



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
ΘΕΜΑΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ Β:
ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Σύνοψη

Η μελέτη παρουσιάζει μια ανάλυση των ευρωπαϊκών υπηρεσιών εμπορευματικών ενδομεταφορών στην ΕΕ και αναφέρεται στις κυριότερες αλλαγές που έχουν σημειωθεί στη ρύθμιση της αγοράς αυτής κατά τα τελευταία χρόνια. Η έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς στα κράτη μέλη αποτέλεσαν τους δύο σημαντικότερους μοχλούς αλλαγής κατά τα τελευταία δέκα έτη. Στη μελέτη αναλύονται οι τροποποιήσεις που έγιναν στον κανονισμό και εξετάζονται οι διατάξεις επιβολής εντός των κρατών μελών. Στη μελέτη παρέχονται, επίσης, επικαιροποιημένα στατιστικά στοιχεία για τις ενδομεταφορές, όπου είναι διαθέσιμα. Επιπλέον, περιλαμβάνεται αξιολόγηση των κοινωνικοοικονομικών επιδράσεων στα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή του ισχύοντος και του προηγούμενου κανονισμού, σχολιάζοντας τον βαθμό στον οποίο οι αλλαγές που σημειώθηκαν οφείλονταν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ή σε άλλους παράγοντες.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C1/SC3

2013

PE 495.854

EL

Το παρόν έγγραφο εκπονήθηκε κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

ΣΥΝΤΑΚΤΕΣ

Steer Davies Gleave - Roberta Frisoni, Francesco Dionori, Christoph Vollath,
Karol Tyszka, Lorenzo Casullo, Clemence Routaboul
Andrius Jarzemskis
Katalin Tanczos

ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΣ

Piero Soave
Θεματικό Τμήμα Διαρθρωτική Πολιτική και Πολιτική Συνοχής
Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
B-1047 Βρυξέλλες
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

ΒΟΗΘΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

Nóra Révész

ΓΛΩΣΣΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Πρωτότυπο: EN
Μεταφράσεις: DE, FR

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΚΔΟΤΗ

Για να επικοινωνήσετε με το Θεματικό Τμήμα ή να εγγραφείτε συνδρομητής στο μηνιαίο ενημερωτικό δελτίο του, στείλτε μήνυμα στο: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Το χειρόγραφο ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2013.
© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2013.

Το παρόν έγγραφο είναι διαθέσιμο στο διαδίκτυο στην ακόλουθη διεύθυνση:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ

Οι απόψεις που εκφράζονται στο παρόν έγγραφο αποτελούν αποκλειστική ευθύνη του συντάκτη και δεν εκφράζουν κατ' ανάγκην την επίσημη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η αναπαραγωγή και η μετάφραση για μη εμπορικούς σκοπούς επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι γίνεται μνεία της πηγής και ο εκδότης έχει ενημερωθεί και του έχει αποσταλεί αντίγραφο.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Η παρούσα ερευνητική μελέτη έχει ως στόχο να τροφοδοτήσει με πληροφορίες την κοινοβουλευτική συζήτηση σχετικά με την περαιτέρω ελευθέρωση του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, εξετάζοντας τον τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκαν οι ενδομεταφορές στην Ευρώπη κατά τα τελευταία χρόνια, διερευνώντας τον βαθμό στον οποίο οι αλλαγές οφείλονται στην έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ή σε άλλες αιτίες και αναλύοντας τον κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο των εν λόγω αλλαγών. Στο κεφάλαιο 1 παρατίθεται περιγραφή των ενδομεταφορών και της λειτουργίας τους.

Η μελέτη αποτελείται από διάφορα τμήματα, όπως ορίζεται στο κεφάλαιο 1, και υποστηρίζεται από αποδεικτικά στοιχεία τα οποία έχουν συλλεχθεί από σειρά περιπτωσιολογικών μελετών, οι οποίες επισυνάπτονται. Η ανάλυση υποστηρίζεται, όπου είναι δυνατό, από ποσοτικές πληροφορίες, παρά το γεγονός ότι έχει παρατηρηθεί ότι ο αριθμός των ποσοτικών πληροφοριών που συλλέγεται από τα κράτη μέλη συχνά είναι περιορισμένος και συνήθως διαφέρει μεταξύ κρατών μελών.

