόσιου χρέους. Η χρήση του χρυσού κανόνα για τις επενδύσεις (συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών επενδύσεων) κατά την εφαρμογή των δημοσιονομικών κανόνων θα βοηθούσε στην προκειμένη περίπτωση και θα δημιουργούσε ένα ευνοϊκό πλαίσιο για περισσότερο ανοδική σύγκλιση και ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς. Εξίσου σημαντική θα ήταν η προώθηση των κοινωνικά υπεύθυνων επενδύσεων και των επενδύσεων με στόχο την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ) του ΟΗΕ.

3.7. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την απόλυτη συμφωνία της με την ανάγκη που επισημαίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου οι χώρες με δημοσιονομικά περιθώρια και πλεονασματικά ισοζύγια πληρωμών να αυξήσουν τα ποσοστά των δημόσιων επενδύσεων με το σκεπτικό ότι αυτό «[...] θα μπορούσε να έχει σημαντικές θετικές δευτερογενείς επιπτώσεις στην υπόλοιπη ζώνη του ευρώ. Ο μακροπρόθεσμος αντίκτυπος στο ΑΕγχΠ υπερβαίνει τα βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα διότι οι δημόσιες επενδύσεις αυξάνουν την παραγωγικότητα των ιδιωτικών κεφαλαίων και της εργασίας επί σημαντικό χρονικό διάστημα»⁽⁴⁾.

3.8. Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει το αίτημα της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη με έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών και υψηλό εξωτερικό χρέος να επικεντρωθούν στη βελτίωση όχι μόνο της παραγωγικότητας τους αλλά και του επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η δίκαιη αναδιανομή του εισοδήματος και του πλούτου που πηγάζουν από τα κέρδη παραγωγικότητας θα αυξήσει την ισότητα και θα έχει θετικό αντίκτυπο στην εγχώρια αγορά και στη συνολική ζήτηση στη ζώνη του ευρώ. Είναι σημαντικό να τονωθεί η εγχώρια ζήτηση, που αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης και την υπέρβαση της κρίσης. Η αύξηση των μισθών, ιδίως των χαμηλότερων, είναι σήμερα ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία για την επίτευξη αυτών των στόχων στην ευρωπαϊκή οικονομία και κοινωνία.

3.9. Ο συντονισμός των φορολογικών πολιτικών θα πρέπει να συμπληρωθεί με βήματα προόδου προς την κατεύθυνση της φορολογικής εναρμόνισης, ένας από τους βασικούς στόχους της οποίας είναι η πάταξη της φοροαποφυγής στην ΕΕ. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την επείγουσα έγκριση της οδηγίας σχετικά με την εφαρμογή της κοινής ενοποιημένης φορολογικής βάσης για τις εταιρείες (ΚΕΒΦΕ). Η εν λόγω οδηγία αποτελεί απαραίτητο μέσο για την εφαρμογή των μέτρων που θέτουν τέλος στη σκανδαλώδη φοροδιαφυγή που πραγματοποιείται από διάφορες πολυεθνικές εταιρείες και στερεί από τους δημόσιους προϋπολογισμούς ποσό κυμαινόμενο μεταξύ 40 και 60 δισεκατομμύρια ευρώ⁽⁵⁾, ενώ παράλληλα ασκεί αθέμιτο ανταγωνισμό εις βάρος των επιχειρήσεων που συμμορφώνονται με τις φορολογικές τους υποχρεώσεις.

3.10. Η φορολογική απάτη, η νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και γενικά το άθροισμα των παράνομων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε φορολογικούς παραδείσους διακινούν ποσά πολύ υψηλότερα από εκείνα που αναφέρονται στο προηγούμενο σημείο, τα οποία αφαιρούνται από τα δημόσια οικονομικά σε μια χρονική στιγμή κατά την οποία είναι ιδιαίτερα απαραίτητα. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, η ανάληψη ηγετικού ρόλου στον παγκόσμιο αγώνα για την καταπολέμηση αυτών των εγκληματικών πράξεων θα πρέπει να καταστεί προτεραιότητα για τα θεσμικά όργανα και τα κράτη μέλη της ΕΕ. Επιπλέον, χρειάζεται να τεθούν επείγοντως σε εφαρμογή τα νομικά μέσα που έχουν ήδη εγκριθεί για την εξάλειψή τους και να ληφθούν όλα τα αναγκαία μέτρα για τη σημαντική μείωσή τους.

3.11. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι στο πλαίσιο των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στις μεταρρυθμίσεις που ενθαρρύνουν την αύξηση της παραγωγικότητας, αλλά και που ενισχύουν την ασφάλεια των θέσεων εργασίας και του συστήματος κοινωνικής προστασίας στο πλαίσιο των κατάλληλων επιχειρηματικών συνθηκών. Στον σημερινό σύγχρονο κόσμο, καμία χώρα της ζώνης του ευρώ δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστική όταν στηρίζεται σε χαμηλούς μισθούς και επισφαλείς θέσεις εργασίας. Κρίνεται σκόπιμο να δοθεί έμφαση στις μεταρρυθμίσεις που συνδυάζουν την ευελιξία κατόπιν διαπραγματεύσεων και την ασφάλεια έτσι ώστε να ενισχυθούν οι δεξιότητες και η καινοτομία και να δημιουργηθούν κίνητρα προς αυτή την κατεύθυνση. Οι μεταρρυθμίσεις στην αγορά εργασίας θα πρέπει να προωθούν μεγαλύτερη σταθερότητα στην απασχόληση, η οποία θα συμβάλει στη βελτίωση τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης στην οικονομία της ζώνης του ευρώ, ακόμη και βραχυπρόθεσμα. Θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στην ενίσχυση των συλλογικών διαπραγματεύσεων, με βάση την αυτονομία των κοινωνικών εταίρων και του κοινωνικού διαλόγου.

3.12. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τα προτεινόμενα μέτρα για την ολοκλήρωση της τραπεζικής ένωσης είναι αναγκαία για να μετριάσουν την πίεση που ασκείται στους κρατικούς προϋπολογισμούς και ταυτόχρονα διασφαλίζουν το δημόσιο συμφέρον με τη σταθερότητα του τραπεζικού συστήματος.

⁽⁴⁾ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής: Analysis of the Euro Area economy, accompanying the document, Recommendation for a Council Recommendation on the economic policy of the euro area (Ανάλυση της οικονομίας της ζώνης του ευρώ, που συνοδεύει το έγγραφο Σύσταση για σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με την οικονομική πολιτική της ζώνης του ευρώ, SWD(2017) 660 final, σ. 5.

⁽⁵⁾ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, ο.π., σελίδα 9.

3.13. Επίσης, πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για την οικοδόμηση της Ένωσης Κεφαλαιαγορών. Μαζί με την Τραπεζική Ένωση, η Ένωση Κεφαλαιαγορών πρέπει να διευρύνει και να διαφοροποιήσει τις πηγές χρηματοδότησης για την οικονομία. Η ενίσχυση του διασυνοριακού ιδιωτικού επιμερισμού των κινδύνων και η χρηματοπιστωτική ολοκλήρωση θα πρέπει να καταστήσουν το χρηματοδοτικό και οικονομικό σύστημα ασφαλέστερο, σταθερότερο και πιο ανθεκτικό στους κλυδωνισμούς. Παράλληλα, θα μπορούν να αντιμετωπίζονται καλύτερα οι ασύμμετρες επιπτώσεις ενδεχόμενων οικονομικών κλυδωνισμών, πράγμα που θα ωφελήσει όλα τα κράτη μέλη.

3.14. Σε συμφωνία με τα προαναφερθέντα, η ΕΟΚΕ τονίζει για άλλη μια φορά ότι το ζήτημα των μη εξυπηρετούμενων τραπεζικών δανείων είναι υψίστης σημασίας για την ολοκλήρωση των πολιτικών που αποσκοπούν στην τόνωση της ανάπτυξης. Θα πρέπει να ληφθούν πάραυτα μέτρα για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη ζητήματα σχετικά με την προστασία των καταναλωτών.

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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»

[COM(2017) 281 final — 2017/0123 (COD)]

(2018/C 197/07)

Εισηγητές: οι κ. **Stefan BACK** και **Pasi MOISIO**

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 15.6.2017 Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 20.6.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρο 91 της ΣΛΕΕ |
| Αρμόδιο τμήμα | Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 4.1.2018 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 18.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 221/3/2 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την υποστήριξή της προς τον στόχο της πρότασης και προς ολόκληρη τη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα προκειμένου να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού τομέα συγκοινωνιών, με μέλημα —μεταξύ άλλων— μια κοινωνικά δίκαιη και ανταγωνιστική εσωτερική αγορά υπηρεσιών οδικών μεταφορών ⁽¹⁾.

1.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την έμφαση που δίνει η ανακοίνωση στην καθαρή, συνεργατική και συνδεδεμένη κινητικότητα η οποία επιτρέπει βιώσιμες και αποδοτικές πολυτροπικές επιλογές, καθώς και για την αναγνώριση της ζωτικής σημασίας των οδικών μεταφορών.

1.3. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επικροτεί τους στόχους της πρότασης που αποσκοπούν στη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε μια μη κατακερματισμένη εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών, στην αποφυγή υπερβολικών διοικητικών επιβαρύνσεων για τις επιχειρήσεις, στη βελτίωση της σαφήνειας και της επιβολής του κανονιστικού πλαισίου και στην αντιμετώπιση καταχρήσεων όπως η χρήση εικονικών εταιρειών, μη διαφανών επιχειρηματικών μοντέλων και παράνομων ενδομεταφορών.

1.4. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τους στόχους της πρότασης όσον αφορά την προσθήκη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 απαιτήσεων εγκατάστασης που θα αποτρέπουν τη χρήση εικονικών εταιρειών στις οδικές μεταφορές, και θα ενισχύουν την επίβλεψη της συμμόρφωσης, μεταξύ άλλων μέσω της βελτίωσης της διασυννοριακής συνεργασίας των αρχών και της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού ηλεκτρονικού μητρώου επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU).

Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει, επίσης, τη βελτίωση των κανόνων σχετικά με τις διαδικασίες επί παραβάσει και την αξιολόγηση των κυρώσεων που συνεπάγονται κίνδυνο απώλειας της αξιοπιστίας, που βελτιώνουν την ασφάλεια δικαίου. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της εναρμονισμένης εφαρμογής των απαιτήσεων ως προς τα όρια που καθορίζονται στο άρθρο 6, σημείο 1 τρίτο εδάφιο, στοιχεία α) και β), προκειμένου οι παραβάσεις να έχουν επίδραση στην αξιοπιστία.

Σε ό, τι αφορά τις εικονικές εταιρείες, η ΕΟΚΕ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αποτελεσματική επιβολή του νόμου θα συνεχίσει να εξαρτάται από την αποτελεσματικότητα των εθνικών αρχών, την αποτελεσματική διασυννοριακή συνεργασία και την ομοιόμορφη ερμηνεία των κριτηρίων σύστασης εταιρειών. Στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να ληφθεί υπόψη η πρόοδος στον τομέα της ψηφιακής τεχνολογίας.

⁽¹⁾ ΕΕ C 13 της 15.1.2016, σ. 176.

Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη βελτίωση των πληροφοριών που διατίθενται στα εθνικά μητρώα και την καθιέρωση προθεσμιών για την ικανοποίηση των αιτημάτων για πληροφορίες. Η ΕΟΚΕ θα επικροτούσε την πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο των ελεγκτικών αρχών σε ηλεκτρονικά διαθέσιμες πληροφορίες στα εθνικά μητρώα.

Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τα δεδομένα που πρέπει να περιέχονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικές με τους οδηγούς που απασχολεί μια επιχείρηση, στοιχείο σημαντικό για τον καθορισμό του επιπέδου συμμόρφωσης με το εργατικό και κοινωνικό δίκαιο, και καλεί την Επιτροπή να εξετάσει ένα τέτοιο μέτρο.

1.5. Η ΕΟΚΕ αμφισβητεί τον ελλιπή τρόπο με τον οποίο εντάχθηκαν τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (ΕΕΟ) στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα και διερωτάται σχετικά με την προστιθέμενη αξία του μέτρου αυτού, έχοντας υπόψη ότι τα εν λόγω οχήματα παραμένουν εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τα ΕΕΟ θα πρέπει να καλύπτονται πλήρως από τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1071 και 1072/2009, αν και ενδεχομένως πιο χαλαρά.

1.6. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίηση της για τις βασικές κατευθύνσεις των τροπολογιών που προτείνονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 με στόχο την απλούστευση και αποσαφήνιση των κανόνων για τις ενδομεταφορές και την ενίσχυση της επίβλεψης της συμμόρφωσης. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπόψη της το δυναμικό του ψηφιακού ταχογράφου ως ενός αποτελεσματικού μέσου για την επίβλεψη της συμμόρφωσης και υποστηρίζει την έγκαιρη εγκατάστασή του και στα υπάρχοντα οχήματα.

Ωστόσο, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι προτεινόμενες τροπολογίες με θέμα τις ενδομεταφορές μπορούν να θεσπιστούν με επιτυχία και δίκαια, μόνον εάν εισαχθούν διατάξεις που να καθιστούν σαφές πότε η παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών παύει να είναι προσωρινή και υπάρχει υποχρέωση εγκατάστασης και εάν η πλήρης δέσμη κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων εφαρμόζεται σε κάθε ενδομεταφορά χωρίς εξαιρέσεις.

1.7. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι δεν αξιοποιήθηκε η ευκαιρία να διευκρινιστούν ορισμένα περαιτέρω σημεία σχετικά με τους κανόνες ενδομεταφορών, οι οποίοι αποτέλεσαν αντικείμενο διαφορετικών ερμηνειών. Βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική επίβλεψη της συμμόρφωσης, ιδίως στους άμεσους ελέγχους, είναι οι σαφείς και απλοί κανόνες που επιτρέπουν άμεση και ορισμένη εκτίμηση της συμμόρφωσης με βάση άμεσα διαθέσιμα δεδομένα. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι, αν και η πρόταση αποτελεί βήμα προόδου, η νομοθεσία παραμένει ασαφής και επιδέχεται διαφορετική ερμηνεία όσον αφορά ορισμένα σημεία.

1.8. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η οδηγία 92/106/ΕΟΚ για τις συνδυασμένες μεταφορές, η οποία στην πράξη παρέχει παράλληλη πρόσβαση στην αγορά, δεν εξετάζεται ταυτόχρονα με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1071 και 1072/2009. Για να υπάρξει αποτελεσματική νομοθεσία, όλων των ειδών ενδομεταφορές πρέπει να υπόκεινται σε παρόμοιους κανόνες.

1.9. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού οδικών μεταφορών ως αποτελεσματικού μέσου για τη βελτίωση της διασυνοριακής επιβολής του νόμου σε αυτόν τον τομέα.

2. Ιστορικό

2.1. Η πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 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 αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 31 Μαΐου 2017.

2.2. Οι κύριοι στόχοι της πρότασης είναι οι εξής:

Η δημιουργία συνθηκών για ανταγωνιστικές και δίκαιες συγκοινωνίες, η εξάλειψη των εικονικών εταιρειών, η απλούστευση και αποσαφήνιση των κανόνων ενδομεταφορών, η συμβολή στην αποτελεσματική επίβλεψη μέσω της βελτίωσης της συνεργασίας μεταξύ των αρχών, αλλά και μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών.

2.3. Οι κύριοι στόχοι της δέσμης ως συνόλου, πέραν των στόχων που εκτίθενται στα σημεία 2.1 και 2.2 ανωτέρω, αναφέρονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε κίνηση — Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους» [COM(2017) 283].

2.4. Η ανακοίνωση καθορίζει μια στρατηγική για την ΕΕ ώστε να διατηρήσει τον ηγετικό ρόλο της στον τομέα των οικολογικών, ανταγωνιστικών, συνεργατικών και συνδεδεμένων συγκοινωνιών, ο οποίος θα περιέχει βιώσιμες και αποδοτικές πολυτροπικές επιλογές. Αυτό είναι απαραίτητο λόγω του ζωτικού ρόλου της κινητικότητας στη λειτουργία μιας Ευρώπης χωρίς σύνορα και απαιτεί σύγχρονο σύστημα κινητικότητας, το οποίο είναι καθοριστικής σημασίας για τη μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών ανθρακικών εκπομπών.

2.5. Στην ανακοίνωση αναγνωρίζεται ο καίριος ρόλος των οδικών μεταφορών και συνοδεύεται από σύνολο προτάσεων που εστιάζουν στον τομέα αυτό, συμπεριλαμβανομένου του πλαισίου για ισχυρή εσωτερική αγορά, βελτιωμένων συνθηκών εργασίας στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, ψηφιοποιημένων μεταφορών και αναθεωρημένων κανόνων για τα οδικά τέλη.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη στρατηγική κινητικότητας που περιγράφεται στην ανακοίνωση, με έμφαση στη βέλτιστη πολυτροπικότητα και την αναγνώριση του ζωτικού ρόλου των οδικών μεταφορών.

3.2. Οι κύριοι στόχοι της πρότασης για την εξάλειψη των εικονικών εταιρειών και την απλούστευση των κανόνων σχετικά με τις οδικές εμπορευματικές ενδομεταφορές ώστε να καταστούν ευκολότεροι στην κατανόηση και την εφαρμογή συνάδουν με τον στόχο της διασφάλισης δίκαιης και ανταγωνιστικής εσωτερικής αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών που καθορίζεται στην ανακοίνωση και υποστηρίζονται πλήρως από την ΕΟΚΕ.

3.3. Η ΕΟΚΕ παραπέμπει στις προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της TEN/566 με θέμα «Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών — Πρόσδοος και προκλήσεις» και TEN/575 με θέμα «Εσωτερική αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών: κοινωνικό ντάμπινγκ και ενδομεταφορές», στις οποίες τονιζόταν η ανάγκη ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών, καθώς και η ανάγκη πρόληψης δραστηριοτήτων απάτης, καταστρατήγησης και κατάχρησης, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας εικονικών εταιρειών και της καταστρατήγησης των κανόνων για τις ενδομεταφορές. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της που η πρόταση εξετάζει ορισμένα από τα πολύ επειγόντα προβλήματα που τίθενται σε αυτές τις γνωμοδοτήσεις. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι δεν αξιοποιείται η ευκαιρία αυτή για τη ρητή αντιμετώπιση του κοινωνικού ντάμπινγκ, το οποίο ορίζει αναφανδόν στις γνωμοδοτήσεις της ⁽²⁾ ως πράξη απάτης, καταστρατήγησης και κατάχρησης (βλέπε επίσης το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με το κοινωνικό ντάμπινγκ στην Ευρωπαϊκή Ένωση της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, τμήμα I, παράγραφος 1 (2015/2255 (INI)).

3.4. Παραμένει, ωστόσο, το ερώτημα εάν τα μέσα που επιλέγονται για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών είναι επαρκή, εάν θα έπρεπε να έχουν ληφθεί άλλα ή περαιτέρω μέτρα και εάν τα προτεινόμενα μέτρα είναι δυσανάλογα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους.

3.5. Η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού οργανισμού οδικών μεταφορών, θα είναι καθοριστικής σημασίας για την ενίσχυση της διασυννοριακής επιβολής του νόμου στον τομέα των οδικών μεταφορών.

4. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 — Πρόσβαση στο επάγγελμα

4.1. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τις τροπολογίες στο άρθρο 1 καθόσον καθιστούν σαφέστερο το κείμενο ή προσδίδουν με άλλο τρόπο προστιθέμενη αξία βελτιώνοντας τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών. Η ΕΟΚΕ αμφιβάλλει για την προστιθέμενη αξία της προσθήκης μίας από τις πολλές πιθανές περιπτώσεις μη εμπορικής δραστηριότητας στην προτεινόμενη προσθήκη στο άρθρο 1 παράγραφος 4 στοιχείο β), χωρίς να εξετάζεται το ζήτημα του βάρους της απόδειξης που πρέπει καταρχήν να αφορά τους ασκούντες δραστηριότητα. Η πρόταση για το σημείο αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα από αυτά που επιλύει. Δεν προσθέτει ασφάλεια δικαίου και συνεπάγεται τον κίνδυνο αύξησης των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και της δημιουργίας μιας «γκρίζας αγοράς».

4.2. Η νέα παράγραφος 6 πρώτο εδάφιο του άρθρου 1 περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (ΕΕΟ) κάτω των 3,5 τόνων στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, τις απαλλάσσει όμως από τις απαιτήσεις αξιοπιστίας και επαγγελματικής ικανότητας, καθώς και από την απαίτηση για διαχειριστή μεταφορών.

Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι εν λόγω απαλλαγές στέλνουν πολύ αρνητικό μήνυμα. Η ΕΟΚΕ συνιστά να συμπεριληφθούν πλήρως τα ΕΕΟ τόσο στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 όσο και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, αν και ενδεχομένως με λιγότερο αυστηρό τρόπο. Μόνο με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστούν κοινό επίπεδο επαγγελματισμού στον κλάδο και ίσοι όροι ανταγωνισμού.

Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι πρέπει να παρέχονται επαρκείς πόροι για να αντιμετωπιστεί η αύξηση του όγκου εργασίας που απαιτείται για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με το διευρυμένο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

Η ΕΟΚΕ αμφισβητεί επίσης τη δυνατότητα που δίνεται στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν, εν όλω ή εν μέρει, τις διατάξεις για την αξιοπιστία, την επαγγελματική επάρκεια και τον διαχειριστή μεταφορών στα ΕΕΟ. Η επιλογή αυτή απειλεί να διαταράξει τη συνοχή της εσωτερικής αγοράς. Επιπλέον, δεν συνάδει με την πρόταση να διαγραφεί η δυνατότητα βάσει του ισχύοντος άρθρου 3.2, η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να προσθέτουν περαιτέρω απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα.

⁽²⁾ ΕΕ C 13 της 15.1.2016, σ. 176.

4.3. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη διαγραφή της δυνατότητας βάσει του άρθρου 3.2 για τα κράτη μέλη να επιβάλλουν πρόσθετες απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα, πέραν όσων προβλέπονται στο άρθρο 3.

