

## Άρθρο 2

# Ενδομεταφορές (Καμποτάζ) και «περίοδος υπαναχώρησης»: δύο νέα χαρακτηριστικά του Κανονισμού 2020/1055, στο πλαίσιο Του πακέτου μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κινητικότητα

Το λεγόμενο **Πακέτο μέτρων για την κινητικότητα** της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μια κοινοτική νομοθεσία που εγκρίθηκε στις 15 Ιουλίου του 2020 και αποσκοπεί στη ρύθμιση των οδικών μεταφορών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συγκροτείται με βάση τρία βασικά νομοθετήματα: τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1054, τον Κανονισμό (της ΕΕ) 2020/1055 και την Οδηγία (της ΕΕ) 2020/1057. Το νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο τίθεται σταδιακά σε ισχύ, δημιουργήθηκε το 2020 με στόχο την αλλαγή διαφόρων πτυχών των οδικών μεταφορών.

Τα μέτρα αυτά αφορούν το καθεστώς εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών, την κυκλοφορία των οδηγών μέσα από τις χώρες της ΕΕ, αλλά και μέσα από τρίτες χώρες, την υποχρέωση κατώτατου μισθού, την πρόσβαση στη απασχόληση του κλάδου και την ευρύτερη αγορά των μεταφορών, τον περιορισμό των ενδομεταφορών (καμποτάζ) και την καταγραφή των συνοριακών διελεύσεων.

Αυτές οι αλλαγές, ανεξάρτητα από τη μεταφορά τους από τα κράτη μέλη, αναγκάζουν τις εταιρείες μεταφορών να προσαρμόσουν τη δομή και τις δραστηριότητές τους, με τον επακόλουθο οικονομικό αντίκτυπο και την αντίθεση και τη διαμάχη μεταξύ των ανατολικών χωρών, οι οποίες κατανοούν ότι αυτός ο κανονισμός συνεπάγεται μεγαλύτερο έλεγχο του ανταγωνισμού από τις διεθνείς εταιρείες μεταφορών από αυτές τις χώρες.

Ένας από αυτούς τους κανόνες είναι ο **Κανονισμός 2020/1055**, ο οποίος εφαρμόζεται από τις 21 Φεβρουαρίου 2022, και ο οποίος εισάγει τρεις περιορισμούς στις μεταφορές: αφενός, ρυθμίζει το ζήτημα των δραστηριοτήτων ενδομεταφορών (παροχή υπηρεσίας μεταφοράς εντός μιας χώρας από μεταφορική εταιρεία μη εγκατεστημένη στην εν λόγω χώρα), αφετέρου εισάγει τη λεγόμενη «περίοδο υπαναχώρησης» 4 ημερών, η οποία εμποδίζει τη συνεχόμενη εκτέλεση διαδοχικών δρομολογίων ενδομεταφοράς εντός του ίδιου κράτους μέλους και με το ίδιο όχημα.

Ως εκ τούτου, τρεις ενδομεταφορές το μέγιστο μπορούν να πραγματοποιηθούν εντός επτά το πολύ ημερών, μετά την εκτέλεση διεθνούς μεταφοράς σε χώρα της ΕΕ με πλήρη εκφόρτωση εμπορευμάτων, με τη διαφορά ότι τώρα υπάρχει ο περιορισμός

που επιβάλλει μετά τη λήξη της περιόδου των επτά ημερών, το φορτηγό να πρέπει να εγκαταλείψει τη χώρα και δεν μπορεί να εισέλθει ξανά σε αυτήν για τις επόμενες 4 ημέρες.

Δεύτερον, θεσπίζεται η υποχρέωση επιστροφής των οχημάτων κάθε οκτώ εβδομάδες σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα που βρίσκονται στο κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η μεταφορική εταιρεία τους. Η υποχρέωση αυτή προστίθεται στην υφιστάμενη υποχρέωση των οδηγών να επιστρέφουν στη χώρα προέλευσής τους κάθε 3-4 εβδομάδες από την ημερομηνία αναχώρησης από τη χώρα. Στόχος αυτών των απαιτήσεων είναι να εμποδίσουν τους οδηγούς να συνεχίσουν για απεριόριστα μεγάλο χρονικό διάστημα να ταξιδεύουν εκτός της χώρας καταγωγής τους.

Τέλος, ο τρίτος περιορισμός που εισάγει ο *Κανονισμός* αναφέρεται στις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται εντός της ΕΕ για λογαριασμό άλλων προσώπων, με οχήματα των οποίων το επιτρεπόμενο μεικτό βάρος δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους. Στις περιπτώσεις αυτές, και ξεκινώντας από τις 21 Μαΐου 2022, οι εν λόγω μεταφορείς θα χρειάζονται κοινοτική πιστοποίηση και δεν θα απαλλάσσονται πλέον από την υποχρέωση κατοχής εξουσιοδότησης για την μεταφορά, ενώ το νομικό πλαίσιο που καθορίζει την πρόσβαση στη δραστηριότητα των διεθνών οδικών μεταφορών θα εφαρμόζονται και σε αυτούς. Στόχος είναι να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο επαγγελματισμού στον κλάδο, και συνεπακόλουθα να επιτευχθεί η ομοιομορφία των συνθηκών του ανταγωνισμού ανάμεσα σε όλους τους μεταφορείς.