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, ο οποίος θεσπίστηκε για την εναρμόνιση των κανόνων των ενδομεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ, εγκρίθηκε όταν στην αγορά των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ σημειώνονταν πολλές αλλαγές, οι οποίες οφείλονταν κατά κύριο λόγο στη διεύρυνση του 2004 μέσω της οποίας κατέστη δυνατή η είσοδος στην αγορά μεταφορέων από νέα κράτη μέλη, αν και με ορισμένους περιορισμούς. Οι περιορισμοί αυτοί ήρθαν το 2009 (και το 2012 για τη Ρουμανία και τη Βουλγαρία). Στη νομοθεσία της ΕΕ που προϋπήρχε του εν λόγω κανονισμού (με τη μορφή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3118/93) περιλαμβάνονταν ήδη διατάξεις σχετικά με τις ενδομεταφορές, παρότι ορισμένοι τομείς δεν ορίζονταν με επαρκείς λεπτομέρειες (για παράδειγμα: τι σήμαινε ότι οι ενδομεταφορές έπρεπε να είναι προσωρινές), γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα να υφίστανται διαφορετικές ερμηνείες σε εθνικό επίπεδο οι οποίες δημιουργούσαν εμπόδια στην είσοδο ξένων εταιρειών ενδομεταφορών στην αγορά.

Επιδίωξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ήταν η αντιμετώπιση των προβληματισμών αυτών μέσω διαφόρων διατάξεων, οι κυριότερες από τις οποίες ήταν οι εξής δύο: η θέσπιση ενός κανόνα βάσει του οποίου δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν περισσότερες από τρεις πράξεις ενδομεταφορών σε χρονικό διάστημα επτά ημερών που έπεται διεθνούς αποστολής· και η εναρμόνιση των απαιτούμενων για την επαλήθευση της νομιμότητας της πράξης ενδομεταφοράς συνοδευτικών εγγράφων που χρειάζονται κατά το ταξίδι μιας ενδομεταφοράς.

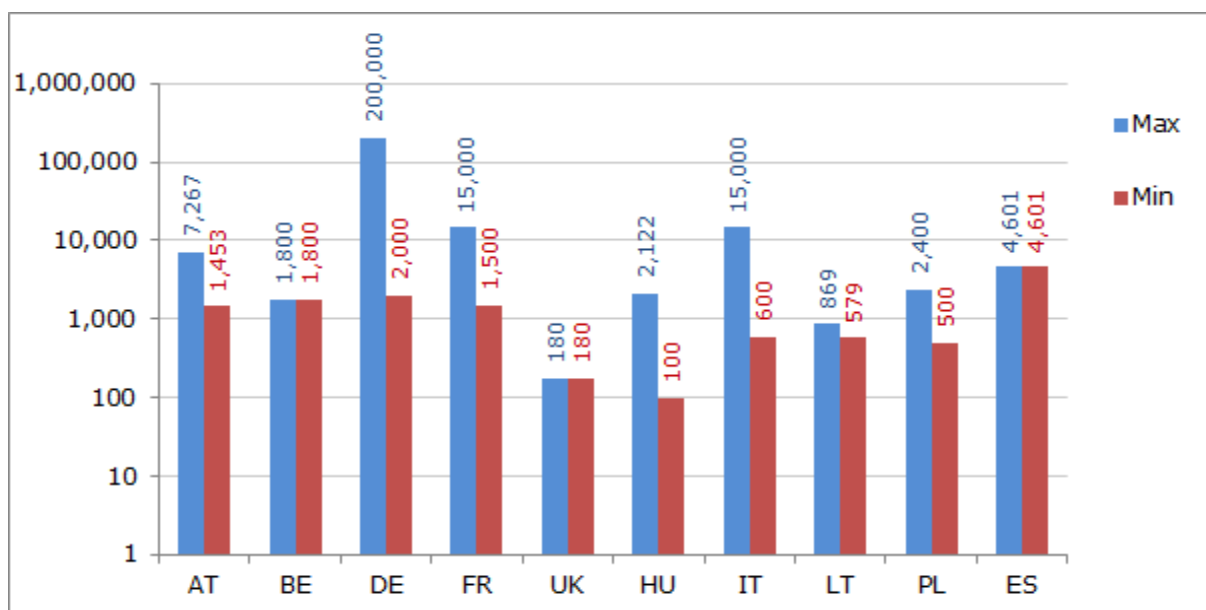
Σε συνέχεια της έναρξης ισχύος του κανονισμού τον Μάιο του 2010 η Επιτροπή δημοσίευσε σειρά διευκρινίσεων για τη διευκόλυνση της ερμηνείας του κανονισμού. Εξακολουθούν να υφίστανται ορισμένες ανησυχίες σχετικά με τις πολλαπλές παραδόσεις και τις κυρώσεις. Τα ζητήματα αυτά αναλύονται λεπτομερέστερα στο κεφάλαιο 2.