4.4. Οι τροπολογίες που προτείνονται στα κριτήρια εγκατάστασης του άρθρου 5 έχουν ως στόχο να πλήξουν τις εικονικές εταιρείες. Οι προτεινόμενες απαιτήσεις είναι πιο ανεπτυγμένες από τις ισχύουσες διατάξεις. Η πρόταση δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην πραγματική άσκηση εμπορικών και διοικητικών δραστηριοτήτων στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης στο κράτος μέλος εγκατάστασης, στις οποίες φυλάσσονται επίσης τα βασικά εμπορικά έγγραφα της επιχείρησης προσθέτοντας, για παράδειγμα, ότι οι διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες θα πρέπει να διεξάγονται συνεχώς και αποτελεσματικά σε αυτό το κράτος μέλος, ενώ συγχρόνως διατηρείται η απαίτηση για τη διαχείριση των δραστηριοτήτων μεταφορών των οχημάτων που διαθέτει η επιχείρηση. Εκτός αυτού, προστίθεται η απαίτηση η επιχείρηση να κατέχει περιουσιακά στοιχεία και να απασχολεί προσωπικό ανάλογο προς τη δραστηριότητα της εγκατάστασης. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τις τροποποιήσεις αυτές και τονίζει τη σημασία της ομοιόμορφης ερμηνείας προκειμένου να εξασφαλίζεται η προβλεψιμότητα. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τα βασικά εμπορικά έγγραφα μιας επιχείρησης μπορούν επίσης να διατηρούνται σε ηλεκτρονική μορφή, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες αυτό είναι νομικά εφικτό.

4.5. Παρά ταύτα, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι θα εξακολουθήσει να είναι δύσκολο να αποδειχθεί ότι μια δραστηριότητα ασκείται υπό μορφή εικονικής εταιρείας. Τα προτεινόμενα κείμενα αφήνουν ένα μεγάλο περιθώριο εκτίμησης το οποίο ενέχει τον κίνδυνο διαφορετικών διακριτικών πρακτικών. Οι αποφάσεις που βασίζονται σε τέτοια κείμενα μπορούν εύκολα να αμφισβητηθούν. Ιδιαίτερα προβλήματα μπορεί να προκύψουν με επιχειρήσεις που ανήκουν σε διεθνή όμιλο ή που αναθέτουν σε τρίτους, για παράδειγμα, ορισμένες διοικητικές δραστηριότητες. Είναι προφανής ο κίνδυνος οι εθνικές πρακτικές να εξελιχθούν πολύ διαφορετικά λόγω διαφορετικής ερμηνείας σε εθνικό επίπεδο.

4.6. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, μια σαφέστερη εικόνα του καθεστώτος μιας επιχείρησης θα μπορούσε να επιτευχθεί μέσω της υποχρέωσης παροχής πληροφοριών σχετικά με τη διάρθρωση της ιδιοκτησίας ⁽³⁾.

4.7. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στις δυσκολίες εφαρμογής και υπογραμμίζει τη σημασία της αποτελεσματικής διασυννοριακής συνεργασίας και της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου.

4.8. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι, παρά τα περαιτέρω στοιχεία που προστίθενται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο ως προς τον κύκλο προσώπων των οποίων η συμπεριφορά μπορεί να επηρεάσει την αξιολόγηση της αξιοπιστίας, τα κράτη μέλη θα εξακολουθήσουν να διατηρούν την ελευθερία να προσθέτουν και άλλα «πρόσωπα». Ως εκ τούτου, ο κύκλος των προσώπων ενδέχεται να εξακολουθήσει να διαφέρει μεταξύ των κρατών μελών.

Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την προσθήκη της φορολογικής νομοθεσίας ως βάσης για την αμφισβήτηση της αξιοπιστίας που προτείνεται στο τρίτο εδάφιο στοιχείο α), το οποίο αντικατοπτρίζει την αυξανόμενη σημασία που αποδίδεται στη συμμόρφωση με τη φορολογική νομοθεσία καθώς και τη σημασία που αποδίδεται στην τήρηση των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων, όπως αντικατοπτρίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο στοιχείο β) xi.

Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, η ασφάλεια δικαίου εξασφαλίζεται από κατώτατα όρια που προβλέπουν ότι πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο οι πράξεις που οδήγησαν σε καταδικές ή κυρώσεις για σοβαρή παραβίαση των εθνικών ή κοινοτικών κανόνων.

4.9. Η ΕΟΚΕ διερωτάται όσον αφορά τη σκοπιμότητα της συμπερίληψης κυρώσεων για σοβαρές παραβιάσεις της νομοθεσίας της ΕΕ σχετικές με το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές υποχρεώσεις, διότι τίθενται έτσι υπό αμφισβήτηση οι κανόνες επιλογής του εφαρμοστέου δικαίου και δεν θίγονται τα προβλήματα ουσίας. Εάν επιδιώκεται παραβίαση της υποχρεωτικής επιλογής των εφαρμοστέων νομικών κανόνων, αυτό πρέπει να δηλώνεται με σαφήνεια. Το πλέον ενδεδειγμένο μέτρο θα μπορούσε να είναι η αντιμετώπιση καταδικών σε αστικές διαδικασίες που βασίζονται σε παραπτώματα, απάτες ή κακοδιαχείριση.

4.10. Η ΕΟΚΕ εγκρίνει τις τροπολογίες των διαδικαστικών διατάξεων στο άρθρο 6 παράγραφος 2. Λαμβάνοντας υπόψη τις πιθανές συνέπειες σοβαρών παραβιάσεων της ενωσιακής νομοθεσίας όσον αφορά τις δυνατότητες επιχείρησης ή διαχειριστή μεταφορών να ασκήσουν δραστηριότητα, η ΕΟΚΕ αμφισβητεί την καταλληλότητα της κατάρτισης καταλόγου τέτοιου είδους πράξεων από την Επιτροπή μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, όπως προτείνεται στη νέα παράγραφο 2 στοιχείο α) του άρθρου 6.

4.11. Η ΕΟΚΕ αμφισβητεί την αναλογικότητα του μονοετούς αποκλεισμού για την αποκατάσταση του διαχειριστή μεταφορών από την ημερομηνία απώλειας των εγγύων αξιοπιστίας. Ο ακριβής χρόνος και η σκοπιμότητα όσον αφορά την αποκατάσταση της αξιοπιστίας πρέπει να αποφασίζονται κατά περίπτωση από τις αρμόδιες εθνικές αρχές.

⁽³⁾ EE L 140 της 30.5.2012, σ. 32.

4.11.1. Όσον αφορά τις προϋποθέσεις σχετικά με τη χρηματοοικονομική επάρκεια, η ΕΟΚΕ αμφισβητεί τη διάταξη που προβλέπεται στη νέα παράγραφο 2 του άρθρου 7 που ορίζει ότι η αρμόδια αρχή οφείλει να αναγνωρίσει «άλλο δεσμευτικό έγγραφο», ως επαρκή απόδειξη της οικονομικής επιφάνειας. Η προτεινόμενη διάταξη δεν είναι ικανοποιητική, διότι το έγγραφο είναι υπερβολικά ασαφές.

4.12. Η ΕΟΚΕ εγκρίνει την πρόταση να συμπεριληφθούν συμπληρωματικές πληροφορίες στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα βάσει του άρθρου 16 και να εγγραφούν στο μητρώο όλες οι παραβιάσεις. Ειδικότερα, η ΕΟΚΕ επικροτεί την προθεσμία των πέντε ημερών για την απάντηση σε μια αίτηση παροχής πληροφοριών και επισημαίνει ότι οι ελεγκτικές αρχές πρέπει να έχουν πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο, κατά τη διάρκεια των οδικών ή/και εταιρικών ελέγχων, σε όλες τις πληροφορίες που υπάρχουν σε ηλεκτρονική μορφή στα σχετικά μητρώα.

Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι τα δεδομένα που πρέπει να περιέχονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικές με τους οδηγούς που απασχολεί μια επιχείρηση, στοιχείο σημαντικό για τον καθορισμό του επιπέδου συμμόρφωσης με το εργατικό και κοινωνικό δίκαιο. Αυτό θα είχε ιδιαίτερο αντίκτυπο στη μείωση των δόλιων πρακτικών που αναφέρονται στο σημείο 3.3. Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να εξετάσει ένα τέτοιο μέτρο (βλέπε το ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Μαΐου 2017 σχετικά με τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση [2017/2545 (RSP), σημείο 33]).

4.13. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη βελτίωση της διοικητικής συνεργασίας στο νέο άρθρο 18, μεταξύ άλλων με την καθιέρωση σαφών διαδικασιών και προθεσμιών για τη συμμόρφωση σε αίτηση παροχής πληροφοριών. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ προτείνει τις ακόλουθες βελτιώσεις:

Στην παράγραφο 3, η ΕΟΚΕ προτείνει να διενεργούνται πάντοτε έλεγχοι όταν ζητούνται από τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών. Προτείνεται επίσης να καταργηθεί η απαίτηση αξιοπιστίας στην τελευταία πρόταση της παραγράφου 3, καθώς το ζήτημα της τεκμηρίωσης της αίτησης παροχής πληροφοριών αντιμετωπίζεται επαρκώς στην παράγραφο 4.

Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η προθεσμία στην παράγραφο 5 για την ενημέρωση του αιτούντος κράτους μέλους σχετικά με προβλήματα απόκτησης πληροφοριών πρέπει να μειωθεί σε πέντε ημέρες.

4.14. Η ΕΟΚΕ εκτιμά την ετήσια υποχρέωση λογοδοσίας όσον αφορά τις αιτήσεις που υποβάλλονται δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφοι 3 και 4 και τον τρόπο με τον οποίο διεκπεραιώνονται. Η αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών είναι καθοριστικής σημασίας για την αποτελεσματική επιβολή της νομοθεσίας και, επομένως, είναι απαραίτητη η επίβλεψη της συμμόρφωσης.

5. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 — Πρόσβαση στην αγορά

5.1. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις τροπολογίες που προτείνονται με στόχο τη διευκρίνιση των κανόνων πρόσβασης στην αγορά όσον αφορά τις ενδομεταφορές και τη διαθεσιμότητα αποδεικτικών στοιχείων στους οδικούς ελέγχους. Παρά ταύτα, οι προτάσεις που υποβάλλονται εγείρουν ορισμένα ερωτήματα, όπως εκτίθεται κατωτέρω. Η ΕΟΚΕ διαφωνεί με το γεγονός ότι ορισμένα ζητήματα, κυρίως σχετικά με τις ενδομεταφορές, παραμένουν ανεπίλυτα, όπως εξηγείται αναλυτικότερα παρακάτω.

5.2. Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στα ακόλουθα γενικά θέματα.

— Όπως επισημαίνεται στο σημείο 4.2, η ΕΟΚΕ διαφωνεί με το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 δεν επεκτείνεται στα ΕΕΟ, γεγονός το οποίο συνεπάγεται αδικαιολόγητο άνοιγμα της αγοράς σε οχήματα που καλύπτονται από κανόνες πρόσβασης στο επάγγελμα. Το άνοιγμα αυτό θα μπορούσε να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού και να έχει αρνητικό αντίκτυπο, για παράδειγμα κυκλοφοριακή συμφόρηση και επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

— Η ΕΟΚΕ δεν συμφωνεί με το γεγονός ότι στην πρόταση δεν εξετάζεται καθόλου το ζήτημα κατά πόσον μια δραστηριότητα ενδομεταφορών δεν είναι πλέον προσωρινή, αλλά μετατρέπεται σε συνεχή και μόνιμη δραστηριότητα, ώστε να μην ισχύει πλέον το δικαίωμα παροχής υπηρεσιών σε κράτος μέλος διαφορετικό από αυτό στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση, όπως ορίζεται στο άρθρο 8.

Η τρέχουσα κατάσταση, κατά την οποία οι δραστηριότητες που τηρούν τα επίσημα κριτήρια για τις ενδομεταφορές, όπως ορίζονται στο άρθρο 8, μπορούν να ασκούνται συστηματικά και τακτικά για μακρά περίοδο, ακόμη και με μακροπρόθεσμη σύμβαση, και παραμένουν προσωρινές δεν είναι ικανοποιητική ούτε συνεπής με τα κριτήρια που καθορίζουν τον προσωρινό χαρακτήρα του δικαιώματος παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών (βλέπε τη Συλλογή νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου 1995 σ. I-04165 και τη Συλλογή νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου 1985 σ. 1513). Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ κρίνει απαραίτητη την εξεύρεση σαφούς κανόνα για το τι είναι προσωρινό.

Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι το άρθρο 91 παράγραφος 1 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ παρέχει στον νομοθέτη της ΕΕ ευρύ περιθώριο εκτίμησης όσον αφορά τον καθορισμό των προϋποθέσεων για την πραγματοποίηση ενδομεταφορών ως προσωρινή παροχή υπηρεσιών. Πιθανές λύσεις θα μπορούσαν να είναι η θέσπιση μέγιστου αριθμού λειτουργιών ή ημερών λειτουργίας για μια δεδομένη περίοδο ή ο καθορισμός περιόδου αναστολής δραστηριοτήτων μεταξύ των παρτίδων εκτέλεσης ενδομεταφορών. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, είναι πολύ σημαντικό οι κανόνες σχετικά με το θέμα αυτό να είναι σαφείς και εύκολοι στην εφαρμογή, για παράδειγμα σε καθ' οδόν έλεγχο.

- Είναι κομβικής σημασίας για την αποτελεσματική επίβλεψη της συμμόρφωσης οι εθνικές αρχές να έχουν πρόσβαση σε προσωπικό με επαρκείς ικανότητες για τη διεξαγωγή αποτελεσματικών ελέγχων στο πλαίσιο του προτεινόμενου άρθρου 10α. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, είναι ζωτικής σημασίας να υπάρχουν τα δύο αυτά στοιχεία, αλλά και να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών.
- Η ΕΟΚΕ επικρίνει το γεγονός ότι η πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ για τις συνδυασμένες μεταφορές δεν υποβάλλεται συγχρόνως με την παρούσα πρόταση, δεδομένου ότι στην πράξη η εν λόγω οδηγία παρέχει παράλληλη πρόσβαση στην αγορά των εθνικών μεταφορών σε μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε άλλο κράτος μέλος. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, ο πλήρως νομιμοποιημένος στόχος της πολιτικής μεταφορών για προώθηση των αλυσίδων συνδυασμένων μεταφορών μπορεί να επιτευχθεί χωρίς τον εν λόγω ειδικό κανόνα πρόσβασης στην αγορά. Ως εκ τούτου, το οδικό σκέλος συνδυασμένης μεταφοράς προς και από λιμένες ή σιδηροδρομικούς τερματικούς σταθμούς εντός κράτους μέλους θα πρέπει να θεωρείται εθνική μεταφορά και να εφαρμόζονται οι διατάξεις που διαλαμβάνουν τις ενδομεταφορές στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ή οι σχετικές διατάξεις.

5.3. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπόψη την προσθήκη στο άρθρο 1 παράγραφος 1 σχετικά με τη μεταφορά κενών εμπορευματοκιβωτίων ή παλετών και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μια σύμβαση μεταφοράς είναι αποφασιστικής σημασίας και ότι το φορτίο είναι πολύ ασημαντό για να χαρακτηρίζεται ως μεταφορά για λογαριασμό τρίτου.

5.4. Ο σημερινός περιορισμός σε τρεις ενδομεταφορές κατά τη διάρκεια της περιόδου ενδομεταφοράς αποτέλεσε αντικείμενο διαφορετικής ερμηνείας ως προς το τι περιλαμβάνεται σε μία ενδομεταφορά και στην πράξη αποδείχθηκε δύσκολο, αν όχι αδύνατο, να ελέγχεται η συμμόρφωση προς τον κανόνα αυτό.

Η ΕΟΚΕ εγκρίνει την πρόταση εξάλειψης του περιορισμού σε τρεις ενδομεταφορές και μείωση του διαθέσιμου χρόνου για τις ενδομεταφορές από επτά σε πέντε ημέρες υπό την προϋπόθεση ότι:

- 1) διασφαλίζεται με σαφή ορισμό ο προσωρινός χαρακτήρας των ενδομεταφορών, όπως απαιτείται στο σημείο 5.2 ανωτέρω·
- 2) οι κανόνες σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων (οδηγίες 96/71/ΕΚ και 2014/67/ΕΚ) ισχύουν για όλες τις ενδομεταφορές από την πρώτη ημέρα. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί με τη συμπερίληψη των οδηγιών 96/71/ΕΚ και 2014/67/ΕΚ στους κανόνες που ισχύουν για τις ενδομεταφορές στο άρθρο 9, ανεξαρτήτως των διατάξεων του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 96/71/ΕΚ.

Σε διαφορετική περίπτωση, η ΕΟΚΕ προτιμά να διατηρηθούν οι ισχύοντες κανόνες για τις ενδομεταφορές διότι η πρόταση της Επιτροπής χωρίς την τήρηση των ανωτέρω όρων θα σήμαινε στην πράξη σχεδόν πλήρες άνοιγμα της αγοράς, κάτι το οποίο θα μπορούσε να προκαλέσει απρόβλεπτες επιπτώσεις στην αγορά.

Η ΕΟΚΕ εκφράζει επίσης την ικανοποίησή της για τον περιορισμό των ενδομεταφορών που επιτρέπονται σε άλλα κράτη μέλη εκτός εκείνου που αποτελεί τον προορισμό του διεθνούς ταξιδιού (κράτος μέλος υποδοχής) στα κράτη μέλη που συνορεύουν με το εν λόγω κράτος μέλος, γεγονός το οποίο διευκολύνει τον έλεγχο συμμόρφωσης. Ωστόσο, η πρόταση θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να καταστεί σαφές ότι τα νέα δικαιώματα ενδομεταφορών μετά από νέα διεθνή μεταφορά σε παρακείμενο κράτος μέλος απαλείφουν τα υφιστάμενα δικαιώματα ενδομεταφορών, προκειμένου να αποφευχθεί η σωρευση τέτοιων δικαιωμάτων («αλυσιδωτές ενδομεταφορές»). Το ζήτημα αυτό της νομικής προβλεψιμότητας είναι πολύ σημαντικό.

5.5. Οι προτεινόμενες προσαρμογές των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών [COM(2017) 278] καθιστούν σαφές ότι οι κανόνες αυτοί θα εφαρμόζονται στις ενδομεταφορές από την πρώτη ημέρα. Αν και οι κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων μπορεί να μην εξαλείφουν πλήρως το χάσμα μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το κόστος, ο κανόνας αυτός θα το μειώσει. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ αμφισβητεί την αποτελεσματικότητα της απλής δήλωσης απόσπασης ακόμη και για περίοδο έξι μηνών και των ελαστικότερων απαιτήσεων τεκμηρίωσης χωρίς υποχρέωση ορισμού αντιπροσώπου όσον αφορά τις ενδομεταφορές που προτείνει η Επιτροπή στην πρόταση ειδικών κανόνων όσον αφορά την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ, εφόσον δεν επιλύεται το ζήτημα του προσωρινού χαρακτήρα των ενδομεταφορών που καθορίζεται στα σημεία 1.6 και 5.2.

5.6. Το 2011, η Επιτροπή εξέφρασε τις απόψεις της σχετικά με την ερμηνεία των διατάξεων για τις ενδομεταφορές σε ορισμένα σημεία [«The New Cabotage Regime under Regulation (EC) No 1072/2009»/Το νέο καθεστώς ενδομεταφορών βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο της ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών]. Στην παρούσα πρόταση έχει συμπεριληφθεί η αντίληψη της Επιτροπής περί ενδομεταφορών στην προτεινόμενη τροπολογία του ορισμού στο άρθρο 2 σημείο 6 και ρυθμίζεται το θέμα της διαθεσιμότητας των εγγράφων εντός του οχήματος για καθ' οδόν ελέγχους, που εξετάζεται στην προτεινόμενη νέα παράγραφο 4α του άρθρου 8.

Η ΕΟΚΕ εκφράζει μεν την ικανοποίησή της για τις διευκρινίσεις αυτές, διαφωνεί όμως με το γεγονός ότι στην πρόταση δεν εξετάζονται ορισμένα άλλα συναφή ζητήματα τα οποία αναφέρονται στο ερμηνευτικό έγγραφο της Επιτροπής. Πρόκειται για το ζήτημα εάν πρέπει να παραδοθούν όλα τα διεθνή φορτία πριν από την έναρξη της ενδομεταφοράς και πώς πρέπει να υπολογίζεται η επταιήμερη περίοδος ενδομεταφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2, όπως ισχύει σήμερα.

Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι θα έπρεπε να είχε αξιοποιηθεί η ευκαιρία να καταστεί σαφές εάν μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα του ταχογράφου για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις διατάξεις περί ενδομεταφορών. Στο ερμηνευτικό έγγραφο του 2011 της Επιτροπής καθίσταται σαφές ότι άποψή της είναι ότι έτσι συμβαίνει. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι θα έπρεπε να έχει αξιοποιηθεί η ευκαιρία ώστε να καταστεί σαφέστερο στο κείμενο του κανονισμού.

Η ΕΟΚΕ επισημαίνει, εν πάση περιπτώσει, τη σημασία της πλήρους διαθεσιμότητας του ψηφιακού ταχογράφου ως μέσου ελέγχου της συμμόρφωσης και θα ήθελε να μειωθεί ουσιαστικά η προθεσμία για τον εκ των υστέρων εξοπλισμό των υφιστάμενων οχημάτων με αυτόν τον τύπο ταχογράφου.

5.7. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη νέα διάταξη περί ευθύνης του άρθρου 14α, επισημαίνει όμως ότι η απόδειξη της εκούσιας ανάθεσης παράνομων υπηρεσιών μπορεί να είναι προβληματική.

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών»

[COM(2017) 278 final — 2017/0121 (COD)]

και

«Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχυγράφων»

[COM(2017) 277 final — 2017/0122 (COD)]

(2018/C 197/08)

Εισηγήτρια: η κ. **Tanja BUZEK** (DE-II)

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 15.6.2017 Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 20.6.2017 |
| Νομική βάση: | Άρθρο 91 της ΣΛΕΕ |
| Αρμόδιο τμήμα | Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 4.1.2018 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 18.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 173/89/17 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει τον σημαντικό ρόλο των μεταφορών ως κινητήριας δύναμης της οικονομίας της ΕΕ και υποστηρίζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις φιλόδοξες προθέσεις της να διασφαλίσει ότι η ΕΕ θα εξακολουθήσει να κατέχει ηγετική θέση στην καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα στο μέλλον. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι το ουσιαστικό εργαλείο προς τούτο παραμένει μια λειτουργική και πλήρως ολοκληρωμένη ενιαία αγορά στον τομέα των μεταφορών, η οποία να είναι κοινωνικά βιώσιμη και να ελαχιστοποιεί τον διοικητικό φόρτο.