ΕΠΙΒΟΛΗ

Η παρούσα ερευνητική μελέτη εξέτασε λεπτομερώς τον έλεγχο των ενδομεταφορών και την επιβολή των σχετικών διατάξεων σε πολλά κράτη μέλη και διαπίστωσε ότι υφίστανται πολλοί παράγοντες που επιδρούν άμεσα στον τρόπο με τον οποίο ελέγχονται και εκτελούνται οι πράξεις ενδομεταφορών. Πρώτον, σε ορισμένα κράτη μέλη υφίστανται πολλαπλοί φορείς

που είναι επιφορτισμένοι με το καθήκον του ελέγχου για τυχόν παραβάσεις της νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές (συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών) και ο κατακερματισμός αυτός έχει δημιουργήσει δυσκολίες ως προς τον συντονισμό και έχει δυσχεράνει τον αποτελεσματικό έλεγχο των πράξεων ενδομεταφορών. Δεύτερον, και σε σχέση με το ανωτέρω, ο συντονισμός στα εθνικά σύνορα είναι περιορισμένος καθιστώντας ακόμα δυσκολότερη την επιβολή των διατάξεων για τις πράξεις ενδομεταφορών στην «εγχώρια» αγορά. Τρίτον, πολλοί φορείς επιβολής δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους για τον αποτελεσματικό έλεγχο των πράξεων ενδομεταφορών. Τέλος, οι κυρώσεις για παραβάσεις των διατάξεων περί ενδομεταφορών ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό σε ολόκληρη την ΕΕ δημιουργώντας διαφορετικά κίνητρα σε διαφορετικά κράτη μέλη (όπως προκύπτει από το κατωτέρω διάγραμμα).

Κυρώσεις που ισχύουν στον τομέα των ενδομεταφορών σε επιλεγμένα κράτη μέλη (ευρώ)



*επιπλέον, στη Γαλλία ενδέχεται να επιβληθεί ποινή φυλάκισης έως και ενός έτους στους μεταφορείς (μόνο για τους μεταφορείς που προέρχονται από χώρες για τις οποίες δεν επιτρέπεται η εκτέλεση πράξεων ενδομεταφορών στη Γαλλία).

Πηγή: Περιπτώσιολογικές μελέτες της SDG, εθνικοί νόμοι και συνεντεύξεις με τα Υπουργεία Μεταφορών επιλεγμένων κρατών μελών

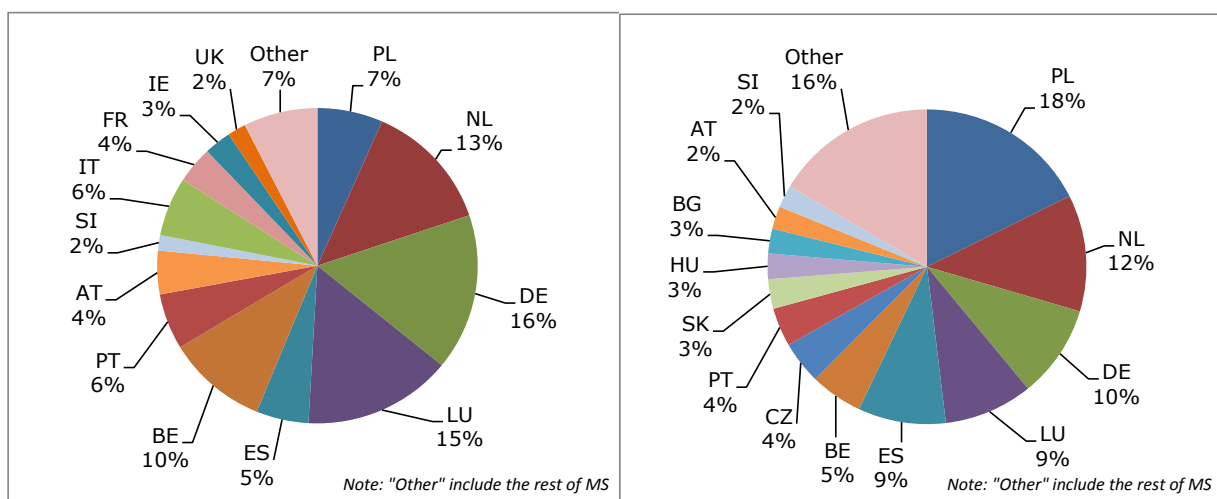
Παρά το γεγονός ότι τα δεδομένα σχετικά με τις παραβάσεις είναι δύσκολο να συγκεντρωθούν, παρατηρήθηκε στις εν λόγω περιπτώσιολογικές μελέτες ότι στις χώρες για τις οποίες διατίθενται λεπτομερείς πληροφορίες (Γερμανία και Ηνωμένο Βασίλειο) οι παραβάσεις κυμαίνονταν μεταξύ 0,2% και 0,45% επί του συνόλου των ελέγχων.

Μέσω της ανάλυσης που παρατίθεται στο κεφάλαιο 3 κατέστη επίσης δυνατός ο εντοπισμός διαφόρων ορθών πρακτικών όσον αφορά την επιβολή, συμπεριλαμβανομένων των συντονιστικών προσπαθειών επιβολής που καταβλήθηκαν στην Ιταλία και του συστήματος OCRS στο Ηνωμένο Βασίλειο. Οι πρακτικές αυτές θα πρέπει να εξετασθούν περισσότερο εις βάθος και να εφαρμοστούν σε άλλα κράτη μέλη, όπου είναι εφικτό.

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Από την ανάλυση των δεδομένων της αγοράς προκύπτει ότι έχει σημειωθεί μια βασική αλλαγή στην αγορά των ενδομεταφορών στην ΕΕ, με μεταφορείς από τα κράτη μέλη της ΕΕ των 12 να έχουν αποκτήσει ενισχυμένο ρόλο στις πράξεις ενδομεταφορών. Συνολικά, η αναλογία των πράξεων ενδομεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από ταξινομημένα στα κράτη μέλη της ΕΕ των 12 οχήματα αυξήθηκε από 12% σε σχεδόν 40% το 2011. Οι πολωνοί μεταφορείς συγκαταλέγονται στους πλέον δραστήριους: το 2011 πραγματοποίησαν τις περισσότερες πράξεις ενδομεταφορών στην ΕΕ, υπερβαίνοντας τον όγκο των γερμανών και των ολλανδών μεταφορέων. Αντιθέτως, οι χώρες προορισμού παρέμειναν ως είχαν: Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία και Ηνωμένο Βασίλειο. Στο κατωτέρω διάγραμμα παρουσιάζεται η αλλαγή ως προς την προέλευση των κυριότερων εταιρειών ενδομεταφορών μεταξύ 2007 και 2011.

Προέλευση των πλέον δραστήριων εταιρειών ενδομεταφορών στην ΕΕ το 2007 (αριστερά) και το 2011 (δεξιά) (βάσει στοιχείων σε τονοχιλιόμετρα)



Πηγή: Ανάλυση SDG της Eurostat (2012).