1.2. Ωστόσο, ειδικότερα όσον αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη των οδικών μεταφορών, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι υπάρχουν επίσης περιορισμοί που απορρέουν από την έλλειψη χώρου για την κατασκευή δρόμων και σημείων στάθμευσης, από την έλλειψη κοινωνικής αποδοχής σε πολλές περιοχές της Ευρώπης για περιβαλλοντικούς λόγους, από το ανεπίλυτο ζήτημα της οδικής ασφάλειας, καθώς και από τη σημασία της ισορροπίας μεταξύ της επαγγελματικής και της ιδιωτικής ζωής των οδηγών. Τα όρια αυτά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε όλες τις νομοθετικές και μη πρωτοβουλίες της ΕΕ στο πεδίο αυτό. Επιπλέον, χάρη στα μελλοντικά οικονομικά υποδείγματα ενδέχεται να μειωθούν οι οδικές μεταφορές με την αναζήτηση περισσότερο βιώσιμων μορφών οργάνωσης της παραγωγής και της διανομής.

1.3. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή αναλαμβάνει την πρωτοβουλία να αποσαφηνίσει το κανονιστικό πλαίσιο για τις οδικές μεταφορές και να διασφαλίσει καλύτερη επιβολή της νομοθεσίας και στενότερη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, καταπολεμώντας ταυτόχρονα το κοινωνικό ντάμπινγκ, νοούμενο ως όλες οι πρακτικές που προσπαθούν να παρακλιμακώσουν ή να παραβιάζουν τους κανόνες πρόσβασης στην αγορά (εικονικές εταιρείες) για την απόκτηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων βάσει της διερευνητικής γνωμοδότησης της ΕΟΚΕ TEN/575 και σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την εφαρμογή, και εξασφαλίζοντας συνεπώς την εύρυθμη λειτουργία δικαίως εσωτερικής αγοράς και τον πλήρη σεβασμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων του κλάδου.

1.4. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι οι προτεινόμενες αλλαγές στη νομοθεσία σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και με την απόσπαση οδηγών, δεν αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα προβλήματα που εντοπίζονται

σε πολλές πτυχές των οδικών μεταφορών και, μεταξύ άλλων, δεν καθιστούν τους κανόνες απλούστερους, σαφέστερους και περισσότερο εκτελεστούς. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, οι αδυναμίες των προτάσεων οφείλονται στην ανεπαρκή ανάλυση των προβλημάτων. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι προτάσεις για την κοινωνική νομοθεσία δεν ανταποκρίνονται στους ίδιους τους στόχους πολιτικής της Επιτροπής, ενώ επικρατεί νομική αβεβαιότητα. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η πρωτοβουλία έχει προκαλέσει αντικρουόμενες απόψεις μεταξύ των κρατών μελών, των κοινωνικών εταίρων και των ιδίων των μεταφορέων.

1.5. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο μόνος τρόπος για να επιτευχθεί το θεματολόγιο της Επιτροπής για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους είναι η εγγύηση των κοινωνικών δικαιωμάτων, η διασφάλιση τόσο της επιβολής όσο και της εκτελεστότητας των κανόνων, αλλά και η εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού με παράλληλη μείωση των επαχθών διαδικασιών. Η εσωτερική αγορά πρέπει να λειτουργεί για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και σε όλα τα κράτη μέλη, τόσο παλαιά όσο και νέα.

1.6. Όσον αφορά την παράταση της περιόδου αναφοράς για τη διανομή περιόδων ανάπαυσης από δύο σε τέσσερις εβδομάδες, η ΕΟΚΕ σημειώνει τις προσπάθειες της Επιτροπής να αντιμετωπίσει τις απαιτήσεις του κλάδου και των μεταφορέων για μεγαλύτερη ευελιξία στις οδικές μεταφορές, εκφράζει ωστόσο, επισημαίνει ότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επηρεάσει τη λεπτή ισορροπία μεταξύ θεμιτού ανταγωνισμού, υγείας και ασφάλειας των οδηγών και οδικής ασφάλειας, καθώς και την κοινή εναρμονισμένη ερμηνεία των κανόνων, καθιστώντας παράλληλα δυσχερέστερη την επιβολή και τον έλεγχό τους.

1.7. Η ΕΟΚΕ καλεί τον νομοθέτη να εξετάσει επίσης το ενδεχόμενο αντιστάθμισης της μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε σχέση με τις περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης, σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό. Όσον αφορά τα διαλείμματα, η ΕΟΚΕ προτείνει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αξιολόγησης επιπτώσεων σχετικά με τη δυνατότητα να επαφίεται στην κρίση του οδηγού μια πιο ευέλικτη διανομή των 45 λεπτών διαλείμματος μέσα σε περίοδο 6 ωρών. Η εκτίμηση επιπτώσεων θα πρέπει να εστιάσει στη δυνατότητα του οδηγού να χρησιμοποιεί το διάλειμμα για ανάπαυση και αναζωογόνηση μέσα στο διάστημα των εννέα ή, αντίστοιχα, δέκα ωρών οδήγησης.

1.8. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, οι προτεινόμενες αλλαγές δεν περιλαμβάνουν ενδελεχή αξιολόγηση της ασφάλειας των επιβατών, των οδηγών ή της οδικής ασφάλειας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ θα επικροτούσε την εκπόνηση γενικής μελέτης σε επίπεδο ΕΕ για την κόπωση των οδηγών και εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν πρότεινε λύσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού.

1.9. Ως προς το κρίσιμης σημασίας πλαίσιο της τιμολόγησης στον τομέα των μεταφορών, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι είναι ζωτικής σημασίας να θεσπιστούν κανόνες που να μπορούν να εγγυώνται αποτελεσματικά ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους φορείς οδικών μεταφορών, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, καθώς και για όλους τους μετακινούμενους εργαζόμενους, χωρίς να δημιουργούνται νέα εμπόδια στην εσωτερική αγορά ή να περιορίζεται η κοινωνική νομοθεσία.

1.10. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη δήλωση της Επιτροπής ότι είναι απαραίτητη η αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων και υπογραμμίζει τη σημασία της στενής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της αποτελεσματικής ανταλλαγής πληροφοριών. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί καλύτερη επιβολή των υφιστάμενων κανόνων για τον χρόνο ανάπαυσης πριν να εξεταστεί η θέσπιση πιο ευέλικτων χωρίς επαρκή αποδεικτική βάση.

1.11. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να σημειώσει πρόοδο προς την κατεύθυνση της έξυπνης επιβολής και να παράσχει κάθε δυνατή υποστήριξη για την πλήρη εισαγωγή και χρήση συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας· ζητεί επίσης από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παράσχουν στις αρχές επιβολής του νόμου πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα, αξιοποιώντας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για τον σκοπό αυτό το Ευρωπαϊκό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU).

1.12. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να θεσπίσει σαφή μέτρα επιβολής ώστε να εξαιρεθεί ο κίνδυνος χειραγώγησης των ψηφιακών ταχογράφων α) προωθώντας την προθεσμία για την εισαγωγή του «έξυπνου» ταχογράφου σε όλα τα επαγγελματικά οχήματα που εκτελούν ενδομεταφορές και διεθνείς μεταφορές· και β) αναπτύσσοντας όλα τα απαραίτητα καινοτόμα τεχνολογικά μέσα ώστε να διασφαλιστεί η ακρίβεια των χειροκίνητων καταχωρίσεων των στοιχείων του ταχογράφου, για παράδειγμα με τη σύνδεση αισθητήρα βάρους με τον ταχογράφο ως αποτελεσματικότερο μέσο για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων φόρτωσης και εκφόρτωσης, οι οποίες αποτελούν ουσιαστικά μέρος του χρόνου εργασίας των οδηγών.

1.13. Η ΕΟΚΕ συνιστά επίσης στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα των ασφαλών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της τρέχουσας περιορισμένης διαθεσιμότητας χώρων με κατάλληλες εγκαταστάσεις για τους οδηγούς, χωρίς τους οποίους υπάρχει κίνδυνος η δέσμη μέτρων για την κινητικότητα να καταστήσει την υποχρέωση ανάπαυσης εκτός του θαλάμου οδήγησης νεκρό γράμμα. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε διεξοδικό έλεγχο του υφιστάμενου δικτύου στάθμευσης στα κράτη μέλη, ιδίως σε γεωγραφικά απομακρυσμένες οδούς και διαδρόμους μεταφορών, καθώς και να αναπτύξει χάρτη πορείας για την εξάλειψη των σημείων χωρίς κάλυψη κινητής τηλεφωνίας στις περιοχές αυτές, διότι τούτο είναι κείμενο για την αποτελεσματική εφαρμογή της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

1.14. Η ΕΟΚΕ καλεί τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι η εβδομαδιαία ανάπαυση και η αντισταθμιστική εβδομαδιαία ανάπαυση θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα σε συνθήκες κατάλληλου καταλύματος, με πρόσβαση σε ατομικές εγκαταστάσεις υγιεινής και σε τροφή, διασφαλίζοντας την επένδυση και την κατασκευή ποιοτικών οδικών υποδομών. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ εκφράζει ιδιαίτερη ικανοποίηση για την πρόσφατη απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) της 20ής Δεκεμβρίου 2017, η οποία επιβεβαιώνει ότι η εν λόγω περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να διανύεται εκτός του οχήματος· καλεί επίσης την Επιτροπή να διευκρινίσει ότι οι επιχειρήσεις φέρουν την οικονομική ευθύνη για τον επαναπατρισμό του/της οδηγού στον τόπο διαμονής του/της, καθώς αυτό δεν θα πρέπει να επιβαρύνει οικονομικά τον/την οδηγό.

1.15. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ έχει καιρία σημασία για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τις επιχειρήσεις. Η ΕΟΚΕ τάσσεται επίσης υπέρ της λήψης απλών και αποτελεσματικών μέτρων επιβολής των κανόνων αυτών χωρίς διακρίσεις, ενώ πρέπει να αποφευχθεί με κάθε κόστος ο διοικητικός φόρτος.

1.16. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει την υψηλού βαθμού κινητικότητα του τομέα των οδικών μεταφορών, είναι ωστόσο της άποψης ότι η πρόταση της Επιτροπής για την απόσπαση εργαζομένων στις διεθνείς οδικές μεταφορές, όπως είναι αυτήν τη στιγμή, δεν θα καταφέρει να αντιμετωπίσει επαρκώς τα προβλήματα. Χρειάζονται σαφείς και απλοί κανόνες τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τους οδηγούς. Όσον αφορά τις αμιγείς πράξεις διαμετακόμισης, η ΕΟΚΕ καλεί τον νομοθέτη να διευκρινίσει ότι δεν ισχύουν οι κανόνες περί απόσπασης. Η ΕΟΚΕ ζητεί επίσης διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων στους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε μια τρίτη (μη κοινοτική) χώρα.

1.17. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί απόλυτα με την άποψη ότι, για τις ενδομεταφορές, η οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει από την πρώτη ημέρα. Εντούτοις, διερωτάται κατά πόσον οι νέοι ελαφρύτεροι διοικητικοί κανόνες θα πρέπει να εφαρμόζονται στις ενδομεταφορές.

1.18. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την προσαρμογή των απαιτήσεων επιβολής στις ιδιαιτερότητες του κλάδου και θεωρεί ότι η διοικητική επιβάρυνση θα μετριαστεί με τη δημιουργία ενιαίας θυρίδας για κοινοποιήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ωστόσο, η ΕΟΚΕ οφείλει επίσης να αναγνωρίσει ότι η προσωρινή μετάβαση οδηγού από ένα κράτος μέλος χαμηλών εισοδημάτων σε ένα κράτος μέλος με υψηλότερο επίπεδο αμοιβής —εφόσον πληρούνται οι όροι της απόσπασης— πρέπει, όσον αφορά την αμοιβή, να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τα κατώτατα επίπεδα αμοιβών της χώρας υποδοχής, όπως ορίζονται από τον νόμο ή την πρακτική.

1.19. Η ΕΟΚΕ συνιστά να θεσπιστούν μέτρα για την επιβολή της νομοθεσίας σε ολόκληρη την ΕΕ που θα είναι απλά, σαφή και αποτελεσματικά, δεν θα εισάγουν διακρίσεις, ούτε και θα επιβάλλουν διοικητικές επιβαρύνσεις, μεταξύ άλλων:

— μετάβαση από τα έντυπα στοιχεία στις έξυπνες ψηφιακές τεχνολογίες όσον αφορά την επιβολή·

— προώθηση της υποχρεωτικής εισαγωγής του «έξυπνου» ταχογράφου σε όλα τα σχετικά εμπορικά οχήματα που ασχολούνται με διεθνείς μεταφορές ως το μοναδικό μέσο για τον αποτελεσματικό προσδιορισμό της διάρκειας και του προσωρινού χαρακτήρα της δραστηριότητας των οδηγών στην επικράτεια οιοδήποτε συγκεκριμένου κράτους μέλους·

— καθιέρωση μιας ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής δήλωσης απόσπασης για κάθε μεμονωμένο/η αποσπασμένο/η οδηγό και ενός πανευρωπαϊκού συστήματος κοινοποίησης ενιαίας θυρίδας στο οποίο θα έχουν πρόσβαση οι επιθεωρήσεις σε πραγματικό χρόνο, ως μοναδικού μέσου για την αποφυγή διοικητικών επιβαρύνσεων, διασφαλίζοντας παράλληλα αποτελεσματικούς ελέγχους.

1.20. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ συνιστά να γίνεται μέγιστη χρήση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων (NER) και του ERRU για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών με 1) τη συμπερίληψη στα NER δεδομένων σχετικά με τους/τις οδηγούς που απασχολούνται από τις επιχειρήσεις· 2) την παροχή πρόσβασης σε πραγματικό χρόνο στις αρχές επιβολής του νόμου στα δεδομένα που καταγράφονται στα NER και ERRU, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής δήλωσης απόσπασης· και 3) την παράταση της περιόδου που επιτρέπεται να ελεγχθεί στην κάρτα οδηγού από 28 ημέρες σε πολλούς μήνες, ούτως ώστε οι αρχές ελέγχου να είναι σε θέση να καθορίζουν εύκολα τις περιόδους προσωρινής εργασίας που αναλαμβάνουν οι οδηγοί σε διάφορα κράτη μέλη.

1.21. Τέλος, για να διασφαλιστεί καλύτερη διασυννοριακή επιβολή των κανόνων της ΕΕ που ισχύουν για τις οδικές μεταφορές, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών ο οποίος θα έχει ως βασική αρμοδιότητα τη βελτίωση της νοοτροπίας συμμόρφωσης στις οδικές μεταφορές και την παροχή υποστήριξης όσον αφορά τη χάραξη πολιτικής στον τομέα, τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, μέχρι να συμβεί αυτό, η ΕΟΚΕ συνιστά στα κράτη μέλη να δραστηριοποιηθούν όσον αφορά τις υφιστάμενες ευρωπαϊκές υπηρεσίες ελέγχου των μεταφορών (Euro Contrôle Route κ.λπ.), και να επενδύσουν στην κατάρτιση των εθνικών αρχών ελέγχου.

2. Ιστορικό

2.1. Κατά την έναρξη της θητείας της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέλαβε τη δέσμευση να δρομολογήσει νομοθετική διαδικασία ώστε να καταστούν οι κανόνες της ΕΕ που ισχύουν στις οδικές μεταφορές απλούστεροι, σαφέστεροι και ευκολότεροι στην εφαρμογή. Αφορμή στάθηκαν πολυάριθμες εκκλήσεις από τα κράτη μέλη και από τους ευρωπαίους κοινωνικούς εταίρους στον τομέα των οδικών μεταφορών και της εφοδιαστικής, από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) και από τη Διεθνή Ένωση Οδικών Μεταφορών (IRU), οι οποίοι συμερίζονται την άποψη ότι η τρέχουσα νομοθεσία της ΕΕ είναι ασαφής σε πολλά σημεία και δεν εφαρμόζεται σωστά.

2.2. Το 2013, οι ETF και IRU πρότειναν, από κοινού, πρωτοβουλίες που δεν συνεπάγονται περαιτέρω ανοίγματα της αγοράς για τις ενδομεταφορές, αποτελεσματικότερη εφαρμογή και έναν δεσμευτικό οδικό χάρτη για τη φορολογική και κοινωνική εναρμόνιση και την εναρμόνιση στον τομέα της οδικής ασφάλειας (ETF-IRU κοινή γνωμοδότηση πολιτικής).

2.3. Οι αποκλίνοντες όροι ανταγωνισμού, όπως οι διαφορετικές δομές κόστους στα διάφορα κράτη μέλη, κατέδειξαν θέματα σχετικά με την ελευθέρωση των αγορών, τους κατώτατους μισθούς, τις προϋποθέσεις που σχετίζονται με την απόσπαση των εργαζομένων και τη δυνατότητα εφαρμογής τους στην κινητικότητα της εργασίας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ασαφές κανονιστικό πλαίσιο, έχει οδηγήσει σε κοινωνικό ντάμπινγκ μέσω της καταστρατήγησης των κανονισμών, συμπεριλαμβανομένων των άτυπων ρυθμίσεων απασχόλησης και των εικονικών εταιρειών.

2.4. Οι αναδυόμενοι εθνικοί κανονισμοί ή πρακτικές οδήγησαν σε σειρά διαδικασιών επί παραβάσει και υπογράμμισαν την ανάγκη λήψης κατάλληλων μέτρων σε επίπεδο ΕΕ για την επίλυση των προβλημάτων και την εγγύηση της ασφάλειας δικαίου τόσο για τους παράγοντες της αγοράς όσο και για τους εργαζομένους.

2.5. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή Juncker η οποία ανέλαβε καθήκοντα το 2014, διακήρυξε ανοιχτά τη δέσμευσή της για δικαιότερη εσωτερική αγορά με καταπολέμηση του κοινωνικού ντάμπινγκ, όπως δήλωσε ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κ. Jean-Claude Juncker, στην πρώτη ομιλία του προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Έκτοτε η Επιτροπή επαναλαμβάνει συστηματικά αυτήν τη δέσμευση καθ' όλη τη διάρκεια της προετοιμασίας της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, υπογραμμίζοντας ταυτόχρονα τη σημασία της διατήρησης της συνάφειας της εσωτερικής αγοράς.

2.6. Επιπλέον, τον Σεπτέμβριο του 2015, η ΕΟΚΕ ενέκρινε τη διερευνητική γνωμοδότηση TEN/575 με θέμα «Εσωτερική αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών: κοινωνικό ντάμπινγκ και ενδομεταφορές». Τον Σεπτέμβριο του 2016, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε έκθεση πρωτοβουλίας με θέμα «Κοινωνικό ντάμπινγκ στην Ευρωπαϊκή Ένωση». Και στα δύο έγγραφα διατυπώθηκαν ορισμένες έγκυρες προτάσεις, ιδίως στον τομέα της επιβολής, με σκοπό τη διασφάλιση δικαίου και εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Τον Μάιο του 2017, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα στο ίδιο πνεύμα σχετικά με τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ.

2.7. Ως αποτέλεσμα αυτού, στις 31 Μαΐου 2017 η Επιτροπή παρουσίασε δέσμη μέτρων για την κινητικότητα η οποία αποτελείται από ένα αρχικό σύνολο οκτώ νομοθετικών πρωτοβουλιών που εστιάζονται στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, όπου απασχολούνται πέντε εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ. Στόχος της δέσμης μέτρων είναι η βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η συμβολή στη βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων. Σύμφωνα με την Επιτροπή, αυτό θα συμβεί με την εντατικοποίηση της επιβολής, την καταπολέμηση των πρακτικών παράνομης απασχόλησης, την περικοπή του διοικητικού φόρτου για τις επιχειρήσεις και την ενίσχυση της σαφήνειας των υφιστάμενων κανόνων, για παράδειγμα σχετικά με την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας για τον κατώτατο μισθό.

2.8. Οι τέσσερις πυλώνες της δέσμης μέτρων περιλαμβάνουν 1) την εσωτερική αγορά, 2) τον θεμιτό ανταγωνισμό και τα δικαιώματα των εργαζομένων, 3) την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και 4) τις ψηφιακές τεχνολογίες. Η παρούσα γνωμοδότηση αποτελεί μέρος του πυλώνα του θεμιτού ανταγωνισμού και των δικαιωμάτων των εργαζομένων και καλύπτει τις προτεινόμενες αλλαγές στην κοινωνική νομοθεσία.

2.9. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ανωτέρω προβλήματα και να βελτιωθεί περαιτέρω η οδική ασφάλεια, η δέσμη μέτρων της Επιτροπής για την κινητικότητα προτείνει αλλαγές στους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006), την απόσπαση εργαζομένων (οδηγία 96/71/ΕΚ) και τη νομοθετική πράξη εφαρμογής της (οδηγία 2014/67/ΕΕ).

2.10. Όσον αφορά τον χρόνο εργασίας για τις οδικές μεταφορές (οδηγία 2002/15/ΕΚ), η δέσμη μέτρων για την κινητικότητα δεν συνοδεύεται από πρόταση αλλά, σύμφωνα με τις νομικές απαιτήσεις που ορίζει το άρθρο 154 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διαβουλεύεται με τους κοινωνικούς εταίρους σχετικά με την ενδεχόμενη αναθεώρηση της οδηγίας.

2.11. Ενόψει της εγκαίνιασης της Δέσμης μέτρων για την κινητικότητα τον Απρίλιο του 2017, συνδικαλιστικές οργανώσεις από 20 ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ άλλων από τη Βουλγαρία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Δανία, την Ουγγαρία, τη Λιθουανία, τις Κάτω Χώρες, την Πολωνία, τη Ρουμανία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, υιοθέτησαν τη Διακήρυξη της Βαρσοβίας στην οποία καλούν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συμπεριλάβει συγκεκριμένες προτάσεις στη Δέσμη για την κινητικότητα, στον πυρήνα των οποίων παραμένει η πλήρης εφαρμογή της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές.

Σε αντίδραση προς την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα» τον Οκτώβριο του 2017, δημοσιεύθηκε μια κοινή δήλωση κατά της εφαρμογής της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων στις διεθνείς μεταφορές, την οποία υπογράφουν ενώσεις μεταφορών και εφοδιαστικής και εμπορικά επιμελητήρια από τη Βουλγαρία, την Κροατία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Δανία, την Εσθονία, την Ελλάδα, την Ουγγαρία, την Ιρλανδία, τη Λετονία, τις Κάτω Χώρες, την Πολωνία, την Πορτογαλία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

2.12. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπό σημείωση την πρόσφατη θέση του Συμβουλίου «Απασχόληση, Κοινωνική Πολιτική, Υγεία και Καταναλωτές» (EPSCO), σύμφωνα με την οποία οι υφιστάμενοι κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές μέχρι την εισαγωγή τυχόν νέων κανόνων ειδικά για τον τομέα. Ομοίως, η ΕΟΚΕ σημειώνει τον εξαιρετικά συγκρουσιακό χαρακτήρα του ζητήματος της δυνατότητας εφαρμογής των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών, που έχει προκαλέσει αποκλίνουσες θέσεις τόσο σε πολιτικό επίπεδο όσο και από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον στόχο να διασφαλιστεί ότι η ΕΕ θα διατηρήσει στο μέλλον ηγετική θέση στην καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα, η οποία αποτελεί κινητήρια δύναμη της οικονομίας της ΕΕ. Το ουσιαστικό εργαλείο προς τούτο παραμένει μια λειτουργική και πλήρως ολοκληρωμένη ενιαία αγορά στον τομέα των μεταφορών, η οποία να είναι κοινωνικά βιώσιμη και να ελαχιστοποιεί τον διοικητικό φόρτο.

3.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τον γενικό στόχο της την πρωτοβουλίας που ανέλαβε η Επιτροπή, επισημαίνει δε ότι η πρωτοβουλία έχει προκαλέσει αντικρουόμενες απόψεις μεταξύ των κρατών μελών, των κοινωνικών εταίρων, των οδηγών και των ίδιων των μεταφορέων. Η ΕΟΚΕ ως εκπρόσωπος της κοινωνίας των πολιτών υπογραμμίζει πόσο σημαντικό είναι να επιτύχει η νομοθετική διαδικασία αποτελέσματα αποδεκτά για τους ενδιαφερόμενους και να ανταποκριθεί σε θεμιτές ανησυχίες. Αυτό ισχύει ιδίως για την πρόταση σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων απόσπασης των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές· η πρόταση προκαλεί σοβαρές και ενίοτε αντικρουόμενες θέσεις μεταξύ των φορέων. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ τονίζει τη σημασία μιας ισόρροπης, σαφούς και λειτουργικής νομοθεσίας που να μην παρεμποδίζει την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ούτε τη βελτίωση των κοινωνικών προτύπων στον κλάδο.

3.3. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής, βάσει της οποίας, ο αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και το κοινωνικό ντάμπινγκ (Driving change for business and people) [Ενθάρρυνση των αλλαγών για τις επιχειρήσεις και τους ανθρώπους], όπως ορίζονται και νοούνται στη διερευνητική γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ TEN/575, είναι άρρηκτα συνδεδεμένα⁽¹⁾. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται εν μέρει σε ποιοτικά και σε περιορισμένα ποσοτικά στοιχεία.

3.4. Η ΕΟΚΕ συμπεριζέται εξίσου το επιχείρημα της Επιτροπής ότι σημειώνονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού όταν μη συμμορφούμενοι μεταφορείς καταστρατηγούν τον νόμο για να αποκτήσουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Τα κενά στους κανόνες της ΕΕ και η αποκλίνουσα ερμηνεία στα διάφορα κράτη μέλη ενδέχεται -κατά την άποψη της Επιτροπής- να οδηγούν στο ίδιο αποτέλεσμα. Περαιτέρω, η ΕΟΚΕ θα ήθελε να προσθέσει ότι οι περιορισμένες ικανότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης τροφοδοτούν την κατάσταση αυτή. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ συμπεριζέται την άποψη που εκτίθεται στην εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής ότι πρόκειται για έναν ακόμη λόγο για την επίτευξη σαφούς και εύκολα εφαρμόσιμου ρυθμιστικού πλαισίου.

3.5. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί επίσης με την παρατήρηση της Επιτροπής ότι η επιδείνωση του ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές έχει αφήσει τις αγορές διαστρεβλωμένες από διάφορες εξελίξεις που δεν σχετίζονται με τους κοινωνικούς κανόνες.

3.6. Ως προς το κρίσιμης σημασίας πλαίσιο της τιμολόγησης στον τομέα των μεταφορών, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι είναι ζωτικής σημασίας για τη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα να θεσπιστούν σαφείς και εύκολα εκτελεστοί κανόνες που να μπορούν να εγγυώνται αποτελεσματικά ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους φορείς οδικών μεταφορών, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, καθώς και για όλους τους μετακινούμενους εργαζόμενους, χωρίς να δημιουργούνται νέα εμπόδια στην εσωτερική αγορά ή να περιορίζεται η κοινωνική νομοθεσία. Η εσωτερική αγορά πρέπει να λειτουργεί για όλους τους ενδιαφερόμενους και σε όλα τα κράτη μέλη, τόσο παλαιά όσο και νέα.

⁽¹⁾ EE C 13 της 15.1. 2016, σ. 176.

3.7. Η καθοδική τάση στην τιμολόγηση μπορεί να καταστήσει τις οδικές μεταφορές μη βιώσιμες από κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής άποψης και ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά τη δίκαιη συμμετοχή άλλων μέσων μεταφοράς στη διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών σε όλη την ΕΕ. Συνεπώς, η Επιτροπή κινδυνεύει να υπονομεύσει άλλους πολιτικούς στόχους, όπως οι στόχοι μείωσης των εκπομπών και η ενθάρρυνση της πολυτροπικότητας. Για να επιτευχθεί το θεματολόγιο της Επιτροπής για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους, η μόνη επιλογή είναι η εγγύηση των κοινωνικών δικαιωμάτων, η διασφάλιση τόσο της επιβολής όσο και της εκτελεστότητας των κανόνων, αλλά και η εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού με παράλληλη μείωση των επαχθών διαδικασιών.

3.8. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι υπάρχουν πολλές παράνομες πρακτικές, θύματα των οποίων είναι οι εταιρείες που λειτουργούν νόμιμα και, εντέλει, οι επαγγελματίες οδηγοί στις μεταφορές εμπορευμάτων.

3.9. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την οργάνωση του χρόνου ανάπαυσης χωρίς ενδελεχή αξιολόγηση της ασφάλειας των επιβατών και των οδηγών ή της οδικής ασφάλειας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ θα επικροτούσε την εκπόνηση πανευρωπαϊκής μελέτης σχετικά με την κόπωση των οδηγών με στόχο τη διερεύνηση των αιτιών της, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον συνδυασμό οδήγησης και ενεργειών παροχής βοήθειας στους επιβάτες, το γεγονός ότι οι οδηγοί πρέπει να προετοιμάσουν τις διαδρομές τους, το όχημά τους κ.λπ. κατά τη διάρκεια της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης τους, αλλά και το γεγονός ότι τα χρονοδιαγράμματα εργασίας περιλαμβάνουν σημαντικές περιόδους αναμονής μεταξύ διαδρομών, τις οποίες οι οδηγοί περνούν στις περισσότερες περιπτώσεις μέσα στο όχημα και συχνά σε ακατάλληλες συνθήκες, παρά το γεγονός ότι αναγνωρίζεται η επένδυση που έχουν αναλάβει οι μεταφορείς για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των χαρακτηριστικών της καμπίνας οχημάτων. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι κάθε νέα διάταξη θα πρέπει να εξετάζει και να αποφεύγει την εν λόγω πρακτική.

3.10. Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, η ΕΟΚΕ σημειώνει το γεγονός ότι το 2010 η ΕΕ ανανέωσε τη δέσμευσή της για βελτίωση της οδικής ασφάλειας και έθεσε ως στόχο τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 50 % έως το 2020 σύγκριση με τα επίπεδα του 2010. Ωστόσο, από το 2014 η κατάσταση έχει ουσιαστικά περιέλθει σε στασιμότητα. Το 2016 ήταν η τρίτη συνεχόμενη κακή χρονιά για την οδική ασφάλεια, όπως καταδεικνύεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC/*European Transport Safety Council*). Μόνο το 2015, περίπου 4 000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε συγκρούσεις οχημάτων στις οποίες εμπλεκόνταν φορτηγά (*Traffic Safety Basic Facts 2016 — HGVs and Buses, European Road Safety Observatory*) [Βασικά στοιχεία οδικής ασφάλειας για το 2016 — βαρέα φορτηγά οχήματα και λεωφορεία, Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας], χωρίς αυτό να συνεπάγεται κατ' ανάγκη ότι αυτό οφείλεται σε σφάλμα τους. Όσον αφορά τα ατυχήματα που αφορούν βαρέα οχήματα, το ETSC τονίζει ότι «λόγω του μεγέθους και του βάρους τους, οι συγκρούσεις με βαρέα οχήματα μπορεί να είναι καταστροφικές, με πολύ υψηλότερο κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού και προτείνει την ενδελεχή αξιολόγηση των πιθανών αποτελεσμάτων». Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ σημειώνει τις προσπάθειες της Επιτροπής να αντιμετωπίσει τις απαιτήσεις του τομέα, επαναλαμβάνει όμως για μία ακόμη φορά τις αμφιβολίες της σχετικά με τους νέους κανόνες περί ευελιξίας χωρίς εμπεριστατωμένη αξιολόγηση.

3.11. Η ΕΟΚΕ εκφράζει επίσης την έντονη απογοήτευσή της για το γεγονός ότι δεν αντιμετωπίζεται η έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης να αντιμετωπιστούν θέματα όπως οι σχετικές με το φορτίο εγκληματικές δραστηριότητες και οι συνθήκες των οδηγών στους χώρους στάθμευσης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν συγκεκριμένα μέτρα προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που προκύπτουν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ως αποτελεσματικό μέσο βελτίωσης της ασφάλειας των οδικών μεταφορών, αντιμετώπισης του κινδύνου κλοπής φορτίων, πρόληψης της πρόσβασης σε επικίνδυνα εμπορεύματα και διασφάλισης των κατάλληλων εγκαταστάσεων στάθμευσης σε ένα δίκτυο ασφαλών χώρων στάθμευσης σε όλη την ΕΕ, και, σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού, τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διαμορφώσουν στα κεντρικά τμήματα του δικτύου ΔΕΔ-Μ χώρους ανάπαυσης ανά περίπου 100 km στους αυτοκινητοδρόμους, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν για τους επαγγελματίες χρήστες του οδικού δικτύου ενδεδειγμένοι χώροι στάθμευσης με το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε διεξοδικό έλεγχο του υφιστάμενου δικτύου στάθμευσης στα κράτη μέλη, ιδίως σε γεωγραφικά απομακρυσμένες οδούς και διαδρόμους μεταφορών, καθώς και να διατυπώσει χάρτη πορείας για την εξάλειψη των σημείων χωρίς κάλυψη κινητής τηλεφωνίας στις περιοχές αυτές, διότι τούτο είναι κίριο για την αποτελεσματική εφαρμογή της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Δεν αποκλείεται ότι θα χρειαστούν, αφενός, νέα διαμόρφωση των κανόνων χρηματοδότησης των ΔΕΔ και, αφετέρου, νέα προσέγγιση για τις σχετικές οδικές υποδομές. Η υφιστάμενη περιορισμένη διαθεσιμότητα ασφαλών χώρων στάθμευσης με κατάλληλες εγκαταστάσεις για τους/τις οδηγούς, συμπεριλαμβανομένης της στέγασης, ενέχουν τον κίνδυνο να καταστεί νεκρό γράμμα η υποχρέωση ανάπαυσης εκτός του θαλάμου.

3.12. Αν και συμεριζεται την ανησυχία ότι οι υποδομές στάθμευσης συχνά δεν ανταποκρίνονται στη ζήτηση, η ΕΟΚΕ τονίζει τον κύριο σκοπό των χώρων στάθμευσης, δηλαδή ότι προσφέρουν δυνατότητα διαλειμμάτων από την οδήγηση για επαγγελματίες οδηγούς, χρήστες αυτοκινήτων και επιβάτες, αλλά και την ευκαιρία να αναζωογονηθούν. Οι χώροι στάθμευσης δεν έχουν σχεδιαστεί, ούτε είναι εξοπλισμένοι, κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν τους οδηγούς φορτηγών οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να περνούν την εβδομαδιαία ανάπαυσή τους μέσα στο φορτηγό τους σε κανονική, αν όχι μόνιμη βάση.

3.13. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπόψη, συνεπώς, την ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με την πορεία του τομέα, επισημαίνει όμως ότι οι προτάσεις για την κοινωνική νομοθεσία δεν ανταποκρίνονται στους στόχους πολιτικής της Επιτροπής και δεν αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα προβλήματα των οδικών μεταφορών.

4. Χρόνος οδήγησης και περίοδοι ανάπαυσης

4.1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 εγκρίθηκε πριν από 11 χρόνια και ο στόχος του ήταν τριπλός: α) η διαφύλαξη του θεμιτού ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές, β) η βελτίωση των συνθηκών εργασίας στον τομέα, και γ) η βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

4.2. Ωστόσο, κατά την τελευταία δεκαετία οι συνθήκες στις οδικές μεταφορές έχουν αλλάξει ουσιαστικά, ιδίως όσον αφορά τα αυστηρότερα χρονοδιαγράμματα παράδοσης και την πίεση του χρόνου για την εκπλήρωση των προθεσμιών αυτών στο πλαίσιο της αυξημένης κυκλοφοριακής συμφόρησης στους ευρωπαϊκούς δρόμους.

4.3. Η μελέτη εκ των υστέρων αξιολόγησης που διενεργήθηκε από την Επιτροπή σχετικά με τον κανονισμό για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης συνδέει τις νέες αυτές συνθήκες με αύξηση των κινδύνων για την υγεία των επαγγελματιών των οδικών μεταφορών, όπως κόπωση, άγχος και ασθένεια (Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement) [Εκ των υστέρων αξιολόγησης της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών και της επιβολής της]. Η εγγύηση της οδικής ασφάλειας και της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας υπό τις νέες αυτές συνθήκες αποδεικνύεται πολύ δυσκολότερη υπόθεση για τους φορείς χάραξης πολιτικής και λήψης αποφάσεων, όμως η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι πρέπει να τους δίδεται προτεραιότητα κατά την εξέταση της θέσπισης πιο ευέλικτων κανόνων.

4.4. Η κόπωση που προκαλείται από την κούραση του οδηγού (συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης που ο οδηγός δεν κάνει αρκετά διαλείμματα) είναι μία από τις κύριες αιτίες ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων. Ακόμη και οι στιγμιαίες απώλειες συγκέντρωσης μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες. Οι οδηγοί των οδικών μεταφορών είναι επίσης επιρρεπείς σε προβλήματα υγείας που συνδέονται με μακρές περιόδους οδήγησης χωρίς αρκετά διαλείμματα, όπως καρδιαγγειακές παθήσεις (συνήθως καρδιακά επεισόδια, εγκεφαλικά επεισόδια κ.λπ.), μυοσκελετικές παθήσεις (τραυματισμοί της σπονδυλικής στήλης και του αυχένα), νευρικά συμπτώματα (στρες και άγχος, κατάθλιψη κ.λπ.) και διαταραχές του στομάχου και του πεπτικού συστήματος. Η τήρηση αυστηρά επιβαλλόμενων ορίων χρόνου οδήγησης και εργασίας και οι κατάλληλες περίοδοι ανάπαυσης είναι απαραίτητα στοιχεία για την ελαχιστοποίηση των —συνυφασμένων με αυτή τη δραστηριότητα— επιπτώσεων αυτών (OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — an overview) [«Η ΕΑΥ σε αριθμούς: Επαγγελματική ασφάλεια και υγεία στον τομέα των μεταφορών — επισκόπηση»] [διατίθεται στην αγγλική γλώσσα].

4.5. Η Επιτροπή, μέσω της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, προτείνει την αναδιανομή των περιόδων του χρόνου ανάπαυσης μέσα σε αυξημένη περίοδο αναφοράς τεσσάρων εβδομάδων (αντί για δύο εβδομάδες). Σύμφωνα με αυτό το σενάριο, ο μηνιαίος επιτρεπόμενος χρόνος οδήγησης μπορεί να συσσωρευτεί τις τρεις πρώτες εβδομάδες ενός μήνα, ενώ η τελευταία εβδομάδα μπορεί να είναι περίοδος ανάπαυσης, κάτι το οποίο μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα 18 συνεχόμενες ημέρες εργασίας με μόνο δύο ημέρες ανάπαυσης στο διάστημα αυτό.

4.6. Η προτεινόμενη παράταση της περιόδου αναφοράς συνεπάγεται ότι οι οδηγοί ενδέχεται να υποχρεωθούν να καθυστερήσουν την εβδομαδιαία ανάπαυσή τους των 45 ωρών για δύο επιπλέον εβδομάδες. Αν και η αναβληθείσα αυτή εβδομαδιαία ανάπαυση πρέπει να επιμηκύνεται με τις σωρευμένες αντισταθμιζόμενες περιόδους ανάπαυσης, η συνέπεια είναι ότι ο/η οδηγός ενδέχεται να μην έχει εβδομαδιαία ανάπαυση που να υπερβαίνει τις 24 ώρες για διάστημα έως τρεις εβδομάδες, κατά το οποίο δεν είναι πραγματικά ελεύθερος/η να εγκαταλείψει το όχημα, αλλά είναι υποχρεωμένος/η να φέρει την ευθύνη του. Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η πρόταση αυτή θα πρέπει να αξιολογηθεί, λαμβάνοντας υπόψη τη μειωμένη δυνατότητα του/της οδηγού να εγκαταλείψει το όχημα και τις πιθανές επιπτώσεις όσον αφορά την κόπωση.

4.7. Η ΕΟΚΕ τονίζει εξάλλου ότι η προτεινόμενη ευελιξία των περιόδων ανάπαυσης θα μπορούσε στην ουσία να οδηγήσει σε αντιφάσεις με το ισχύον καθεστώς μέγιστου χρονικού ορίου οδήγησης και εργασίας. Από την άποψη αυτή, ωστόσο, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι καμία πρόταση δεν πρέπει να οδηγήσει σε περισσότερες ώρες οδήγησης ή σε μείωση του περιορισμού του χρόνου εργασίας, πρωταρχικός στόχος του οποίου είναι η διασφάλιση της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας.

4.8. Η ΕΟΚΕ κατανοεί τις προσπάθειες της Επιτροπής να προτείνει μέτρα που αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα των οδικών μεταφορών και τις ανάγκες των μεταφορέων και των οδηγών, όμως εκφράζει τις αμφιβολίες της ως προς τις πιθανές συνέπειες στη λεπτή ισορροπία μεταξύ θεμιτού ανταγωνισμού, υγείας και ασφάλειας των οδηγών και οδικής ασφάλειας.

4.9. Η ΕΟΚΕ καλεί τον νομοθέτη να εξετάσει επίσης το ενδεχόμενο αντιστάθμισης της μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε σχέση με τις περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης, σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό. Όσον αφορά τα διαλείμματα, η ΕΟΚΕ προτείνει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αξιολόγησης επιπτώσεων σχετικά με τη δυνατότητα να επαφίεται στην κρίση του οδηγού μια πιο ευέλικτη διανομή των 45 λεπτών διαλείμματος μέσα σε περίοδο 6 ωρών. Η εκτίμηση επιπτώσεων θα πρέπει να εστιάζει στη δυνατότητα του οδηγού να χρησιμοποιεί το διάλειμμα για ανάπαυση και αναζωογόνηση μέσα στο διάστημα των εννέα ή, αντίστοιχα, δέκα ωρών οδήγησης.

4.10. Πράγματι, η εγγύηση της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου και των επιβατών παραμένει ζήτημα ακόμη και στο πλαίσιο των σημερινών, πολύ αυστηρότερων κανόνων. Οι σοβαρές συγκρούσεις τα τελευταία χρόνια στις οποίες εμπλέκονται φορτηγά και λεωφορεία ή πούλμαν και οδηγούν σε σημαντικό αριθμό θυμάτων (Traffic Safety Basic Facts 2016 — HGVs and Buses, ERSO) [Βασικά στοιχεία οδικής ασφάλειας 2016 — βαρέα φορτηγά οχήματα και λεωφορεία, Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας (ERSO/European Road Safety Observatory)] πρέπει να αποτελούν επείγουσα προειδοποίηση ότι η Ευρώπη χρειάζεται απλούς, εφαρμόσιμους και σαφείς κανόνες για τη δημιουργία δίκαιου κλίματος για τους χρήστες, τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις με επίκεντρο την ασφάλεια. Είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί η καλύτερη εφαρμογή των κανόνων αυτών πριν εξεταστεί το ενδεχόμενο να δημιουργηθούν πιο ευέλικτοι. Είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί η καλύτερη εφαρμογή των κανόνων αυτών πριν εξεταστεί το ενδεχόμενο θέσπισης πιο ευέλικτων.

4.11. Από την άποψη της επιβολής, η ΕΟΚΕ αμφισβητεί ορισμένες πτυχές της πρότασης της Επιτροπής. Καταρχάς, η παράταση της περιόδου αναφοράς για τη διανομή των περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εναρμονισμένη ερμηνεία των κανόνων, δίνοντας τη δυνατότητα σε κάθε κράτος μέλος να θεσπίζει δικά του σενάρια και υπολογισμούς. Σε μια διασυνοριακή δραστηριότητα όπως οι οδικές μεταφορές, οι μεμονωμένες ερμηνείες των κανόνων έχουν αντίκτυπο στην ομαλή ροή ενός ολόκληρου οδικού ταξιδιού ή μεταφοράς, ακόμη και στη δραστηριότητα ως σύνολο.

4.12. Από την άποψη αυτή, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η Επιτροπή και τα κράτη μέλη χρειάστηκαν πολλά χρόνια για να συμφωνήσουν επιτέλους σε έναν κοινό οδηγό για την ερμηνεία του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης, όπως ορίζονται από τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (βλέπε δημοσίευση του TRACE «Οι ρυθμιστικές αρχές μεταφορών ευθυγραμμίζουν την επιβολή ελέγχων», 2012). Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της δημιουργίας ενός δικτύου για την υποστήριξη του έργου υλοποίησης των κρατών μελών και τη μείωση του κινδύνου διαφορετικών ερμηνειών.