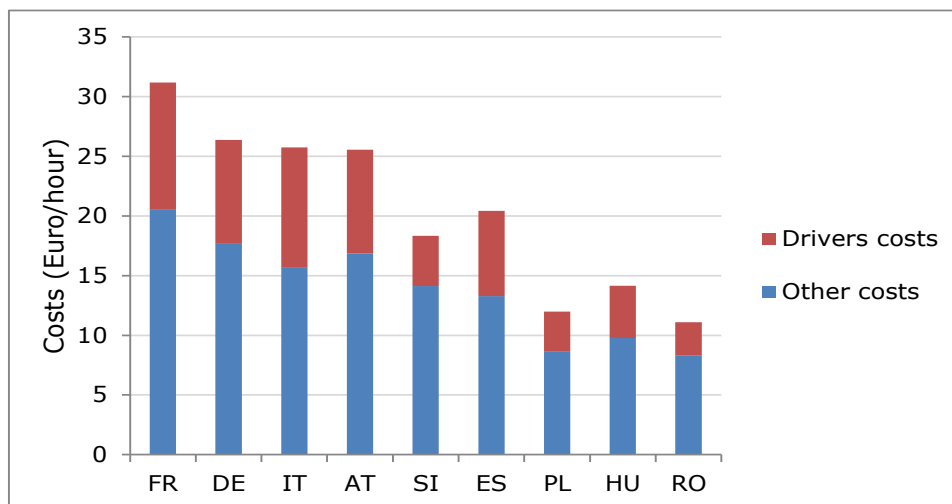
Όπως προκύπτει από το ανωτέρω διάγραμμα, η Πολωνία έχει αποκτήσει ηγετική θέση στις πράξεις ενδομεταφορών, καθώς καλύπτει το 18% του συνόλου των στοιχείων για τις ενδομεταφορές. Στο κεφάλαιο 4 της παρούσας μελέτης παρατίθεται η πλήρης ανασκόπηση της αγοράς και παρέχονται περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τις δραστηριότητες ενδομεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΩΝ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος της εξέλιξης των ενδομεταφορών ποικίλλει στα διάφορα κράτη μέλη. Μία πτυχή, ωστόσο, παραμένει κοινή σε όλα τα κράτη μέλη, ήτοι η ύφεση που επηρέασε όλες τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που παρέχονται στο κεφάλαιο 4. Παρότι οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές δεν έχουν ακόμα ανακάμψει από την οικονομική κρίση που ξεκίνησε το 2008, διαπιστώνονται δύο βασικές τάσεις. Πρώτον, οι εταιρείες που προέρχονται από τα κράτη μέλη της ΕΕ των 15 έχουν εντείνει τη χρήση της πρακτικής της αλλαγής σημαίας προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις διαφορές ως προς το εργατικό κόστος και να ανακτήσουν την ανταγωνιστικότητά τους. Δεύτερον, εταιρείες από τα κράτη μέλη της ΕΕ των 12 έχουν αξιοποιήσει περισσότερο τις ευκαιρίες του τομέα των ενδομεταφορών, προσφέροντας οικονομικότερες εναλλακτικές σε ευρωπαίους παραλήπτες που αναζητούν τρόπους μείωσης των δαπανών τους.

Η αυξημένη δραστηριότητα των μεταφορέων της ΕΕ των 12 κατά τα τελευταία έτη μπορεί εν μέρει να αποδοθεί στο γεγονός ότι οι μεταφορείς αυτοί είναι συχνά σε θέση να προσφέρουν χαμηλότερες τιμές χάρη στο εργατικό κόστος που είναι χαμηλότερο από αυτό των περισσότερων κρατών μελών της ΕΕ των 15. Το πλεονέκτημα αυτό οφείλεται στα διαφορετικά επίπεδα αμοιβών (τα οποία μακροπρόθεσμα θα πρέπει να εξισωθούν), αλλά και στα διαφορετικά συστήματα κοινωνικής προστασίας τα οποία επιβάλλουν διαφορετικά εργατικά κόστη στις εταιρείες που προέρχονται από νέα και παλαιά κράτη μέλη. Τούτο καθίσταται σαφές στο κατωτέρω διάγραμμα.

Λειτουργικές δαπάνες των πράξεων ενδομεταφορών (ευρώ/ώρα)



Πηγή: Επεξεργασία της SDG στην έκθεση της Ομάδας Υψηλού Επιπέδου (2012) και του Centro Studi Sistemi di Trasporto (2008).

Μακροπρόθεσμα, η αύξηση των αμοιβών στα κράτη μέλη της ΕΕ των 12 και η στασιμότητα των αμοιβών στα κράτη μέλη της ΕΕ των 15 θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε σύγκλιση ως προς το εργατικό κόστος, παρότι οι γνώμες διίστανται όσον αφορά το θέμα αυτό, όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 5. Παρά το γεγονός ότι το εργατικό κόστος επηρεάζεται και από άλλες νομοθετικές διατάξεις, σημαντικό αντίκτυπο στα κόστη έχουν κατά κύριο λόγο οι διατάξεις περί κοινωνικής ασφάλισης που ισχύουν εντός των κρατών μελών. Ορισμένα κράτη μέλη (Αυστρία και Γαλλία) έχουν θεσπίσει διάταξη για τον περιορισμό του αθέμιτου ανταγωνισμού που προκύπτει από τις διαφορετικές διατάξεις περί κοινωνικής ασφάλισης.