4.13. Κατά δεύτερον, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι προτεινόμενες αλλαγές στον κανονισμό για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης δεν πρέπει να καταστήσουν δυσχερέστερη την επιβολή τους. Θεωρεί επίσης ότι οι προτεινόμενες αλλαγές θα επιβαρύνουν με έξοδα τα κράτη μέλη, π.χ. όσον αφορά την αντικατάσταση του λογισμικού που χρησιμοποιείται σε καθ' οδόν και εταιρικούς ελέγχους, όσον αφορά την κατάρτιση επιθεωρητών κ.λπ. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της διάθεσης επαρκών πόρων προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

4.14. Εν κατακλείδι, όσον αφορά την επιβολή της νομοθεσίας η ΕΟΚΕ τονίζει το σημείο ότι πρέπει να καταβληθεί μεγαλύτερη προσπάθεια από τον νομοθέτη σχετικά με τις έξυπνες και αμερόληπτες μεθόδους επιβολής. Από την άποψη αυτή, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις προτάσεις της Επιτροπής που αφορούν τη βελτίωση της χρήσης των συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει την ανάγκη οι επιθεωρητές να έχουν πρόσβαση σε δεδομένα σε πραγματικό χρόνο και την παροχή διευκολύνσεων για καλύτερη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να κάνουν καλύτερη χρήση των εθνικών (NER) και του ευρωπαϊκού (ERRU) ηλεκτρονικού μητρώου, όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 για την πρόσβαση στο επάγγελμα.

4.15. Όσον αφορά τις συνθήκες εβδομαδιαίας ανάπαυσης των οδηγών, η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής για αντιμετώπιση του ζητήματος. Ωστόσο, η πρόταση αφήνει κάποια αβεβαιότητα.

4.16. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, οι «νομάδες» οδηγοί που περνούν μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από τον τόπο διαμονής τους -και επομένως επηρεάζονται άμεσα από τη νέα πρόταση- προσλαμβάνονται από επιχειρήσεις οδικών μεταφορών που δραστηριοποιούνται μεν σε κράτη μέλη με υψηλούς μισθούς, επιδιώκουν όμως να επωφεληθούν από το χαμηλότερο εργατικό κόστος ή την ευνοϊκότερη φορολογία που ισχύουν σε άλλα κράτη μέλη. Είναι ζωτικής σημασίας τα πρακτικά θέματα που σχετίζονται με τη μακρά απουσία από το σπίτι, όπως οι ανάγκες στέγασης ή το κόστος επαναπατρισμού να αντιμετωπίζονται επαρκώς και να επιλύονται, καθώς αυτό δεν θα πρέπει να επιβαρύνει οικονομικά τον/την οδηγό.

4.17. Λόγω του υψηλού επιπέδου κινητικότητας των οδηγών, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής να διευκολύνει την επιστροφή τους στο σπίτι και επισημαίνει ότι οι προτεινόμενες αλλαγές στους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης θα δεν πρέπει να οδηγήσουν σε μείωση της ικανότητας των οδηγών να περνούν χρόνο με την οικογένειά τους τα σαββατοκύριακα και να έχουν μια αξιοπρεπή κοινωνική ζωή. Ωστόσο, το ενδεχόμενο σενάριο των τριών εβδομάδων εντατικής εργασίας με μόνο δύο ημέρες ανάπαυσης στο διάστημα αυτό μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ισορροπία μεταξύ επαγγελματικής και ιδιωτικής ζωής των οδηγών.

4.18. Αν και αναγνωρίζεται, σε γενικές γραμμές, η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των χαρακτηριστικών του θαλάμου οχημάτων, παραμένουν οι περιορισμοί όσον αφορά τη διαθεσιμότητα χώρου και εγκαταστάσεων εντός του θαλάμου. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επικροτεί τη σημαντική διευκρίνιση της Επιτροπής που επιβεβαιώνει η πρόσφατη απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) της 20ής Δεκεμβρίου 2017, ότι οι εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης 45 ωρών και άνω πρέπει να λαμβάνουν χώρα μακριά από το όχημα, είτε σε κατάλυμα που πληρώνεται από τον εργοδότη, είτε στον τόπο διαμονής ή σε μέρος της ελεύθερης επιλογής του/της οδηγού. Η ΕΟΚΕ, ωστόσο, θέτει το ζήτημα ότι η διαμονή κατά την τακτική εβδομαδιαία ανάπαυση σε ιδιωτικό κατάλυμα ή στον τόπο διαμονής του/της οδηγού θα μπορούσε να δημιουργήσει δυσκολίες στην τεκμηρίωση. Παρά ταύτα, για να ικανοποιηθεί η απαίτηση να μπορεί ο/η οδηγός να «διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του/της» κατά τη διάρκεια της εβδομαδιαίας ανάπαυσης, είναι επιτακτική ανάγκη να είναι ελεύθερος/η να εγκαταλείπει το όχημα και να διαθέτει μια συνεχή χρονική περίοδο κατά την οποία δεν είναι υποχρεωμένος/η να φέρει την ευθύνη για την ασφαλή φύλαξη και ασφάλειά του. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει επίσης ότι από την άλλη πλευρά είναι αναγκαία η διαθεσιμότητα ασφαλούς στάθμευσης και άλλων εγκαταστάσεων που διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων.

5. Απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών

5.1. Στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την αμοιβή των οδηγών παραμένουν σημαντικές λόγω του διαφορετικού κόστους διαβίωσης. Μελέτη της Comité National Routier (CNR), την οποία αναφέρει επίσης η Επιτροπή στην εκτίμηση επιπτώσεων της, επισημαίνει ότι οι μισθολογικές διαφορές επί του ακαθάριστου εισοδήματος μεταξύ των κρατών μελών μπορεί να φθάνουν ως και τις έντεκα φορές.

5.2. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή ότι, με αυτές τις μισθολογικές διαφορές, πρέπει να εφαρμόζονται κανόνες σύμφωνα με τις αξίες και τις αρχές της ΕΕ που ορίζονται από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό:

- την αποφυγή στρεβλώσεων στις εγχώριες αγορές, τόσο εργασίας όσο και μεταφορών·
- την εξάλειψη των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και άλλους όρους εργασίας και απασχόλησης στο πλαίσιο της ελεύθερης κυκλοφορίας·
- τη διασφάλιση δικαίου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης, τον τόπο λειτουργίας τους και τον τόπο πρόσληψης εργατικού δυναμικού εντός της ΕΕ.

5.3. Η οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων (οδηγία 96/71/ΕΚ) αποτελεί μέρος των προαναφερθέντων κανόνων. Τον Δεκέμβριο του 2016, η ΕΟΚΕ υιοθέτησε ειδική γνωμοδότηση (SOC/541)⁽²⁾, θέτοντας μια σειρά από προβληματισμούς και προτάσεις.

5.4. Σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες, όταν οι οδηγοί εργάζονται σε κράτος μέλος της ΕΕ εκτός του δικού τους σε προσωρινή βάση, καλύπτονται από την οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων εφόσον εκτελούν ενδομεταφορές. Εάν εκτελούν διεθνείς μεταφορές, αποσπώνται μόνον εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις απόσπασης που ορίζονται από το άρθρο 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ.

5.5. Η Επιτροπή προτείνει, μέσω της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, να καθοριστεί χρονικό διάστημα πριν την ισχύ των κανόνων περί ελάχιστης αμοιβής και άδειας μετ' αποδοχών για τον/την οδηγό που εκτελεί διεθνείς μεταφορές στο πλαίσιο απόσπασης. Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι αυτό πρέπει να ανταποκρίνεται στην πολιτική ατζέντα της ΕΕ -που έθεσε ο Πρόεδρος της Επιτροπής κ. Juncker και επανέλαβαν τα κράτη μέλη της ΕΕ στη «Διακήρυξη της Ρώμης»- για την καταπολέμηση του κοινωνικού ντάμπινγκ, και να ανταποκρίνεται στον στόχο που καθορίζεται από την ίδια την Επιτροπή στη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, δηλαδή να διασφαλιστεί δίκαιη και ανταγωνιστική εσωτερική αγορά για τις οδικές μεταφορές. Η πρόταση πρέπει να καθιστά τους κανόνες απλούστερους, σαφέστερους ή ευκολότερους στην εφαρμογή, με την αποφυγή του κινδύνου κατακερματισμού της νομοθεσίας της ΕΕ.

5.6. Η ΕΟΚΕ θέτει το ασαφές ζήτημα του τρόπου με τον οποίο η πρόταση θα ισχύει για τους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε τρίτη χώρα (εκτός ΕΕ) και πώς θα επιβάλλονται οι υποχρεώσεις. Ζητεί από την Επιτροπή διευκρινίσεις.

⁽²⁾ ΕΕ C 75 της 10.3. 2017, σ. 81.

5.7. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπόψη τις ανησυχίες που σχετίζονται με την επιβολή των κανόνων για την απόσπαση των εργαζομένων στις διεθνείς μεταφορές, ιδίως από τις ΜΜΕ, και κυρίως τη σύνθετη διοικητική πρόκληση να λαμβάνονται υπόψη οι εθνικές διαφορές στις ελάχιστες αμοιβές, καθώς και το γεγονός ότι η άκαμπτη σώρευση δικαιωμάτων πολύ βραχυπρόθεσμων αμοιβών και άδειας μετ' αποδοχών θα μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικές δυσκολίες και κόστος. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη μεγαλύτερης διαφάνειας σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων αμοιβών, σε κάθε κράτος μέλος.

5.8. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει την ιδιαιτερότητα του τομέα των οδικών μεταφορών και την υψηλού βαθμού κινητικότητα των εργαζομένων του. Είναι ωστόσο της άποψης ότι η τομεακή πρόταση της Επιτροπής για την απόσπαση εργαζομένων στις διεθνείς οδικές μεταφορές, όπως είναι αυτήν τη στιγμή, δεν θα αντιμετωπίσει επαρκώς τα προβλήματα που έχουν προκύψει, όπως επισημαίνεται σε αυτό το τμήμα.

5.9. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί απόλυτα με την άποψη ότι, για τις ενδομεταφορές, η οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει από την πρώτη ημέρα. Ωστόσο, αμφισβητεί την εφαρμογή των νέων ελαφρύτερων διοικητικών κανόνων στις ενδομεταφορές. Όσον αφορά τις αμιγείς πράξεις διαμετακόμισης, ελλείψει οποιασδήποτε νομικής βεβαιότητας, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να διευκρινίσει ότι οι πράξεις διαμετακόμισης εξαιρούνται από τους κανόνες απόσπασης.

5.10. Η ΕΟΚΕ σημειώνει τις εκκλήσεις που προέρχονται από τον κλάδο και οι οποίες επισημαίνουν ότι οι κανόνες απόσπασης δεν είναι κατάλληλοι για την κινητικότητα που χαρακτηρίζει τις οδικές μεταφορές, καθώς και τις ανησυχίες που εξέφρασε ο κλάδος ότι η πρόταση της Επιτροπής θα οδηγήσει σε σημαντικές διοικητικές επιβαρύνσεις. Ως εκ τούτου, χαιρετίζει την προσαρμογή των απαιτήσεων εφαρμογής στις ιδιαιτερότητες του τομέα, όπως η άρση της υποχρέωσης των μεταφορέων να ορίζουν πρόσωπο στο κράτος μέλος υποδοχής που θα λειτουργεί ως σύνδεσμος με τις αρχές της χώρας. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η διοικητική επιβάρυνση θα μπορούσε να μετριαστεί με τη δημιουργία ενιαίας θυρίδας για κοινοποιήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ. Επιπλέον, προτείνει ο/η οδηγός να μην υποχρεούται να παράσχει τα εκκαθαριστικά σημειώματα αποδοχών των δύο τελευταίων μηνών κατά τη διάρκεια οδικών ελέγχων εάν δεν μπορούν να διατίθενται με ηλεκτρονικά μέσα. Οι αρχές ελέγχου θα πρέπει να τα λαμβάνουν άμεσα από τον αρμόδιο επικοινωνίας και να διατίθενται με ηλεκτρονικά μέσα στο κράτος μέλος εγκατάστασης.

5.11. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ πρέπει επίσης να αναγνωρίσει ότι η προσωρινή μετάβαση οδηγού από ένα κράτος μέλος χαμηλών εισοδημάτων σε ένα κράτος μέλος με υψηλότερο επίπεδο αμοιβής πρέπει, όσον αφορά την αμοιβή, να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τα επίπεδα αμοιβών της χώρας υποδοχής, όπως ορίζονται από τον νόμο ή την πρακτική.

5.12. Η εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ έχει καίρια σημασία για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τις επιχειρήσεις. Κάτι τέτοιο θα βοηθήσει επίσης στην αποφυγή της ευρείας κλίμακας κατάχρησης και της εκμετάλλευσης του εργατικού δυναμικού χαμηλών εισοδημάτων από άλλα κράτη μέλη που έχει γίνει πολύ διαδεδομένη στις διεθνείς οδικές μεταφορές και σημαντική αιτία της καθοδικής πορείας των μισθών και των συνθηκών για τους/τις οδηγούς οδικών μεταφορών.

5.13. Στο ίδιο πνεύμα, η ΕΟΚΕ θεωρεί απαραίτητο να σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος όσον αφορά την οικονομική και κοινωνική σύγκλιση προς τα επάνω μεταξύ των κρατών μελών με διαφορετικές οικονομικές επιδόσεις, ενώ θα υφίστανται ταυτόχρονα εναρμονισμένοι κανόνες για την απόσπαση που θα ισχύουν με ενιαίο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ΕΟΚΕ τάσσεται επίσης υπέρ της λήψης απλών και αποτελεσματικών μέτρων επιβολής των κανόνων αυτών χωρίς διακρίσεις. Ο διοικητικός φόρτος πρέπει να αποφευχθεί με κάθε κόστος. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόβλεψη απλουστευμένης δήλωσης απόσπασης στην παρούσα πρόταση. Ωστόσο, θεωρεί ότι η κάλυψη περιόδου κατ' ανώτατο όριο 6 μηνών και ευρύτερης ομάδας οδηγών θα μπορούσε να μειώσει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής και του ελέγχου των κανόνων περί απόσπασης.

5.14. Ειδικότερα όσον αφορά την απόσπαση οδηγών, ο έξυπνος ταχογράφος είναι αναμφισβήτητα πολύ αποτελεσματικότερο εργαλείο από την πρόταση της Επιτροπής για χειρόγραφες καταχωρίσεις. Ιδίως η εισαγωγή κωδικών χώρας με μη αυτόματο τρόπο εμπεριέχει κίνδυνο πιθανής χειραγώγησης.

5.15. Τέλος, για να διασφαλιστεί καλύτερη διασυνοριακή επιβολή των κανόνων της ΕΕ που ισχύουν για τις οδικές μεταφορές, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών ο οποίος θα έχει ως βασική αρμοδιότητα τη βελτίωση της νοσοτροπίας συμμόρφωσης στις οδικές μεταφορές και την παροχή υποστήριξης όσον αφορά τη χάραξη πολιτικής στον τομέα, τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι οδικές μεταφορές είναι ο

μοναδικός τομέας ο οποίος δεν διαθέτει τέτοιου είδους οργανισμό, ενώ είναι πλήρως απελευθερωμένος και ως εκ τούτου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών. Ένας τέτοιος οργανισμός θα είναι επωφελής όχι μόνο για τη βελτίωση των ελέγχων των κανόνων περί απόσπασης και χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης, αλλά και για τις ενδομεταφορές και την πρόσβαση στο επάγγελμα. Είναι επίσης ο μοναδικός τρόπος να σημειωθεί πρόοδος προς την κατεύθυνση της εναρμονισμένης ερμηνείας των κανόνων. Παρά ταύτα, η ΕΟΚΕ συνιστά στα κράτη μέλη να είναι δραστήρια όσον αφορά τις υφιστάμενες ευρωπαϊκές υπηρεσίες ελέγχου των μεταφορών και να επενδύουν στην κατάρτιση των εθνικών αρχών ελέγχου.

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

Προσάρτημα

στη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Οι ακόλουθες τροπολογίες, οι οποίες έλαβαν τουλάχιστον το ένα τέταρτο των εκπεφρασμένων ψήφων, απορρίφθηκαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεων:

Σημείο 4.18

Αν και αναγνωρίζεται σε γενικές γραμμές η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των χαρακτηριστικών των θαλάμων οχημάτων, παραμένουν οι περιορισμοί όσον αφορά τη διαθεσιμότητα χώρου και εγκαταστάσεων εντός της καμπίνας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επικροτεί τη σημαντική διευκρίνιση της Επιτροπής ότι οι εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης 45 ωρών και άνω πρέπει να λαμβάνουν χώρα μακριά από το όχημα, είτε σε κατάλυμα που πληρώνεται από τον εργοδότη, είτε στον τόπο διαμονής ή σε μέρος της ελεύθερης επιλογής του/της οδηγού. Η ΕΟΚΕ, ωστόσο, θέτει το ζήτημα ότι η διαμονή κατά την τακτική εβδομαδιαία ανάπαυση σε ιδιωτικό κατάλυμα ή στον τόπο διαμονής του/της οδηγού θα μπορούσε να δημιουργήσει δυσκολίες στην τεκμηρίωση. Παρά ταύτα, για να ικανοποιηθεί η απαίτηση να μπορεί ο/η οδηγός να «διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του/της» κατά τη διάρκεια της εβδομαδιαίας ανάπαυσης, είναι επιτακτική ανάγκη να είναι ελεύθερος/η να εγκαταλείπει το όχημα και να διαθέτει μια συνεχή χρονική περίοδο κατά την οποία δεν είναι υποχρεωμένος/η να φέρει την ευθύνη για την ασφαλή φύλαξη και ασφάλειά του. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει επίσης ότι από την άλλη πλευρά είναι αναγκαία η διαθεσιμότητα ασφαλούς στάθμευσης και άλλων εγκαταστάσεων που διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων. Η έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης και λοιπών εγκαταστάσεων θα σημαίνει στην πράξη ότι η νομική υποχρέωση για λήψη της εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης εκτός καμπίνας θα θέσει τους οδηγούς και τους μεταφορείς απέναντι στη δυσεπίλυτη πρόκληση της διακινδύνευσης του φορτίου και του οχήματος προκειμένου να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία. Οι αρχές επιβολής θα πρέπει να συνυπολογίσουν δεόντως το πρόβλημα αυτό.

Ψήφοι υπέρ: 105

Ψήφοι κατά: 152

Αποχές: 22

Σημείο 5.13

Σύμφωνα με την Επιτροπή, η εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ έχει καίρια σημασία για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τις επιχειρήσεις. Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης ότι αυτή η πρόταση κάτι τέτοιο θα βοηθήσει επίσης στην αποφυγή της ευρείας κλίμακας κατάχρησης και της εκμετάλλευσης του εργατικού δυναμικού χαμηλών εισοδημάτων από άλλα κράτη μέλη που έχει γίνει πολύ διαδεδομένη στις διεθνείς οδικές μεταφορές και σημαντική αιτία της καθοδικής πορείας των μισθών και των συνθηκών για τους/τις οδηγούς οδικών μεταφορών. Θα συμβάλει ουσιαστικά στη δημιουργία ενός δίκαιου, ασφαλούς, περιβαλλοντικά και κοινωνικά βιώσιμου τομέα οδικών μεταφορών. Η ΕΟΚΕ επικροτεί αυτούς τους στόχους. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει επίσης τη σημασία της προσαρμογής των διατάξεων για τις αποσπάσεις στην πραγματικότητα του κλάδου των μεταφορών προκειμένου να λειτουργήσουν, όπως προτείνεται από την Επιτροπή. Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ κρίνει απαραίτητο να διερωτηθεί ως προς την προστιθέμενη αξία της εφαρμογής των κανόνων για τις αποσπάσεις εργαζομένων στις διεθνείς μεταφορές, δεδομένης της πολυπλοκότητας του διοικητικού έργου που απαιτείται και των προβλημάτων ελέγχου και επιβολής.

Ψήφοι υπέρ: 105

Ψήφοι κατά: 157

Αποχές: 11

Σημείο 5.14

Στο ίδιο πνεύμα, η ΕΟΚΕ θεωρεί απαραίτητο να σημειωθεί περαιτέρω πρόδος όσον αφορά την οικονομική και κοινωνική σύγκλιση προς τα επάνω μεταξύ των κρατών μελών με διαφορετικές οικονομικές επιδόσεις, ενώ θα υφίστανται ταυτόχρονα εναρμονισμένοι κανόνες για την απόσπαση που θα ισχύουν με ενιαίο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ΕΟΚΕ τάσσεται επίσης υπέρ της λήψης απλών και αποτελεσματικών μέτρων επιβολής των κανόνων αυτών χωρίς διακρίσεις. Ο διοικητικός φόρτος πρέπει να αποφευχθεί με κάθε κόστος. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόβλεψη απλουστευμένης δήλωσης απόσπασης στην παρούσα πρόταση. Ωστόσο, θεωρεί ότι η κάλυψη περιόδου κατ' ανώτατο όριο 6 μηνών και ευρύτερης ομάδας οδηγών θα μπορούσε να μειώσει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής και του ελέγχου των κανόνων περί απόσπασης.

Ψήφοι υπέρ: 102

Ψήφοι κατά: 160

Αποχές: 12

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα

«Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με θέμα “Αερομεταφορές: Ανοικτή και συνδεδεμένη Ευρώπη”»

[COM(2017) 286 final]

και

«Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004»

[COM(2017) 289 final — 2017/0116 (COD)]

(2018/C 197/09)

Εισηγητής: ο κ. **Jacek KRAWCZYK**

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 5.7.2017 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 15.6.2017 Συμβούλιο, 19.6.2017 |
| Νομική βάση: | Άρθρα 100 παράγραφος 2 και 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο τμήμα | Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών |
| Υιοθετήθηκε από το τμήμα | 4.1.2018 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 17.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 115/1/4 |

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) επιβεβαιώνει εκ νέου τη θέση που υιοθέτησε στη γνωμοδότησή της με θέμα τη δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές I⁽¹⁾ ότι πρωταρχικός στόχος της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές, όπως παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2015 πρέπει να είναι «βελτίωση του επενδυτικού κλίματος προκειμένου να ενθαρρυνθούν περισσότερες ευρωπαϊκές επενδύσεις στην αεροπορική βιομηχανία της ΕΕ, να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του τομέα και ο ρόλος του στην οικονομία, προωθώντας, έτσι, την οικονομική ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας γενικά».

1.2. Η ΕΟΚΕ τονίζει την πρωταρχική σημασία της ποιότητας της εφαρμογής της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές όσον αφορά την επιτυχία της πολιτικής αεροπορίας της ΕΕ. Η ταχεία αλλαγή των εσωτερικών και εξωτερικών συνθηκών, η ανάπτυξη των αγορών σε πολλαπλές κατευθύνσεις, η αυξανόμενη πίεση στους ανθρώπους και τις επιχειρήσεις, ο αυξανόμενος ανταγωνισμός εντός αλλά και εκτός της ΕΕ, οι νέες επαναστατικές τεχνολογίες και η ταχεία ψηφιοποίηση είναι μερικές μόνον από τις προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά την εφαρμογή της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές. Όπως πρόβλεψε η ΕΟΚΕ στη γνωμοδότησή της με θέμα τη δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές I⁽²⁾, η στρατηγική προέβαλε τον πολιτικό χαρακτήρα της πολιτικής αεροπορίας στην ατζέντα της ΕΕ και αυτή η θέση πρέπει να διατηρηθεί. Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΟΚΕ συγχαίρει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την επιμονή της όσον αφορά την προώθηση ενός παγκοσμίου αποδεκτού και εφαρμοσμένου σχεδίου απαλλαγής των αερομεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Ομοίως, πρέπει να αναδειχθεί περισσότερο από ποτέ η ανάγκη για αποτελεσματικό τομεακό κοινωνικό διάλογο, τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο. Η ΕΟΚΕ παραπέμπει εκ νέου στη γνωμοδότησή της με θέμα «Κοινωνικό ντάμπινγκ στον τομέα της ευρωπαϊκής πολιτικής αεροπορίας»⁽³⁾ και προτρέπει θερμά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναζητήσει αποτελεσματικές διορθωτικές λύσεις για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

⁽¹⁾ ΕΕ C 389 της 21.10.2016, σ. 86.

⁽²⁾ ΕΕ C 389 της 21.10.2016, σ. 86.

⁽³⁾ ΕΕ C 13 της 15.1.2016, σ. 110.

1.3. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη διπλή προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διαφύλαξη του δικαίου διεθνούς ανταγωνισμού, αφενός με την ενίσχυση ενός μονομερούς οργάνου προστασίας των συμφερόντων της πολιτικής αεροπορίας της ΕΕ [Πρόταση κανονισμού σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αερομεταφορών και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004· εφεξής «πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004»] COM(2017) 289 final και, αφετέρου, με την ανάληψη εντολών για τη διαπραγμάτευση νέων συμφωνιών πρόσβασης στην αγορά με τρίτες χώρες, σε συνδυασμό με την επίτευξη συναίνεσης για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να διατηρηθεί ο θεμιτός ανταγωνισμός. Η ΕΟΚΕ εξακολουθεί να είναι πεπεισμένη ότι οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μπορούν να διασφαλιστούν με βιώσιμο τρόπο μόνον εάν οι τρίτες χώρες σέβονται επίσης τις βασικές αρχές της προστασίας της εργασίας, όπως περιγράφονται στα πρότυπα της ΔΟΕ, καθώς και τα πρότυπα προστασίας των καταναλωτών και του περιβάλλοντος. Στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 διορθώνονται αρκετές αδυναμίες της παρούσας μορφής του εν λόγω κανονισμού. Ωστόσο, η καθιέρωση λειτουργικού κοινωνικού διαλόγου πρέπει να αποτελέσει αναπόσπαστο στοιχείο μιας από κοινού συμφωνηθείσας ρήτρας «θεμιτού ανταγωνισμού» στις διεθνείς συμφωνίες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών της ΕΕ. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διασφάλιση περαιτέρω εντολών με σκοπό την έναρξη διαπραγματεύσεων περί νέων συνολικών συμφωνιών στον τομέα των αερομεταφορών και ζητεί την ταχεία και αποτελεσματική ολοκλήρωση των εν εξελίξει διαπραγματεύσεων.

1.4. Οι ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις διατάξεις περί κυριότητας και ελέγχου παρέχουν μεγαλύτερη σαφήνεια όσον αφορά τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ώστε να παρασχεθεί βοήθεια στα κράτη μέλη και άλλους συναρμοδίους φορείς κατά τη συνεχιζόμενη εφαρμογή τους. Ωστόσο, κατά τη γνώμη της ΕΟΚΕ, αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές δεν λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τις υπό εξέλιξη αλλαγές της αγοράς, ούτε τις ανατρεπτικές και διαρθρωτικές προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει η ευρωπαϊκή πολιτική αεροπορία βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα. Εφόσον το ζητούμενο είναι η αυστηρή εφαρμογή της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές, η ΕΟΚΕ συνιστά την εκπόνηση εκτίμησης αντικτύπου με βάση σειρά σεναρίων με σκοπό την προετοιμασία διεξοδικής εξέτασης του ζητήματος της κυριότητας και του ελέγχου.

1.5. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τις προτεινόμενες ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, επισημαίνοντας παράλληλα ότι η μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της αγοράς — η οποία συνεπάγεται αυξανόμενη ανάγκη μεγαλύτερης συνδεσιμότητας από τα κράτη μέλη στην περιφέρεια της ΕΕ ή με μικρές εγχώριες αγορές — θα απαιτήσει περαιτέρω βαθύτερη οικονομική και κοινωνική ανάλυση του τρόπου καλύτερης παροχής βιώσιμων συνδέσεων μεταξύ των κύριων αερολιμένων τους και των βασικών προορισμών στην ΕΕ για την καλύτερη αντιμετώπιση των απαιτήσεων των επιβατών. Επ' αυτού θα απαιτηθούν περαιτέρω πολιτικές συζητήσεις, με συνεκτίμηση και του δείκτη συνδεσιμότητας που καταρτίζεται από τον διαχειριστή δικτύου και πλέον δημοσιεύεται στον ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

1.6. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 χρίζει διεξοδικής αναθεώρησης. Δεδομένης της θεμελιώδους σημασίας του για τον τομέα, είναι ζωτικής σημασίας στη διαδικασία επανεξέτασης να συνεκτιμηθούν οι παρατηρήσεις όλων των συναρμοδίων — συμπεριλαμβανομένων των εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών — και να καθίσταται δυνατή η πραγματοποίηση του μακρόπνοου οράματος της πολιτικής αεροπορίας της ΕΕ, όπως σκιαγραφείται στη στρατηγική της ΕΕ για τις αερομεταφορές. Με την προϋπόθεση ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα διεξαγάγει εκτενή ανάλυση και ότι αυτή θα επιβεβαιωθεί μέσω δημόσιας διαβούλευσης, θα ήταν προς το συμφέρον της ΕΕ να προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή — υπό την παρούσα σύνθεσή της — αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

1.7. Η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι, σε επίπεδο ΕΕ, ο διαχειριστής δικτύου ⁽⁴⁾ έχει ήδη ενεργοποιήσει τη διαδικασία μετριασμού των επιπλοκών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Επιπλέον, οι κοινωνικοί εταίροι έχουν τα μέσα να μειώσουν τυχόν επιπτώσεις καθότι εφαρμόζονται αμοιβαία. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι οι απεργίες συνιστούν θεμελιώδες δικαίωμα των εργαζομένων, το δε δικαίωμα στην απεργία και ο τρόπος άσκησης του δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των Συνθηκών της ΕΕ ⁽⁵⁾, αλλά σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, αποτελούν αρμοδιότητα των κρατών μελών. Συν τοις άλλοις, οι κοινωνικοί εταίροι έχουν αναπτύξει ένα σύνολο μέτρων, τα οποία θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από κοινού για να μειωθεί ο κίνδυνος των εργασιακών συγκρούσεων ⁽⁶⁾. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρωτοβουλία αυτή ως κατάλληλη και αποτελεσματική προσέγγιση για να αποφεύγονται, στο μέτρο του δυνατού, οι διαταράξεις στην εναέρια κυκλοφορία. Οι επιβάτες και οι πολίτες της Ευρώπης θα είναι αυτοί που θα ωφεληθούν εντέλει από αυτήν την προσέγγιση.

⁽⁴⁾ Ο διαχειριστής δικτύου είναι διεύθυνση υπαγόμενη στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol), υπεύθυνη για τον σχεδιασμό της λειτουργικής ικανότητας του δικτύου. Μεριμνά για τη διαθεσιμότητα και την καλύτερη δυνατή χρήση της λειτουργικής ικανότητας της εναέριας κυκλοφορίας στις καθημερινές εργασίες του δικτύου ανά την Ευρώπη. Για τον σκοπό αυτό συνεργάζεται στενά με τα κράτη μέλη και τους εθνικούς παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

⁽⁵⁾ Άρθρο 153 παράγραφος 5 της ΣΛΕΕ.

⁽⁶⁾ ATCEUC, CANSO και ETF (2016): «Toolbox for successful social dialogue in air traffic management», αναρτημένο στα αγγλικά εδώ: <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>

1.8. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές, είναι απαραίτητο να τροφοδοτηθεί η πολιτική συζήτηση με τις απόψεις της οργανωμένης κοινωνίας πολιτών όσον αφορά τις πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές προεκτάσεις των εν λόγω πρωτοβουλιών. Η ΕΟΚΕ, όπως έχει επανειλημμένα επισημάνει, δηλώνει έτοιμη να συμμετάσχει ενεργά στη διαδικασία αυτή. Είναι επίσης εξαιρετικά σημαντικό να προχωρήσουν άμεσα οι νομοθετικές εργασίες σχετικά με την πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού 868/2004 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο προκειμένου να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι στρεβλώσεις του διεθνούς ανταγωνισμού.

1.9. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει τη θέση που υιοθέτησε στη γνωμοδότησή της με θέμα τη δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές I ⁽⁷⁾, με την οποία συνιστά «η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών στην εφαρμογή της στρατηγικής να συνοδεύεται από διαρθρωμένες και συγκεκριμένες εξηγήσεις για τον τρόπο υλοποίησης της στρατηγικής». Εξακολουθεί να είναι απαραίτητος και ένας χάρτης πορείας που θα περιγράφει «πώς η Επιτροπή θα απευθυνθεί στους ενδιαφερόμενους φορείς για να εξασφαλίσει την καθοριστικής σημασίας συμμετοχή τους. Η ενεργοποίηση όλων των φορέων των αερομεταφορών και η από κοινού δράση για την υλοποίηση της στρατηγικής είναι δύσκολη, αλλά αναγκαία».

2. Εισαγωγή

2.1. Η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής COM (2017) 286 με τίτλο «Αερομεταφορές: Ανοικτή και συνδεδεμένη Ευρώπη», η οποία εκδόθηκε στις 8 Ιουνίου 2017, αποτελεί τη συνέχεια της «Στρατηγικής για τις αερομεταφορές στην Ευρώπη» ⁽⁸⁾, που εισήγαγε η Επιτροπή τον Δεκέμβριο του 2015 και με την οποία τίθενται οι στόχοι για μια ειδική συζήτηση εντός της κοινότητας της πολιτικής αεροπορίας με θέμα τα βασικά στοιχεία μιας ολιστικής πολιτικής των αερομεταφορών και τον καλύτερο τρόπο εφαρμογής της.

2.1.1. Η στρατηγική της ΕΕ για τις αερομεταφορές «[...] στοχεύει στην τόνωση της οικονομίας της Ευρώπης, την ενδυνάμωση της βιομηχανικής της βάσης και την ενίσχυση της ηγετικής της θέσης στον τομέα των αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο, και παράλληλα αντιμετωπίζει τις περιβαλλοντικές και κλιματικές προκλήσεις, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο άμεσα στις στρατηγικές προτεραιότητες της Επιτροπής» ⁽⁹⁾. Λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές, νομικές, περιβαλλοντικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές των αερομεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ακολούθησε μια ολιστική προσέγγιση στην αεροπορία και πρότεινε στόχους για την αντιμετώπιση των προκλήσεων τόσο στην αγορά της ΕΕ, όσο και στις διεθνείς αγορές των αερομεταφορών. Μένει ακόμη να διαπιστωθούν πιο συγκεκριμένα αποτελέσματα της εφαρμογής της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές.

2.2. Η ΕΟΚΕ συμμετέχει ενεργά τα τελευταία χρόνια στην ανάπτυξη πολιτικής για την πολιτική αεροπορία της ΕΕ. Έχει πραγματοποιήσει μεγάλο αριθμό δημόσιων ακροάσεων, διασκέψεων και διμερών και πολυμερών εκδηλώσεων προκειμένου να υπάρχει μεγαλύτερη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών στις διάφορες πολιτικές που αφορούν την πολιτική αεροπορία της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτό, έχει δημιουργήσει ένα ισχυρό δίκτυο φορέων της κοινωνίας των πολιτών της ΕΕ για να ανταποκριθεί ενεργά στις επικείμενες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και για να παράσχει τη δυνατότητα και την εξουσία στην κοινωνία των πολιτών να συμμετάσχει σε αυτήν την εξαιρετικά σημαντική και ευαίσθητη θεματική ενότητα.

2.2.1. Στις 2 Μαρτίου 2015, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνώμη της ΕΟΚΕ για μια ολοκληρωμένη πολιτική αερομεταφορών της ΕΕ. Πολλές από τις συστάσεις που διατυπώθηκαν στη σχετική γνωμοδότηση ⁽¹⁰⁾ της ΕΟΚΕ (Σεπτέμβριος 2015) έχουν συμπεριληφθεί στην τελική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στη συνέχεια, κατά την υλοποίηση της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές, η ΕΟΚΕ υποστήριξε ένθερμα την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη γνωμοδότησή της με θέμα τη δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές I ⁽¹¹⁾ (Φεβρουάριος 2016).

2.3. Η παρούσα ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πραγματεύεται ιδιαίτερα πολύπλοκα ζητήματα, καθένα από τα οποία έχει πολυάριθμες πολιτικές, νομικές και οικονομικές προεκτάσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε αναφέρει τα θέματα αυτά, μεταξύ άλλων, στο παράρτημα ⁽¹²⁾ της στρατηγικής για τις αερομεταφορές ως αναπόσπαστα στοιχεία ενός σχεδίου δράσης για την επίτευξη των κύριων στρατηγικών στόχων.

2.4. Από τα τέσσερα μέτρα που προτείνονται στην ανακοίνωση, το ένα αποτελεί νομοθετική πρόταση. Τα υπόλοιπα τρία είναι κατευθυντήριες γραμμές μη δεσμευτικού νομικού χαρακτήρα. Όλα μαζί είναι τα εξής:

— η νέα πρόταση κανονισμού σχετικά με τη διασφάλιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, με την οποία καταργείται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004,

⁽⁷⁾ EE C 389 της 21.10.2016, σ. 86.

⁽⁸⁾ COM (2015) 598 final.

⁽⁹⁾ COM(2017) 286 final, σ. 2.

⁽¹⁰⁾ EE C 13 της 15.1.2016, σ. 169.

⁽¹¹⁾ EE C 389 της 21.10.2016, σ. 86.

⁽¹²⁾ COM (2015) 598 final.

- οι ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικές με τους κανόνες περί κυριότητας και ελέγχου των αερομεταφορέων της ΕΕ που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008,
- οι ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικές με τους κανόνες για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, και
- το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με θέμα «Πρακτικές που ευνοούν τη συνέχεια της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας»⁽¹³⁾.

3. Νομοθετική πρόταση: ένας νέος κανονισμός προς αντικατάσταση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 (σχέδιο αναθεώρησης)

3.1. Σε έγγραφο που δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μαζί με την ανακοίνωση υποστηρίζεται η περαιτέρω ανάγκη καλύτερης προστασίας των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ από τις μεθοδεύσεις ανταγωνιστών εκτός της ΕΕ που θεωρείται ότι διαστρεβλώνουν τον δίκαιο ανταγωνισμό της αγοράς. Σημαντικοί φορείς στον τομέα των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ ζητούν από την Επιτροπή να αναλάβει αποφασιστική δράση ώστε να αντιμετωπιστεί η —κατά τη γνώμη τους— έλλειψη κατάλληλης προσέγγισης έναντι των μη ενωσιακών αερομεταφορέων από χώρες οι οποίες δεν διαθέτουν κατάλληλους κανόνες περί θεμιτού ανταγωνισμού. Οι κοινωνικοί εταίροι έχουν υποβάλει παρόμοια αιτήματα με βάση τη μη τήρηση συγκρίσιμων κοινωνικών και εργασιακών προτύπων. Η Επιτροπή έλαβε ορθή θέση ως προς τα επίμονα αυτά αιτήματα υποβάλλοντας ένα νέο σχέδιο κανονισμού.

3.2. Σε περιπτώσεις όπου η συνδεσιμότητα και ο ανταγωνισμός στην ΕΕ τίθενται σε κίνδυνο, η ΕΕ πρέπει να είναι σε θέση να ενεργήσει αποτελεσματικά ώστε να διασφαλιστεί ότι δεν στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός στις διεθνείς αγορές αερομεταφορών ούτε θίγονται τα συμφέροντα των αερομεταφορών της ΕΕ και ότι τα δικαιώματα και τα συμφέροντα των καταναλωτών διασφαλίζονται και ενισχύονται σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για τα δικαιώματα των καταναλωτών και των επιβατών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση των θεμάτων αυτών με μονομερή δράση της ΕΕ.

3.3. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 868/2004 αποδείχθηκε ότι έχει πολλές σοβαρές αδυναμίες⁽¹⁴⁾: χρησιμοποιεί μέσα, διαδικασίες και κριτήρια που απορρέουν από το εμπορικό δίκαιο, ενώ η διεθνής αγορά αερομεταφορών διέπεται από συμφωνίες παροχής αεροπορικών υπηρεσιών. Ο εν λόγω κανονισμός έχει επίσης επικριθεί λόγω των ανεπαρκών αυτών κυρώσεων και χαρακτηρίζεται ως «σκυλί που γαβγίζει δεν δαγκώνει».

3.4. Το Συμβούλιο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμφώνησαν με τον στόχο της αναθεώρησης ή αντικατάστασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε επίσης την αναθεώρηση του εν λόγω κανονισμού.

3.5. Πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις με τους συναρμοδίους ως προς την «πρόταση για βελτίωση της προστασίας από τις πρακτικές χορήγησης επιδοτήσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές». Επιπλέον, ζητήθηκε η γνώμη των συναρμοδίων κατά τη δημόσια διαβούλευση για την κατάρτιση της στρατηγικής της ΕΕ για τις αερομεταφορές από την Επιτροπή. Ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων αυτών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε ολοκληρωμένη προσέγγιση για την καλύτερη αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Η προσθήκη τριών αλληλοσυμπληρούμενων δομικών στοιχείων [διεθνείς διαπραγματεύσεις, ρήτρες θεμιτού ανταγωνισμού στις διεθνείς συμφωνίες, αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004] βοηθάει στην αμοιβαία ενίσχυσή τους, δημιουργεί συνέργειες —καθιστώντας δυνατή την αποτελεσματική τήρηση της συνδεσιμότητας της ΕΕ— και υποστηρίζει τον ανοικτό θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ όλων των αερομεταφορέων.

3.6. Η προσέγγιση αυτή αναμένεται επίσης να αποφέρει οικονομικά οφέλη, διότι καθιστά δυνατό τον ισότιμο ανταγωνισμό των αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ με τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών. Η επιλογή αυτή ωφελεί επίσης τους αερολιμένες και τους επιβάτες της ΕΕ λόγω της αύξησης της κίνησης και των επιλογών.

3.7. Με το σχέδιο αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει να της δοθεί η δυνατότητα να ενεργεί αποφασιστικά ως κορυφαίο θεσμικό όργανο της ΕΕ που μεριμνά για την τήρηση των διεθνών υποχρεώσεων από τρίτες χώρες, σύμφωνα με την καθιερωμένη νομοθεσία της ΕΕ και τις αρχές της διαφάνειας, της επικουρικότητας και της αναλογικότητας. Με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις θα απλουστευτεί η διαδικασία και θα ενθαρρύνονται τα ενδιαφερόμενα μέρη να επιλύουν τυχόν συγκρούσεις μέσω της αμοιβαίας διαδικασίας διευθέτησης διαφορών, όταν αυτό είναι δυνατόν. Εάν εγκριθεί το νέο σχέδιο πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αναμένεται να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι αδυναμίες του ισχύοντος κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004.

⁽¹³⁾ SWD (2017) 207 final.

⁽¹⁴⁾ Μελέτη υπ' αριθ. 268/2004 με τίτλο «A Case for Better Regulation» [«Η σκοπιμότητα της βελτίωσης της νομοθεσίας»], η οποία διερεγγήθηκε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής τον Απρίλιο του 2013.

3.7.1. Ωστόσο, πολλά ζητήματα παραμένουν ασαφή, ιδίως τα μέτρα που θα μπορούσε να λάβει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να διασφαλίσει την τήρηση των διεθνών υποχρεώσεων από τρίτες χώρες⁽¹⁵⁾.

3.7.2. Ένας άλλος προβληματισμός που ετέθη από τα ενδιαφερόμενα μέρη είναι η απουσία πρόβλεψης δράσης σε περιπτώσεις όπου ένας τρίτος δεν συμμορφώνεται με τις βασικές αρχές περί προστασίας της εργασίας όπως περιγράφονται στα πρότυπα της ΔΟΕ, ή δεν τηρούνται τα πρότυπα προστασίας των καταναλωτών ή/και τα περιβαλλοντικά πρότυπα. Λαμβανομένης υπόψη της ολιστικής προσέγγισης που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι πρέπει να διασφαλιστεί ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ πρόσβασης σε συνθήκες ελεύθερης αγοράς τύπου ΠΟΕ και βιώσιμου διεθνούς ανταγωνισμού προς όφελος των εργαζομένων και των καταναλωτών.

3.7.3. Στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 προβλέπεται μια δεύτερη οδός για τη διόρθωση των στρεβλώσεων. Αντιμετωπίζοντας τις αθέμιτες πρακτικές της αγοράς που προκαλούν ζημία σε μεμονωμένες αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα μπορούσε να παρέμβει σε περίπτωση που παρασχεθούν εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία ότι τέτοιες αθέμιτες πρακτικές υφίστανται και έχουν αιτιώδη και επίζημια αποτελέσματα σε βάρος μίας ή περισσότερων αεροπορικών εταιρειών της ΕΕ. Τα κράτη μέλη και οι αεροπορικές εταιρείες μπορούν επίσης να υποβάλουν καταγγελία.

3.7.4. Για να λειτουργήσει ως καταλύτης η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 σχετικά με την οικειοθελή επίλυση συγκρούσεων, είναι απαραίτητο οι κυρώσεις, σε περίπτωση επιβολής, να έχουν αντίκρυσμα για τους τρίτους. Κατά συνέπεια, η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περιέχει μέτρα όπως η αναστολή των συμβάσεων παραχωρήσεων, των υπηρεσιών ή άλλων δικαιωμάτων της τρίτης χώρας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν οδηγούν σε παραβίαση των συμφωνιών αεροπορικών υπηρεσιών με την τρίτη χώρα ή άλλων διεθνών υποχρεώσεων⁽¹⁶⁾.