Σε ορισμένες περιπτώσεις η πλήρης ελευθέρωση των ενδομεταφορών έχει ήδη πραγματοποιηθεί εντός της ΕΕ. Η περιοχή Μπενελούξ αποτελεί ένα παράδειγμα επιτυχούς ανοίγματος της αγοράς στο πλαίσιο ενός εναρμονισμένου κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος. Οι εθνικές κυβερνήσεις έχουν επανειλημμένως παρατείνει την ισχύ της εν λόγω συμφωνίας δεδομένων των οφελών της ως προς την αποδοτικότητα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται υψηλότερα εισοδήματα ανά φορτηγό, μεγαλύτερη οικονομική ολοκλήρωση των εθνικών επιχειρήσεων και μείωση των διαδρομών των οχημάτων χωρίς φορτίο, λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη ότι πρόκειται για τρεις χώρες με παρόμοιο επίπεδο οικονομικής δραστηριότητας. Ωστόσο, το Βέλγιο, καθώς και η Γαλλία, η Ιταλία, η Αυστρία και η Δανία, διστάζουν να προχωρήσουν σε περαιτέρω ελευθέρωση των ενδομεταφορών στην ΕΕ, τουλάχιστον μέχρις ότου αντιμετωπιστούν «σοβαρές ανωμαλίες στην αγορά» που οδηγούν σε κοινωνικό ντάμπινγκ. Τα πέντε κράτη εξέφρασαν την άποψή τους μέσω κοινής δήλωσης στο Συμβούλιο Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες στις 11 Μαρτίου.

Η οικονομική αποδοτικότητα συνδέεται με τη σειρά της με την αποδοτικότητα από περιβαλλοντική άποψη. Η μείωση των διαδρομών των οχημάτων χωρίς φορτίο (τα οποία σε ολόκληρη την ΕΕ αντιστοιχούν σε ποσοστό της τάξεως του 22% επί του συνόλου των οχηματοχιλιομέτρων) θα επηρέαζε άμεσα τις εκπομπές CO₂. Οι εθνικές κυβερνήσεις πρέπει να βεβαιωθούν, ωστόσο, ότι οποιαδήποτε αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας και των πράξεων ενδομεταφορών δεν θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια, η οποία αποτελεί έναν τομέα για τον οποίο εκφράστηκαν ανησυχίες από πολλά ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια της παρούσας μελέτης.

Από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε προκύπτει ότι η ανάγκη για μεγαλύτερο άνοιγμα της αγοράς οφείλεται, αφενός, στην ανάγκη για μείωση των διαδρομών των οχημάτων χωρίς φορτίο και, αφετέρου, στον πρωταρχικό στόχο της δημιουργίας ενός ευρωπαϊκού ενιαίου χώρου μεταφορών εντός του οποίου οδικοί μεταφορείς από διάφορα κράτη μέλη θα μπορούν να έχουν πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα σε άλλες χώρες, καθώς και να αναλαμβάνουν πράξεις μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ. Οποιαδήποτε αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων για τις ενδομεταφορές θα επωφελούνταν από την εισαγωγή μιας διάκρισης μεταξύ των δύο προαναφερθέντων στόχων. Κάτι τέτοιο θα βοηθούσε στον εντοπισμό των τροποποιήσεων που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν στις ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τη μελέτη, μεταξύ των δύο βασικών μοχλών για την ελευθέρωση –ήτοι τροποποίηση των ισχυόντων κανόνων για αύξηση της σαφήνειας και διεύρυνση της ΕΕ– ο δεύτερος ήταν αυτός που επέφερε τις περισσότερες αλλαγές στη δομή της αγοράς των ενδομεταφορών.

Στη μελέτη εντοπίζονται τομείς όπου οι γενικές προϋποθέσεις για πράξεις ενδομεταφορών ποικίλλουν μεταξύ των κρατών μελών, θέτοντας ως εκ τούτου προκλήσεις για την ομαλή λειτουργία της εν λόγω αγοράς. Για παράδειγμα, ο βαθμός στον οποίο οι πελάτες των πράξεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρούνται συνυπαίτιοι για ενδεχόμενες παραβάσεις από εταιρείες ενδομεταφορών ή οι απαιτήσεις ασφάλειας που επιβάλλονται στα οχήματα που κυκλοφορούν στα εθνικά οδικά δίκτυα. Αμφότεροι οι τομείς αυτοί ερμηνεύονται με διαφορετικό τρόπο στα διάφορα κράτη μέλη και η εναρμόνιση των ζητημάτων αυτών θα λειτουργούσε ευεργετικά για το σύνολο της αγοράς.