3.8. Ως εκ τούτου, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπό την παρούσα της μορφή εξετάζει αποτελεσματικά τις βασικές επιφυλάξεις που εκφράστηκαν κατά του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004. Για να μπορέσει η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004 να επιτύχει το επιθυμητό αποτέλεσμα της αποτροπής τρίτων χωρών ή των αερομεταφορέων τρίτων χωρών να υπονομεύουν τον ανταγωνισμό στις διεθνείς αερομεταφορές, ενδέχεται να απαιτηθούν περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τα μέτρα που θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τον σκοπό αυτό και για την ευρύτερη προσέγγιση που θα πρέπει να εξεταστεί κατά τον ορισμό της έννοιας του «αθέμιτου ανταγωνισμού».

3.9. Ωστόσο, παρά τη σύμφωνη γνώμη της με την προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι θα μπορούσαν να ενισχυθούν ορισμένες λεπτομέρειες προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του αναθεωρημένου κανονισμού, π.χ.: η περίοδος έρευνας πρέπει να μειωθεί, ενώ δεν θα πρέπει να είναι δυνατή η διακοπή των ερευνών χωρίς να συντρέχουν επαρκείς λόγοι (όπως η συμφωνία με τα μέρη για τη λήψη διορθωτικών μέτρων και η εφαρμογή των εν λόγω μέτρων). Θα πρέπει επίσης να προβλέπεται μέσο προσωρινής ανακούφισης.

3.10. Για να διαφυλαχθεί ο κλάδος των αερομεταφορών της ΕΕ από τον αθέμιτο ανταγωνισμό φορέων εκμετάλλευσης τρίτων χωρών, η ΕΟΚΕ επιμένει ότι ο νέος κανονισμός —με τον οποίο αναθεωρείται ο ισχύων— δεν πρέπει να περιορίζεται στο ζήτημα της βελτίωσης της προστασίας από τις πρακτικές χορήγησης ενισχύσεων και τις αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές, αλλά να εντοπίζει την ανάγκη να αντιμετωπίζεται με την κατάλληλη διεθνή μορφή το ζήτημα των συνθηκών εργασίας που αντίκεινται στις συμβάσεις της ΔΟΕ.

4. Μη νομοθετικές προτάσεις

4.1. Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικές με τους κανόνες περί κυριότητας και ελέγχου

4.1.1. Στην τελευταία γνωμοδότησή της σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ για τις αερομεταφορές⁽¹⁷⁾, η ΕΟΚΕ συμφωνούσε ότι πρωταρχικός στόχος της στρατηγικής θα πρέπει να είναι η στήριξη συνολικής οικονομικής ανάπτυξης και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Προκειμένου να αναπτυχθούν, οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες πρέπει να έχουν πρόσβαση σε επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένων ξένων επενδύσεων. Ωστόσο, πρέπει να εξεταστεί το γεγονός ότι ορισμένες κυβερνήσεις εκτός ΕΕ χρησιμοποιούν τις επενδύσεις ως στρατηγικό μέσο κατά τρόπο δυνητικά ασυμβίβαστο με το πνεύμα και τη διατύπωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

⁽¹⁵⁾ Παράδειγμα μιας τέτοιας αθέμιτης πρακτικής θα μπορούσε να είναι η περίπτωση κατά την οποία μια σημαντική οικονομική δύναμη τρίτης χώρας ουσιαστικά αρνείται σε αερομεταφορείς της ΕΕ πρόσβαση σε εμπορικά σημαντικές χρονοθυρίδες στους κυριότερους αερολιμένες της.

⁽¹⁶⁾ COM (2017) 289, άρθρο 13.

⁽¹⁷⁾ ΕΕ C 389 της 21.10.2016, σ. 86.

4.1.2. Σύμφωνα με τους ισχύοντες επενδυτικούς κανόνες της ΕΕ για τις ξένες αεροπορικές εταιρείες, η επένδυση δεν μπορεί να υπερβαίνει το 49 % της κυριότητας (¹⁸). Επιπλέον, ο πραγματικός έλεγχος της εταιρείας πρέπει να παραμένει στα χέρια των κρατών μελών ή των υπηκόων τους (¹⁹). Τα τελευταία χρόνια, ο κανόνας αυτός οδήγησε σε επανεξέταση πολλών ξένων επενδύσεων από τις αρχές έκδοσης αδειών των κρατών μελών και από την Επιτροπή (²⁰).

4.1.3. Οι ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές για την κυριότητα και τον έλεγχο δεν αλλάζουν τους ισχύοντες κανόνες για τα δύο αυτά θέματα. Εξηγούν, ωστόσο, διάφορες σημαντικές διαδικαστικές πτυχές. Επιπλέον, καθορίζουν ποια επενδυτικά σχέδια είναι αποδεκτά ώστε οι αεροπορικές εταιρείες να εξακολουθήσουν να λειτουργούν με τις άδειες που τους έχει χορηγήσει η ΕΕ.

4.1.4. Πολλές περιπτώσεις στρατηγικών εξαγορών μειοψηφικών συμμετοχών από μη ενωσιακές αεροπορικές εταιρείες οδήγησαν σε μια μάλλον αμφιλεγόμενη συζήτηση σχετικά με το εάν παραβιάζουν τις διατάξεις περί κυριότητας και ελέγχου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Είναι ενδεικτικές των θεμελιωδών αλλαγών που λαμβάνουν χώρα στη διεθνή αεροπορία (²¹). Παρά το γεγονός ότι η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις προτεινόμενες ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά την κυριότητα και τον έλεγχο, θεωρεί σημαντικό όχι μόνο να εξετάζεται ο τρόπος ερμηνείας των υφιστάμενων διατάξεων περί κυριότητας και ελέγχου, αλλά και να εκτιμάται κατά πόσον ενδέχεται να απαιτούν πλέον αναθεώρηση υπό το πρίσμα των τρεχουσών και προβλέψιμων τάσεων της αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η χορήγηση επενδυτικών ευκαιριών με βάση την αμοιβαιότητα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες οδούς που πρέπει να ακολουθηθούν. Για να αξιολογηθεί η επίδραση των εξελίξεων της αγοράς επί της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η ΕΟΚΕ συνιστά την εκπόνηση εκτίμησης αντικτύπου βάσει ορισμένων σεναρίων. Έτσι, θα προλειανθεί το έδαφος για την τεκμηριωμένη εξέταση του ζητήματος της κυριότητας και του ελέγχου.

4.2. Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικές με τους κανόνες περί υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας

4.2.1. Στην ΕΕ αναγνωρίζεται η ανάγκη να αντιμετωπιστούν περιπτώσεις όπου, για ορισμένες διαδρομές και λόγω ιδιαίτερων συνθηκών, η ανεπαρκής ζήτηση ή η ανεπάρκεια της αγοράς δεν επιτρέπουν την προσφορά επαρκών πτήσεων για την εξυπηρέτηση των αναγκών των τοπικών κοινοτήτων. Στις περιπτώσεις αυτές, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας —οι οποίες επιτρέπονται υπό πολύ συγκεκριμένες προϋποθέσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008— εγγυώνται ότι οι περιφερειακές ή αναπτυσσόμενες περιοχές είναι καλά διασυνδεδεμένες με την υπόλοιπη Ευρώπη.

4.2.2. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χρησιμοποιούνται συνήθως από τα κράτη μέλη για να διασφαλίσουν συνδέσεις εντός της επικράτειάς τους, προς και από περιοχές που δεν εξυπηρετούνται επαρκώς. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπόκεινται σε εκτίμηση αναγκαιότητας η οποία λαμβάνει υπόψη απαιτήσεις αναλογικότητας (²²), την προσφυγή σε άλλους τρόπους μεταφοράς, τους αεροπορικούς ναύλους και όρους, καθώς και το συνδυασμένο αποτέλεσμα όλων των αερομεταφορέων που εκμεταλλεύονται ή σκοπεύουν να εκμεταλλευθούν ένα δρομολόγιο (²³).

4.2.3. Οι υφιστάμενοι κανόνες σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν εφαρμόζονται πάντοτε κατά τρόπο συνεπή, γεγονός το οποίο ενδέχεται να διαστρεβλώνει τόσο τη συνδεσιμότητα όσο και τον ανταγωνισμό σε ορισμένα δρομολόγια. Κράτη μέλη έχουν υποβάλει ερωτήματα σχετικά με το περιεχόμενο των διαδικαστικών διατάξεων των κατευθυντήριων γραμμών για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

4.2.4. Οι κατευθυντήριες γραμμές για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σκιαγραφούν την προτεινόμενη μεθοδολογία που πρόκειται να ακολουθεί η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση οιασδήποτε υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αφορούν τα πάντα, από την καθιέρωση μιας υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και των συναφών διαδικασιών μέχρι επεξηγήσεις όσον αφορά τις αποκλειστικές παραχωρήσεις υπηρεσιών και το οικονομικό αντιστάθμισμα (σε σχέση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις).

4.2.5. Οι κατευθυντήριες γραμμές για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα συμβάλουν σε πιο διαφανή και συνεκτική εφαρμογή και επιβολή των υφιστάμενων διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να λάβει προσεκτικά υπόψη τη γνώμοδοτηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων για την αντιστάθμιση της παροχής υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (απόφαση 2012/21/ΕΕ)» (²⁴), με την οποία ζητείται να καταστεί λιγότερο επαχθής η απαίτηση που εγείρεται προς τις εθνικές και τοπικές διοικήσεις κατά τη συμμόρφωση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις αναθέσεις υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ιδίως όταν η ανάγκη

(¹⁸) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, άρθρο 4 στοιχείο στ) (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3)

(¹⁹) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, άρθρο 4 στοιχείο στ) (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3)

(²⁰) SWD(2017) 207 final, σ. 4

(²¹) Παράδειγμα: η εξαγορά μετοχών μειοψηφίας της Air Berlin από την Etihad Airways στο πλαίσιο της στρατηγικής για τη δημιουργία ισχυρής εταιρικής σχέσης μεταξύ πολλών ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών και της Etihad Airways.

(²²) Την υποχρέωση έναντι των αναγκών οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής.

(²³) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, άρθρο 16 παράγραφος 3 (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3)

(²⁴) ΕΕ C 345 της 13.10. 2017, σ. 45.

δημόσιας παρέμβασης για τη στήριξη κοινωνικά αναγκαίων αλλά εμπορικά μη βιώσιμων αεροπορικών υπηρεσιών είναι άμεσα εμφανής (π.χ. για την επίτευξη συνδεσιμότητας με απομακρυσμένες περιοχές, νησιά κ.λπ.). Ταυτόχρονα, ο σεβασμός των κοινωνικών προτύπων θα πρέπει να εξετάζεται παράλληλα με τη χορήγηση δημόσιας στήριξης.

4.2.6. Τα κράτη μέλη στην περιφέρεια της ΕΕ ή με μικρή εγχώρια αγορά αντιμετωπίζουν αυξανόμενες δυσκολίες, όχι μόνο για τη διασφάλιση εσωτερικών συνδέσεων αλλά και συνδέσεων μεταξύ του βασικού τους αερολιμένα και των βασικών τους προορισμών στην ΕΕ και πέραν αυτής. Επομένως, το ζήτημα δεν αφορά απλώς την κανονιστική σαφήνεια, αλλά και τον τρόπο διασφάλισης επαρκούς συνδεσιμότητας με τους περιφερειακούς προορισμούς στην Ευρώπη από οικονομικής και πολιτικής σκοπιάς, για την καλύτερη αντιμετώπιση των αναγκών των επιβατών. Τα συγκεκριμένα κράτη μέλη ενδιαφέρονται για βιώσιμες και αξιόπιστες αεροπορικές υπηρεσίες προκειμένου να διασφαλιστεί μακροπρόθεσμη σταθερότητα σχεδιασμού ανεξάρτητα από τα ενδεχόμενα περιστασιακά έξοδα που ανακύπτουν για τον δραστηριοποιούμενο αερομεταφορέα.

4.2.7. Ο δείκτης συνδεσιμότητας πρέπει να παράσχει πληροφορίες σχετικά με το κατά πόσο θα ήταν δικαιολογημένες οι ευρύτερες αυτές προσεγγίσεις της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες ενδεχομένως διασφαλίζουν μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη. Μακροπρόθεσμα, θα μπορούσε κανείς να αμφισβητήσει κατά πόσον οι διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να παραμένουν σχετικές και αποτελεσματικές σε μια ταχέως μεταβαλλόμενη αγορά αερομεταφορών.

4.3. Η συνέχεια της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας

4.3.1. Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη διασφάλιση αξιόπιστης αεροπορικής συνδεσιμότητας, εγγυώμενες την ασφαλή απόδοση των ρών εναέριας κυκλοφορίας. Στις περιόδους του έτους με τη μεγαλύτερη κίνηση, το ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας διαχειρίζεται περισσότερες από 30 000 πτήσεις την ημέρα. Το εργατικό δυναμικό διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην παροχή τέτοιων υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας. Στην Ευρώπη συνολικά ο κλάδος απασχολεί 56 300 άτομα: 17 370 ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και 38 930 άλλοι υπάλληλοι εργάζονται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Η εργασία σε αυτόν τον τομέα όχι μόνο προϋποθέτει τεχνολογίες αιχμής, αλλά και πολύ υψηλές επαγγελματικές και προσωπικές δεξιότητες. Η αποτελεσματικότητα και η αντοχή του συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας πρόσφατα βελτιώθηκαν αισθητά, ήταν δε σε θέση να απορροφήσει μια αύξηση της κυκλοφορίας ύψους 68 % σε είκοσι χρόνια: από 5,8 εκατομμύρια πτήσεις το 1995 σε 9,74 εκατομμύρια το 2014. Η αναβάθμιση της αποτελεσματικότητας — με την ταυτόχρονη διατήρηση των υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας — κατέστη δυνατή χάρη στο υψηλό αίσθημα ευθύνης όλων των συναρμοδίων στην αλυσίδα προστιθέμενης αξίας των αερομεταφορών στον Ευρωπαϊκό ενιαίο εναέριο χώρο.

4.3.2. Κατά τη διάρκεια της δημόσιας ακρόασης με θέμα «Η συνέχεια της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας σε μια ανοικτή και συνδεδεμένη Ευρώπη», που διοργάνωσε η ΕΟΚΕ, ο διαχειριστής δικτύου περιέγραψε τη διαδικασία η οποία έχει τεθεί σε εφαρμογή με σκοπό να ελαχιστοποιηθεί ο αντίκτυπος όλων των τύπων επιπλοκών στην Ευρώπη. Τα μέτρα αυτά προϋποθέτουν τη συμμετοχή των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), των αεροπορικών εταιρειών και των κρατών μελών. Έχουν δε αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικά μέσα για τη μείωση των επιπτώσεων των επιπλοκών στους επιβάτες.

4.3.3. Μία από τις πιθανές αιτίες διατάραξης της ομαλής λειτουργίας στον τομέα των αερομεταφορών είναι οι απεργιακές κινητοποιήσεις. Οι απεργίες συνιστούν θεμελιώδες δικαίωμα των εργαζομένων, το δε δικαίωμα στην απεργία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των Συνθηκών της ΕΕ ⁽²⁵⁾. Επομένως, εναπόκειται στα κράτη μέλη να καθορίσουν τον τρόπο άσκησης του δικαιώματος απεργίας, η δε πλειονότητα των κρατών μελών διαθέτει συγκεκριμένους νόμους ή κανονισμούς που καθορίζουν τους όρους άσκησης του δικαιώματος της απεργίας στην εναέρια κυκλοφορία, καθώς και σε οποιοδήποτε άλλο τμήμα της αλυσίδας προστιθέμενης αξίας των αεροπορικών μεταφορών της ΕΕ.

4.3.4. Το έγγραφο «Toolbox for successful social dialogue in air traffic management» (Οδηγός για έναν επιτυχημένο κοινωνικό διάλογο στα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας) ⁽²⁶⁾ αποτέλεσε προϊόν συνεννόησης των κοινωνικών εταίρων και είναι καλό παράδειγμα καθιέρωσης μηχανισμών ελαχιστοποίησης των κινδύνων πρόκλησης επιπλοκών. Τα εν λόγω μέτρα εφαρμόζονται βάσει αμοιβαίας συναίνεσης. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόταση των κοινωνικών εταίρων να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των υπογραφόντων και είναι πρόθυμη να συμμετάσχει σε αυτή την πρωτοβουλία.

5. Άλλες προτάσεις

5.1. Για την καταπολέμηση των μεθοδεύσεων που επηρεάζουν αρνητικά τον ανταγωνισμό —και παράλληλα με την πρότασή της για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 868/2004—, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενθαρρύνει τη συμπερίληψη κανόνων μεγάλης εμβέλειας περί ανταγωνισμού στις συνολικές συμφωνίες για τις αεροπορικές μεταφορές με τρίτες χώρες ⁽²⁷⁾. Προτρέπει το Συμβούλιο να την εξουσιοδοτήσει εκ νέου να ξεκινήσει διαπραγματεύσεις για περαιτέρω τέτοιου είδους συμφωνίες με το Μπαχρέιν, την Κίνα, το Κουβέιτ, το Μεξικό, το Ομάν και τη Σαουδική Αραβία. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιμένει επίσης ορθώς ότι πρέπει να υπογραφεί άμεσα η συνολική συμφωνία για τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ ΕΕ και Ουκρανίας.

⁽²⁵⁾ Άρθρο 153 παράγραφος 5 της ΣΛΕΕ.

⁽²⁶⁾ <http://www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45567/Brochure%20ETF%20Toolbox%20March%202016.pdf>.

⁽²⁷⁾ SWD (2017) 182 final, σημείο 3.4.4.

5.2. Η πρώτη ολοκληρωμένη συμφωνία του είδους αυτού (συμφωνία αεροπορικών μεταφορών), η οποία συνήφθη μεταξύ της ΕΕ και των ΗΠΑ (το 2007) σε σχέση με τον αθέμιτο ανταγωνισμό, καθιερώνει συνεργασία μεταξύ των ρυθμιστικών αρχών ανταγωνισμού, δημιουργώντας ένα πλαίσιο συντονισμού. Το άρθρο 14 της συμφωνίας καλύπτει τις ενέργειες σχετικά με τις κρατικές επιδοτήσεις και στήριξη⁽²⁸⁾ και περιέχει διατάξεις για τη χορήγηση στην κοινή επιτροπή της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών του δικαιώματος επίλυσης πιθανών διαφορών —μεταξύ άλλων με την προσφυγή σε διαδικασία ουδέτερης διαιτησίας. Η βασική προστιθέμενη αξία τέτοιων συνολικών συμφωνιών έγκειται στη σύγκλιση των κανονιστικών ρυθμίσεων πολλών βασικών τομέων (πρότυπα ασφαλείας, πιστοποιητικά και άδειες, καθώς και στον ευαίσθητο τομέα της ασφάλειας). Σε αυτό το πλαίσιο αφορά επίσης τις κρατικές ενισχύσεις και την κρατική στήριξη.

5.3. Μέχρι σήμερα, έχει συναφθεί συνολική συμφωνία αεροπορικών μεταφορών με τον Καναδά. Η συμφωνία με τη Βραζιλία τελεί υπό επαναδιαπραγμάτευση, ενώ η ΕΕ έχει ολοκληρώσει τις διαπραγματεύσεις με το Ισραήλ, την Ιορδανία, το Μαρόκο, τη Μολδαβία και τη Γεωργία. Οι διαπραγματεύσεις συνεχίζονται με την Αυστραλία και τη Νέα Ζηλανδία. Μετά τη χορήγηση εντολών από το Συμβούλιο το 2016, ξεκίνησαν διαπραγματεύσεις με την Ένωση Χωρών της Νοτιοανατολικής Ασίας, το Κατάρ, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και την Τουρκία. Σε κάθε περίπτωση, το ζήτημα των ρητρών περί θεμιτού ανταγωνισμού αποτελεί μέρος των διαπραγματεύσεων⁽²⁹⁾.

5.4. Υπό την προϋπόθεση ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα ολοκληρώσει με επιτυχία τις συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών για τις οποίες έχει σήμερα εντολή, η ΕΟΚΕ σημειώνει τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να εξασφαλίσει περαιτέρω εντολές με σκοπό την έναρξη διαπραγματεύσεων περί νέων συνολικών συμφωνιών στον τομέα των αερομεταφορών και προτείνει την ταχεία και αποτελεσματική ολοκλήρωση όσων έχουν ήδη ξεκινήσει. Ωστόσο, οι πρακτικές εργασίες ορισμένων χωρών και των αεροπορικών εταιρειών τους αποτελούν πηγή ανησυχίας και θα μπορούσαν να επηρεάσουν αρνητικά τον θεμιτό ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά αερομεταφορών. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μεριμνήσει για τη δίκαιη μεταχείριση των Ευρωπαίων επιχειρηματιών και την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Η ΕΟΚΕ συνιστά στο Συμβούλιο και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναγνωρίσουν την ανάγκη διαπραγμάτευσης κατάλληλων δεσμευτικών κοινωνικών ρητρών σε όλες τις συμφωνίες της ΕΕ με τρίτες χώρες στον τομέα των αερομεταφορών.

Βρυξέλλες, 17 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

⁽²⁸⁾ Συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΕ-ΗΠΑ που υπογράφηκε στις 25 και 30 Απριλίου 2007, άρθρο 14.

⁽²⁹⁾ SWD (2017) 182 final, σημείο 2.2.1.3.

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση)»

[COM(2017) 548 final — 2017/0237 (COD)]

(2018/C 197/10)

Εισηγητής: ο κ. **Jan SIMONS** (NL-I)

| | |
|---|---|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 5.10.2017 Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 10.10.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρο 91 της ΣΛΕΕ |
| Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα | Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών |
| Υιοθετήθηκε από το ειδικευμένο τμήμα | 4.1.2018 |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 18.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 164/1/4 |

1. Συμπεράσματα

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) επιδοκιμάζει τις προτάσεις της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, επικροτεί τις προτάσεις για περαιτέρω αποσαφήνιση των ισχυόντων κανόνων, παροχή καλύτερης πληροφόρησης στους επιβάτες και, με την κατάργηση των εθνικών εξαιρέσεων, προώθηση της ενιαίας εφαρμογής των δικαιωμάτων των επιβατών σε ολόκληρη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπροσθέτως, κρίνει ότι η θέσπιση ρήτρας περί ανωτέρας βίας είναι δεόντως αιτιολογημένη, προκειμένου οι σιδηροδρομικές μεταφορές να εναρμονιστούν με άλλους τρόπους μεταφοράς.