Η παρουσία τόσο ανομοιογενών συνθηκών σε ολόκληρη την ΕΕ είχε διαφορετικό κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο στις διάφορες χώρες. Από την ανάλυση της παρούσας μελέτης προκύπτει ότι, εν γένει, οι ενδομεταφορές έχουν ασκήσει πιέσεις για τη μείωση του κόστους των μεταφορών σε αρκετά κράτη μέλη της ΕΕ των 15 και έχουν δημιουργήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για τους μεταφορείς της ΕΕ των 12. Τούτο, ωστόσο, αντισταθμίζεται από τη μείωση των κερδών των μεταφορέων της ΕΕ των 15, τις ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια και το ενδεχόμενο να παρουσιαστεί έλλειψη σε οδηγούς στο μέλλον. Όλοι αυτοί οι παράγοντες είναι πιθανόν να μεγεθυνθούν βραχυπρόθεσμα με το μεγαλύτερο άνοιγμα της αγοράς, εκτός εάν η ελευθέρωση πραγματοποιηθεί σταδιακά και συνοδευτεί από ισχυρότερα καθεστώτα επιβολής σε εθνικό επίπεδο.

Υπό το πρίσμα της μελλοντικής ελευθέρωσης του τομέα θα ήταν χρήσιμο να διευκρινιστούν οι στόχοι του ανοίγματος της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Όπως προαναφέρθηκε, η μελέτη εντοπίζει δύο βασικούς παράγοντες που τροφοδοτούν τη συζήτηση για περαιτέρω ελευθέρωση: την ανάγκη μείωσης των διαδρομών των οχημάτων

χωρίς φορτίο και τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού ενιαίου χώρου μεταφορών. Κατά την άποψη των συντακτών της παρούσας έκθεσης, οι δύο αυτοί παράγοντες πρέπει να ληφθούν υπόψη ξεχωριστά προκειμένου να διασφαλιστεί ότι επιτυγχάνεται ο συνολικός στόχος της αύξησης της αποδοτικότητας της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η πρόταση που κατατέθηκε από την Ομάδα Υψηλού Επιπέδου και που διακρίνει τις πράξεις ενδομεταφορών σε συνδεδεμένες και μη συνδεδεμένες κινείται σε αυτήν την κατεύθυνση.

Για τη διασφάλιση της αποδοτικότητας και τη μείωση των διαδρομών των οχημάτων χωρίς φορτίο θα μπορούσε να εξετασθεί μια διαφορετική προσέγγιση από αυτήν του κανόνα «3 σε 7» μέσω της κατάργησης του μέγιστου αριθμού επιτρεπόμενων πράξεων ενδομεταφορών (3) σε χρονικό διάστημα 7 ημερών και/ή της αναθεώρησης της διάταξης που απαιτεί την πλήρη εκφόρτωση σε κάθε διεθνή μεταφορά πριν από την πράξη ενδομεταφοράς.

Παράλληλα, η επιβολή θα μπορούσε να διευκολυνθεί μέσω της σύνδεσης των ενδομεταφορών με τη διέλευση των συνόρων αντί της εκφόρτωσης, καθώς και με την εισαγωγή συμπληρωματικών διατάξεων όπως αυτές που ορίζονται στο κεφάλαιο 6 της παρούσας μελέτης. Συγκεκριμένα, μεγαλύτερη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ εθνικών και διεθνών φορέων θα μπορούσε να βελτιώσει την επιβολή.

Όσον αφορά τον στόχο της επίτευξης ενός πλήρως ενοποιημένου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, θα πρέπει να διενεργηθεί λεπτομερής εκτίμηση του κοινωνικοοικονομικού αντίκτυπου των διαφόρων επιλογών. Τούτο είναι απαραίτητο λόγω των σημαντικών ανισορροπιών που εξακολουθούν να υφίστανται μεταξύ των διαφορετικών γενικών προϋποθέσεων (ιδίως των πτυχών που άπτονται εργασιακών θεμάτων) που υπάρχουν σε διαφορετικά κράτη μέλη. Πέραν των πτυχών που άπτονται της επιβολής, θα πρέπει να ληφθεί μια απόφαση σχετικά με την περαιτέρω εναρμόνιση των εργατικών νομοθεσιών όσον αφορά τις ενδομεταφορές, καθώς και σχετικά με την συνυπαιτιότητα των πελατών, προτού να εφαρμοστεί το πλήρες άνοιγμα της αγοράς.