1.2. Ωστόσο, η εισαγωγή μιας νέας διάταξης (άρθρο 22 παράγραφος 4 σχετικά με την παροχή βοήθειας σε σιδηροδρομικούς σταθμούς για τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα) μπορεί να είναι προβληματική. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ συνιστά μετ' επιτάσεως την προσθήκη στο άρθρο 22 παράγραφος 4 του ακόλουθου κειμένου: «με την εξαίρεση σταθμών άνευ προσωπικού, οι οποίοι καλύπτονται στην παράγραφο 3».

1.3. Η ΕΟΚΕ διατυπώνει επίσης ορισμένες προτάσεις για την ενίσχυση του σχεδίου κειμένου. Οι προτάσεις αυτές περιγράφονται στο σημείο 4.3, το οποίο αναφέρεται εδώ για λόγους συντομίας.

2. Εισαγωγή

2.1. Ήδη στο Λευκή Βίβλο του 2001 για τις μεταφορές, προβλήθηκε ως στόχος της ΕΕ η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών σε όλους τα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ένας σχετικός κανονισμός για τις σιδηροδρομικές μεταφορές εγκρίθηκε το 2007 ⁽¹⁾ και τέθηκε σε ισχύ το 2009.

2.2. Ο εν λόγω κανονισμός παρέχει ελάχιστη προστασία στους επιβάτες των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο κανονισμός υποχρεώνει τα κράτη μέλη, τις αντίστοιχες αρχές τους και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να εφαρμόζουν αυτές τις διατάξεις στο πλαίσιο των προσπάθειών τους να διασφαλίσουν τα δικαιώματα των επιβατών. Σε αυτό το πλαίσιο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 αποτελεί σημαντικό εργαλείο εναρμόνισης, το οποίο αναμένεται να εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες που ταξιδεύουν σιδηροδρομικά στην ΕΕ έχουν τα ίδια δικαιώματα.

2.3. Σε ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2011 με τίτλο «Ευρωπαϊκό όραμα για τους επιβάτες: Ανακοίνωση για τα δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς» ⁽²⁾ αναφέρεται ότι τα δικαιώματα των επιβατών βασίζονται σε τρεις ακρογωνιαίους λίθους: μη διακριτική μεταχείριση· ακριβής, έγκαιρη και ευπρόσδεκτη ενημέρωση· άμεση και αναλογική συνδρομή.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007

⁽²⁾ COM(2011) 898 final

2.3.1. Περιέχει επίσης δέκα βασικά δικαιώματα επιβατών της ΕΕ που ισχύουν για όλα τα μέσα μεταφοράς:

1. δικαίωμα πρόσβασης στις μεταφορές χωρίς διακρίσεις,
2. δικαίωμα κινητικότητας,
3. δικαίωμα ενημέρωσης,
4. δικαίωμα ακύρωσης του ταξιδιού (επιστροφή ολόκληρου του κόστους του εισιτηρίου),
5. δικαίωμα εκπλήρωσης της σύμβασης μεταφοράς σε περίπτωση διακοπής των δραστηριοτήτων,
6. δικαίωμα αξίωσης συνδρομής,
7. δικαίωμα αποζημίωσης,
8. δικαίωμα επίκλησης της ευθύνης μεταφορέα έναντι των επιβατών και των αποσκευών τους,
9. δικαίωμα χρήσης ταχύρρυθμου και προσπελάσιμου συστήματος διεκπεραίωσης καταγγελιών, και
10. δικαίωμα πλήρους εφαρμογής και αποτελεσματικής επιβολής της κοινοτικής νομοθεσίας.

2.3.2. Τα δικαιώματα που ισχύουν για τους επιβάτες των σιδηροδρομικών μεταφορών που περιλαμβάνονται στον κανονισμό του 2007 αντικατοπτρίζουν τα προαναφερθέντα 10 βασικά δικαιώματα επιβατών που ισχύουν ήδη για όλα τα μέσα μεταφοράς.

2.3.3. Ωστόσο, ο κανονισμός παρέχει στα κράτη μέλη ευρύτατη διακριτική ευχέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν εκτεταμένες εξαιρέσεις από την εφαρμογή του κανονισμού. Παρόλο που αυτές οι εξαιρέσεις χορηγούνται προσωρινά και δεν υπερβαίνουν το μέγιστο χρονικό διάστημα των 15 ετών, έχουν σημαντικό αντίκτυπο στην ομοιόμορφη εφαρμογή του κανονισμού.

2.3.4. Επί του παρόντος, μόνο τέσσερα κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονισμό χωρίς καμία εξαίρεση, ενώ τα υπόλοιπα 24 κράτη μέλη έχουν χορηγήσει πολυάριθμες εξαιρέσεις για τις εσωτερικές, αστικές, προαστιακές ή περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες τους. Η εκτεταμένη εφαρμογή αυτών των εξαιρέσεων, παρά το γεγονός ότι επιτρέπεται νόμιμα, εμποδίζει την ομοιόμορφη εφαρμογή και επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1371/2007. Επομένως, οι επιβάτες σιδηροδρόμων έχουν διαφορετικά δικαιώματα σε διάφορα κράτη μέλη.

2.3.5. Στην έκθεσή της του 2013 σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού ⁽³⁾, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεσήμανε ορισμένα προβληματικά πεδία τα οποία επιβεβαιώθηκαν στην εκτίμηση επιπτώσεων το 2016/2017 ⁽⁴⁾.

2.4. Το 2013, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) απεφάνθη (υπόθεση C 509/11, *ÖBB-Personenverkehr*) ότι το ισχύον άρθρο 17 του κανονισμού δεν επιτρέπει στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να απαλλάσσονται από την καταβολή αποζημίωσης στους επιβάτες για καθυστερήσεις οφειλόμενες σε λόγους *ανωτέρας βίας*. Αυτό είναι το στοιχείο που διαφοροποιεί τις σιδηροδρομικές μεταφορές από άλλους τρόπους μεταφοράς.

2.5. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η υπό εξέταση πρόταση αφορά μόνον τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διαθέτουν άδεια βάσει της οδηγίας 95/18/ΕΚ. Ως εκ τούτου, τα τραμ και τα μετρό δεν εμπίπτουν σε αυτήν. Επιπλέον, η πρόταση κανονισμού βασίζεται στους ενιαίους κανόνες σχετικά με τη σύμβαση διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και αποσκευών (CIV).

3. Κύρια σημεία του εγγράφου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

3.1. Η προτεινόμενη αναδιατύπωση αποκαθιστά την ισορροπία μεταξύ της ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών και του μετριασμού της επιβάρυνσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

3.2. Καταργούνται οι εξαιρέσεις για τις υπηρεσίες εσωτερικών υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών από το 2020 και μετά. Για υπηρεσίες που εκτελούνται εκτός της ΕΕ, τα κράτη μέλη οφείλουν να χορηγούν εξαιρέσεις μόνον εφόσον μπορούν να αποδείξουν ότι οι επιβάτες προστατεύονται επαρκώς στην επικράτειά τους. Για να κατοχυρωθεί η ασφάλεια δικαίου στις διασυνοριακές περιοχές, ο κανονισμός θα εφαρμόζεται πλήρως για τις υπηρεσίες αστικών, προαστιακών και περιφερειακών γραμμών που εκτελούνται διασυνοριακά.

⁽³⁾ COM(2013) 0587 final

⁽⁴⁾ SWD(2017) 317 final

3.3. Τα δικαιώματα των **ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα** ενισχύονται, σύμφωνα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία (ΣΗΕΔΑΑ-UNCRPD/*United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities*). Τα κράτη μέλη δεν μπορούν πλέον να χορηγούν εξαίρεση από την παροχή συνδρομής και αποζημίωσης σε περίπτωση φθοράς του εξοπλισμού κινητικότητας⁽⁵⁾. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε προσίτη μορφή σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προτείνονται στην ευρωπαϊκή πράξη για την προσβασιμότητα⁽⁶⁾. Το προσωπικό των σιδηροδρόμων θα πρέπει να εκπαιδεύεται αναλόγως.

3.4. Οι επιβάτες λαμβάνουν **βασικές πληροφορίες** σχετικά με τα δικαιώματά τους κατά την κράτηση. Ανακοινώσεις για την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με τα δικαιώματά τους πρέπει να αναρτώνται σε εμφανή σημεία σε σταθμούς και εντός του συρμού.

3.5. Σύμφωνα με τις **ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές του 2015**⁽⁷⁾ και την 4η δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους του 2016⁽⁸⁾, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι πωλητές εισιτηρίων πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες να προσφέρουν ενιαία εισιτήρια, ωστόσο, μπορούν επίσης να αποδεικνύουν ότι έχουν ενημερώσει τους επιβάτες σε περίπτωση που τα δικαιώματα των επιβατών δεν ισχύουν για το σύνολο της διαδρομής.

3.6. Η πρόταση προσδιορίζει τις αρμοδιότητες των εθνικών φορέων επιβολής (ΕΦΕ), συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών περιπτώσεων, και απαιτεί οι ΕΦΕ να συνεργάζονται αποτελεσματικά.

3.7. Η πρόταση εισάγει γενική ρήτρα που απαγορεύει κάθε μορφή **διακρίσεων**, εναρμονίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τους σιδηροδρόμους με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

3.8. Για να μειωθεί η επιβάρυνση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η πρόταση υποχρεώνει τους υπεύθυνους σταθμού και τους διαχειριστές υποδομών να διαθέτουν επίσης σχέδια έκτακτης ανάγκης.

3.9. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αποκτούν δικαίωμα επανόρθωσης, σε περίπτωση που προκληθούν καθυστερήσεις λόγω υπαιτιότητας ή αμέλειας τρίτου μέρους. Το μέτρο εναρμονίζει τα δικαιώματα των επιβατών των σιδηροδρομικών μεταφορών με τα δικαιώματα των επιβατών των αεροπορικών μεταφορών⁽⁹⁾.

3.10. Προκειμένου να μην αναγκάζονται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καταβάλουν αποζημιώσεις για καταστάσεις που δεν προκάλεσαν και δεν θα μπορούσαν να αποτρέψουν, η πρόταση εισάγει ρήτρα περί *ανωτέρας βίας*, η οποία εφαρμόζεται μόνο σε πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις λόγω ακραίων καιρικών συνθηκών και φυσικών καταστροφών⁽¹⁰⁾.

3.11. Ο κανονισμός θα περιληφθεί στο παράρτημα του αναθεωρημένου κανονισμού περί συνεργασίας για την προστασία των καταναλωτών⁽¹¹⁾.

3.12. Η πρόταση περιλαμβάνει παραπομπές στην COTIF (τους ενιαίους κανόνες της CIV) και, ως εκ τούτου, επεκτείνει τους κανόνες στις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην ΕΕ.

4. Παρατηρήσεις

4.1. Σε γενικές γραμμές, η ΕΟΚΕ συνηγορεί υπέρ των προτάσεων της Επιτροπής. Συγκεκριμένα, επικροτεί τις προτάσεις για περαιτέρω αποσαφήνιση των ισχυόντων κανόνων, παροχή καλύτερης πληροφόρησης στους επιβάτες και, με την κατάργηση των εθνικών εξαιρέσεων, προώθηση της ενιαίας εφαρμογής των δικαιωμάτων των επιβατών σε ολόκληρη την επικράτεια της ΕΕ. Επιπροσθέτως, η θέσπιση μιας ρήτρας περί *ανωτέρας βίας* είναι δεόντως αιτιολογημένη, προκειμένου οι σιδηροδρομικές μεταφορές να εναρμονιστούν με άλλους τρόπους μεταφοράς.

4.2. Η διατύπωση «με βάση τα υπάρχοντα νομικά μέσα»⁽¹²⁾ δεν πρέπει να αποτελέσει αμετακίνητο και απαρέγκλιτο κανόνα. Μερικές φορές, ειδικά όταν αποδειχθεί ότι μια οδηγία ερμηνεύεται και εφαρμόζεται διαφορετικά από τα κράτη μέλη, είναι πιο ενδεδειγμένη η τροποποίηση της νομικής πράξης, εν προκειμένω, με την επιλογή ενός κανονισμού. Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, υπάρχει ήδη ισχύων κανονισμός. Συνεπώς, η αναδιατύπωση πρέπει πλέον να οδηγήσει σε σαφείς κανόνες που δεν επιδέχονται πολλαπλές ερμηνείες, εφαρμόζονται με ενιαίο τρόπο και συμπληρώνονται με νέα πορίσματα, όπως δηλαδή ισχύει στο πλαίσιο του προτεινόμενου κανονισμού. Με στόχο την ενδυνάμωση των υπόλοιπων διατάξεων, η ΕΟΚΕ διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

⁽⁵⁾ COM(2017) 548 final — 2017/0237 (COD)

⁽⁶⁾ COM/2015/0615 final — 2015/0278 (COD)

⁽⁷⁾ EE C 220 της 4.7. 2015, σ. 1

⁽⁸⁾ EE L 352 της 23.12. 2016, σ. 1

⁽⁹⁾ EE L 46 της 17.2. 2004, σ. 1

⁽¹⁰⁾ SWD(2017) 318 final

⁽¹¹⁾ COM(2016) 283

⁽¹²⁾ COM(2017) 548 final — 2017/0237 (COD)

4.3. Προτάσεις

4.3.1. Για το προσωπικό των σιδηροδρόμων μπορεί ενίοτε να αποδειχθεί πολύ δύσκολο να αναγνωρίζει τους επιβάτες με αναπηρία, δεδομένου μάλιστα του ότι προτείνεται να συμπεριληφθεί στον ορισμό των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ) η ψυχική και η διανοητική αναπηρία. Σε περιπτώσεις υποψίας κρούσματος απάτης, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε κρίσιμες καταστάσεις και σε σοβαρά πρακτικά προβλήματα. Αυτή η πτυχή θα πρέπει επίσης να ληφθεί δεόντως υπόψη κατά την εκπαίδευση του προσωπικού (άρθρο 26).

4.3.2. Οι εναπομένουσες εξαιρέσεις σχετικά με τις **εθνικές υπηρεσίες υπεραστικών σιδηροδρομικών μεταφορών** θα πρέπει να συνεχίσουν να καταργούνται σταδιακά έως το 2024 σύμφωνα με την απαίτηση του ισχύοντος κανονισμού. Μια επίσπευση της κατάργησης των εξαιρέσεων για το 2020, όπως προτείνεται από την Επιτροπή, θα ήταν ενδεχομένως σε ορισμένα κράτη μέλη πολύ πρόωρη. Σε περίπτωση που τελικά αυτό εφαρμοστεί, θα πρέπει να εξευρεθούν ενδεδειγμένες λύσεις σε μια κατά περίπτωση βάση, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση.

4.3.3. Ομοίως, οι ελάχιστες αποζημιώσεις (άρθρο 17 παράγραφος 1) συνδέονται επίσης με ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα καθυστέρησης, συγκεκριμένα 60 λεπτά. Ωστόσο, στην τρέχουσα πρακτική, υπάρχουν περιπτώσεις μικρότερων ελάχιστων χρονικών περιόδων καθυστέρησης. Η δυνατότητα αυτή θα πρέπει να διατηρηθεί με τη ρητή αναφορά της στο προαναφερόμενο άρθρο.

4.3.4. Όσον αφορά τις ταξιδιωτικές πληροφορίες, θα πρέπει να προστεθεί ότι, σε περίπτωση κατά την οποία είναι σχεδόν βέβαιο ότι υφίσταται συμπλήρωση ή υπέρβαση του ελάχιστου χρονικού διαστήματος καθυστέρησης που καθιστά υποχρεωτική την καταβολή αποζημίωσης, οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται δεόντως και, στο μέτρο του δυνατού, να τίθενται πράγματι στη διάθεσή τους τα σχετικά έντυπα αίτησης καταβολής αποζημίωσης.

4.3.5. Στο άρθρο 22 ρυθμίζεται η συνδρομή που παρέχεται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Στην παράγραφο 3 του άρθρου καθορίζονται οι διατάξεις για την παροχή συνδρομής στις περιπτώσεις μη επανδρωμένων σιδηροδρομικών σταθμών. Εσφαλμένως, η προτεινόμενη νέα παράγραφος 4 δεν συνυπολογίζει αυτήν την παράμετρο. Η ΕΟΚΕ συνιστά να προστεθεί στην παράγραφο 4 η ακόλουθη διατύπωση μετά τη λέξη «σταθμούς»: «με την εξαίρεση των μη επανδρωμένων σιδηροδρομικών σταθμών, όπως ορίζεται στην παράγραφο 3».

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

Παράρτημα

στη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Τα ακόλουθα σημεία της γνωμοδότησης του τμήματος απορρίφθηκαν κατόπιν τροπολογιών οι οποίες υιοθετήθηκαν από την Ολομέλεια, αλλά συγκέντρωσαν τουλάχιστον το ένα τέταρτο των εκπεφρασμένων ψήφων υπέρ της διατήρησής τους στο κείμενο της γνωμοδότησης (άρθρο 54 παράγραφος 4 του Εσωτερικού κανονισμού):

4.3.6. Ορισμένες από τις διατάξεις της πρότασης ενδέχεται να είναι προβληματικές, παραπλανητικές ή/και συγκεχυμένες, ενώ μία είναι ακόμη και αντιφατική.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας για την τροπολογία:

Ψήφοι υπέρ: 73

Ψήφοι κατά: 50

Αποχές: 24

4.3.6.1. Για παράδειγμα, το δικαίωμα (άρθρο 10, παράγραφος 5) αγοράς εισιτηρίων μετά την επιβίβαση χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση μπορεί να αμφισβητηθεί σε περιπτώσεις που δεν πωλούνται εισιτήρια στο όχημα σε οποιοδήποτε πρόσωπο και που παρέχονται πληροφορίες σε σταθμούς αναχώρησης σχετικά με την αγορά εισιτηρίου, όπως προβλέπεται ήδη στο άρθρο 10 παράγραφος 2, 3 και 4.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας για την τροπολογία:

Ψήφοι υπέρ: 80

Ψήφοι κατά: 51

Αποχές: 13

4.3.6.2. Επίσης η διάταξη (άρθρο 23 παράγραφος 4) ότι θα πρέπει να είναι παρέχεται συνδρομή επί των αμαξοστοιχιών ανά πάσα στιγμή όταν οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες λειτουργούν θα μπορούσε να αποτελέσει πρόβλημα στις περιπτώσεις που οι αμαξοστοιχίες λειτουργούν χωρίς να είναι επανδρωμένες, κατάσταση που ρυθμίζεται ήδη από το άρθρο 23 παράγραφος 2.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας για την τροπολογία:

Ψήφοι υπέρ: 91

Ψήφοι κατά: 48

Αποχές: 12

4.3.6.3. Προκειμένου να αποφεύγονται περιττές διαφωνίες και παράλογες υποχρεώσεις, η ΕΟΚΕ συνιστά μετ' επιτάσεως να διαγραφούν τα άρθρα 10 παράγραφος 5 και 23 παράγραφος 4.

Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας για την τροπολογία:

Ψήφοι υπέρ: 90

Ψήφοι κατά: 48

Αποχές: 14

Το σημείο που ακολουθεί τροποποιήθηκε προκειμένου να αντικατοπτρίσει τις τροπολογίες που υιοθετήθηκαν από την Ολομέλεια.

1.2. Ωστόσο, ορισμένες από τις νέες διατάξεις (προτεινόμενο άρθρο 10 παράγραφος 5 σχετικά με την αγορά εισιτηρίων επί της αμαξοστοιχίας· άρθρο 22 παράγραφος 4 σχετικά με την παροχή βοήθειας στους σταθμούς και το άρθρο 23 παράγραφος 4 σχετικά με το ίδιο σημείο στα τρένα, όλα σχετικά με τα άτομα με αναπηρία και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα) ενδέχεται να είναι προβληματικές, παραπλανητικές ή/και αμφίσημες, ενώ μια είναι ακόμη και αντιφατική σε σχέση με τις προηγούμενες παραγράφους των προαναφερθέντων άρθρων, όπου αυτές αναφέρονται σε μη επανδρωμένους σιδηροδρομικούς σταθμούς και τρένα. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ συνιστά μετ' επιτάσεως τη διαγραφή των σημείων 10 παράγραφος 5 και 23 παράγραφος 4, και την προσθήκη στο άρθρο 22 παράγραφος 4 του ακόλουθου κειμένου: «με την εξαίρεση των μη επανδρωμένων σταθμών, οι οποίοι καλύπτονται από την παράγραφο 3».

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 726/2004 όσον αφορά τον καθορισμό της έδρας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Φαρμάκων»

[COM(2017) 735 final — 2017/0328 (COD)]

(2018/C 197/11)

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 11.12.2017 Συμβούλιο, 14.12.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρα 114 και 168 παράγραφος 4 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. |
| Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα | Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 17.1.2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 167/0/0 |

Λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο της πρότασης, το οποίο κρίνεται απόλυτα ικανοποιητικό, η ΕΟΚΕ αποφάσισε κατά την 531η σύνοδο ολομέλειάς της, της 17ης και 18ης Ιανουαρίου 2018 (συνεδρίαση της 17ης Ιανουαρίου 2018), να εκδώσει θετική γνωμοδότηση για το προτεινόμενο κείμενο.

Βρυξέλλες, 17 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1093/2010 όσον αφορά τον καθορισμό της έδρας της Ευρωπαϊκής Αρχής Τραπεζών»

[COM(2017) 734 final — 2017/0326 (COD)]

(2018/C 197/12)

| | |
|---|--|
| Αίτηση γνωμοδότησης | Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 14.12.2017 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 11.12.2017 |
| Νομική βάση | Άρθρα 114 και 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης |
| Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα | Οικονομική και νομισματική ένωση, Οικονομική και Κοινωνική Συνοχή |
| Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια | 17/01/2018 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 531 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 167/0/1 |

Η ΕΟΚΕ, επειδή κρίνει ότι το περιεχόμενο της πρότασης είναι ικανοποιητικό και δεν αποτελεί αντικείμενο παρατηρήσεων εκ μέρους της, αποφασίζει ομόφωνα να μη διεξαχθεί γενική συζήτηση και να προβεί αμέσως σε ψηφοφορία (άρθρο 50 παράγραφος 4 και άρθρο 56 παράγραφος 3 του εσωτερικού κανονισμού).

Βρυξέλλες, 17 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

ISSN 1977-0901 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2415 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL