



## Διεθνείς οδικές μεταφορές και ενδομεταφορές

Μετά από την έκδοση διαφόρων ευρωπαϊκών νομοθετικών πράξεων, τόσο οι διεθνείς οδικές μεταφορές όσο και οι εμπορευματικές και επιβατικές ενδομεταφορές έχουν σταδιακά ελευθερωθεί.

### Νομική βάση και στόχοι

Ο τίτλος VI της Συνθήκης της Λισαβόνας, ειδικότερα δε το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ). Στόχος είναι η δημιουργία μιας απελευθερωμένης αγοράς οδικών μεταφορών με το άνοιγμα της πρόσβασης σε αυτήν, μέσω της άρσης όλων των περιορισμών που βασίζονται στην υπηκοότητα των μεταφορέων ή στο γεγονός ότι είναι εγκατεστημένοι σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο στο οποίο παρέχεται η υπηρεσία.

### Επιτεύγματα

1. Πρόσβαση στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών (και στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων)

Κατόπιν προσφυγής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατά παραλείψεως, το Δικαστήριο διαπίστωσε, στην απόφασή του της 22ας Μαΐου 1985 ([61983CJ0013](#)), ότι το Συμβούλιο παρέλειψε να θεσπίσει, πριν από τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στη Συνθήκη της Ρώμης (31 Δεκεμβρίου 1969), διατάξεις που αφορούν: α) την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των διεθνών μεταφορών· και β) την άδεια σε μη εγκατεστημένους μεταφορείς να παρέχουν υπηρεσίες εθνικών μεταφορών σε άλλα κράτη μέλη. Ως προς τα δύο αυτά σημεία, η ΕΕ έχει σχεδόν ολοκληρώσει την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν από το Δικαστήριο.

**α** Διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτων

Ο [κανονισμός \(ΕΟΚ\) αριθ. 881/92 του Συμβουλίου](#), της 26ης Μαρτίου 1992, ενοποίησε την υφιστάμενη νομοθεσία σχετικά με τις διασυνοριακές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών και καθιέρωσε το καθεστώς χορήγησης κοινοτικών αδειών στους μεταφορείς εμπορευμάτων. Οι κανόνες ίσχυαν για τη μεταφορά εμπορευμάτων από ή προς το έδαφος κράτους μέλους ή διά μέσου του εδάφους ενός ή περισσότερων κρατών μελών. Το καθεστώς ίσχυε επίσης για τις διαδρομές που συνέδεαν ένα κράτος μέλος με τρίτη χώρα, εάν υπήρχε συμφωνία μεταξύ της ΕΕ και της εν λόγω τρίτης χώρας. Ενώ μέχρι τότε οι μεταφορές εμπορευμάτων μεταξύ δύο κρατών μελών ήταν δυνατές μόνον βάσει διμερών συμφωνιών και υπόκειντο επιπλέον σε περιορισμούς, ο νέος κανονισμός κατήργησε όλους τους ποσοτικούς περιορισμούς (ποσοστώσεις) και τις διμερείς άδειες



από 1ης Ιανουαρίου 1993. Στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για τις οδικές μεταφορές του 2009, ο κανονισμός αυτός αντικαταστάθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1071/2009](#) (βλ. παρακάτω).

Ο [κανονισμός \(ΕΕ\) αριθ. 484/2002](#) της 1ης Μαρτίου 2002 καθιέρωσε τη βεβαίωση οδηγού για όλους τους υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό μεταφορέα που είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας. Το έγγραφο αυτό ίσχυε τόσο για τις διεθνείς μεταφορές όσο και για τις ενδομεταφορές. Πιστοποιούσε ότι ο οδηγός απασχολείτο από τον μεταφορέα σύμφωνα με τις κείμενες νομοθετικές διατάξεις και τις νομικές υποχρεώσεις που ρύθμιζαν την απασχόληση και την επαγγελματική κατάρτιση στο κράτος μέλος όπου ήταν εγκατεστημένος ο μεταφορέας. Το μέτρο αυτό είχε ως σκοπό να θέσει τέρμα στην παράνομη απασχόληση υπηκόων τρίτων χωρών ως υπαμειβόμενων οδηγών με συμβάσεις εργασίας ορισμένου χρόνου, καθώς η πρακτική αυτή στρεβλώνει τον ανταγωνισμό και είναι επιζήμια για την οδική ασφάλεια. Ο κανονισμός αυτός αντικαταστάθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1072/2009](#), της 21ης Οκτωβρίου 2009, που είναι σε ισχύ μέχρι σήμερα (βλ. παρακάτω την ενότητα σχετικά με τη δέση μέτρων για τις οδικές μεταφορές του 2009).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει την αναθεώρηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 μέσω της νομοθετικής πρωτοβουλίας «Η Ευρώπη σε κίνηση». Δημοσιευθείσα στις 31 Μαΐου 2017, η πρόταση έχει τίτλο: «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\(2017\)0281](#)). Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Απρίλιο του 2019 και η συνήθης νομοθετική διαδικασία ([2017/0123\(COD\)](#)) συνεχίζεται.

Τέλος, η [οδηγία 2006/1/ΕΚ](#), της 18ης Ιανουαρίου 2006, ρυθμίζει τη διασυνοριακή μίσθωση οχημάτων χωρίς οδηγό για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Επιτροπή έχει προτείνει επίσης την αναθεώρηση της εν λόγω οδηγίας μέσω της νομοθετικής πρωτοβουλίας «Η Ευρώπη σε κίνηση». Η πρόταση αυτή δημοσιεύθηκε επίσης στις 31 Μαΐου 2017 υπό τον τίτλο: «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/1/ΕΚ σχετικά με τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές» ([COM\(2017\)0282](#)). Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Ιανουάριο του 2019 και η συνήθης νομοθετική διαδικασία ([2017/0113\(COD\)](#)) συνεχίζεται.

## **β** Ενδομεταφορές

Ο [κανονισμός \(ΕΟΚ\) αριθ. 3118/93 του Συμβουλίου](#), της 25ης Οκτωβρίου 1993, θεσπίστηκε για να ρυθμίσει τις ενδομεταφορές (καμποτάζ), δηλαδή την παροχή υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών εντός της επικράτειας κράτους μέλους από μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος σε έτερο κράτος μέλος. Στην πράξη αναφέρεται σε μη εγκατεστημένους μεταφορείς οι οποίοι, αντί να επιστρέψουν χωρίς φορτίο έπειτα από μια διεθνή μεταφορά, αναλαμβάνουν την παράδοση και άλλου φορτίου στη χώρα υποδοχής προτού φτάσουν και πάλι στα σύνορα. Ο κανονισμός αυτός έδινε τη δυνατότητα στους μεταφορείς που διέθεταν κοινοτική άδεια, η οποία είχε εκδοθεί από κράτος μέλος, να παρέχουν υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών



μεταφορών σε άλλα κράτη μέλη υπό την προϋπόθεση ότι οι υπηρεσίες αυτές παρέχονταν σε προσωρινή βάση. Με τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1072/2009](#) (άρθρο 8 παράγραφος 2) εγκαταλείφθηκε η ιδέα των γενικών ενδομεταφορών και θεσπίστηκε η πιο περιοριστική ρύθμιση των διαδοχικών ενδομεταφορών (σύμφωνα με την οποία επιτρέπονταν έως και τρεις ενδομεταφορές σε διάστημα επτά ημερών από διεθνή μεταφορά προς το κράτος μέλος υποδοχής των ενδομεταφορών). Οι εν λόγω διατάξεις για τις ενδομεταφορές εφαρμόζονται από τις 14 Μαΐου 2010 όμως, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, θα τροποποιηθούν με την πρόταση [COM\(2017\)0281](#) της Επιτροπής μόλις εγκριθεί από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

**γ** Η δέσμη μέτρων για τις οδικές μεταφορές, της 21ης Οκτωβρίου 2009

Σταδιακά, η Ευρωπαϊκή Ένωση δημιούργησε τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη θέσπιση μιας απελευθερωμένης εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών. Ωστόσο, για τη διαμόρφωση δίκαιων όρων ανταγωνισμού χρειάστηκε περαιτέρω εναρμόνιση των κοινωνικών, τεχνικών και φορολογικών συνθηκών. Η δέσμη μέτρων για τις οδικές μεταφορές, που εγκρίθηκε τον Οκτώβριο του 2009 ως αποτέλεσμα συμβιβασμού μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, αποτελείται από τρεις κανονισμούς της ΕΕ — [αριθ. 1071/2009](#), [αριθ. 1072/2009](#) και [αριθ. 1073/2009](#) —, οι οποίοι εφαρμόζονται πλήρως από τις 4 Δεκεμβρίου 2011. Οι νέοι κανόνες που θεσπίστηκαν ισχύουν τόσο για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές όσο και για τις αντίστοιχες ενδομεταφορές. Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 θεσπίστηκαν αυστηρότεροι κανόνες για την πρόσβαση στον κλάδο των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιδιώχθηκε ο εκσυγχρονισμός της εικόνας του κλάδου. Καθόρισε τέσσερα ποιοτικά κριτήρια για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων: εχέγγυα αξιοπιστίας, οικονομική επιφάνεια, επαγγελματική επάρκεια και πραγματικό και σταθερό τόπο εγκατάστασης σε κράτος μέλος. Εξάλλου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ενοποίησε και εναρμόνισε περαιτέρω τους κανόνες στον τομέα των ενδομεταφορών. Ειδικότερα, εξάλειψε την ανασφάλεια δικαίου σχετικά με τους οδικούς μεταφορείς με τη συγχώνευση των κανονισμών (ΕΟΚ) [αριθ. 881/92](#) και [αριθ. 3118/93](#) και την κατάργηση της [οδηγίας 2006/94/ΕΚ](#) (για ορισμένες οδικές μεταφορές εμπορευμάτων). Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 αφορά τις μεταφορές επιβατών (βλ. επόμενη ενότητα για περαιτέρω πληροφορίες).

**2.** Σταδιακή ελευθέρωση των διεθνών μεταφορών επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν

Το άνοιγμα της αγοράς στον τομέα των μεταφορών επιβατών προχώρησε με βραδύτερους ρυθμούς σε σχέση με τον τομέα των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Ο [κανονισμός \(ΕΟΚ\) αριθ. 684/92](#), της 16ης Μαρτίου 1992, συνέβαλε στο άνοιγμα της αγοράς των υπηρεσιών διεθνών μεταφορών επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, δίνοντας τη δυνατότητα σε κάθε εταιρεία μεταφορών της ΕΕ να παρέχει υπηρεσίες μεταφορών άνω των εννέα ατόμων (περιλαμβανομένου του οδηγού) μεταξύ των κρατών μελών. Ο κανονισμός αυτός συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 11/98 του Συμβουλίου](#), της 11ης Δεκεμβρίου 1997, με τον οποίο καθιερώθηκε κοινοτική άδεια χορηγούμενη από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλος εγκατάστασης στις επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία για λογαριασμό τρίτων.



Ο [κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου](#), της 11ης Δεκεμβρίου 1997, επέτρεψε τις ενδομεταφορές για όλες τις έκτακτες γραμμές, καθώς και για ειδικές τακτικές γραμμές (για καθορισμένες κατηγορίες επιβατών) εφόσον καλύπτονταν από σύμβαση που είχε συναφθεί μεταξύ του διοργανωτή και του μεταφορέα (για παράδειγμα, μεταφορά εργαζομένων ή μαθητών). Ενέκρινε επίσης τις ενδομεταφορές για τακτικές γραμμές, εφόσον οι ενδομεταφορές πραγματοποιούνταν στο πλαίσιο διεθνούς τακτικής γραμμής (και όχι στο τέλος της διαδρομής). Όπως και στον τομέα των εμπορευματικών ενδομεταφορών, οι ενδομεταφορές επιβατών πραγματοποιούνταν σε προσωρινή βάση.

Με τη δέσμη μέτρων για τις οδικές μεταφορές που εγκρίθηκε το 2009, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 12/98 του Συμβουλίου συγχωνεύθηκαν σε έναν ενιαίο κανονισμό ([κανονισμός \(ΕΚ\) αριθ. 1073/2009](#)) για την αποσαφήνιση και την απλούστευση των κανόνων για τις διεθνείς οδικές μεταφορές επιβατών (με πούλμαν και λεωφορεία) στο έδαφος της ΕΕ και των όρων υπό τους οποίους μη εγκατεστημένοι μεταφορείς μπορούν να εκτελούν εθνικές μεταφορές στην επικράτεια κράτους μέλους. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 επιβεβαιώνει την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών και στη συνέχεια ορίζει τις προϋποθέσεις για την έκδοση και την ανάκληση κοινοτικών αδειών, τη διάρκεια ισχύος, τους λεπτομερείς κανόνες χρήσης τους και τη μορφή τόσο της άδειας όσο και των επικυρωμένων αντίγραφων της. Και σε αυτή την περίπτωση, όπως και στην περίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών, επιτρέπεται η παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών επιβατών, με την προϋπόθεση ότι οι ενδομεταφορές δεν αποτελούν τον κύριο σκοπό της υπηρεσίας μεταφορών (δηλαδή πρέπει να πραγματοποιούνται έπειτα από μια διεθνή τακτική γραμμή).

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 τροποποίησε επίσης τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 561/2006](#) για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Συμπληρώθηκε επίσης από τον [κανονισμό \(ΕΕ\) αριθ. 361/2014 της Επιτροπής](#), της 9ης Απριλίου 2014, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα παραστατικά διεθνών επιβατικών μεταφορών που πραγματοποιούνται με πούλμαν και λεωφορείο. Στο πλαίσιο του νομοθετικού προγράμματός της για το 2017 «Η Ευρώπη σε κίνηση», η Επιτροπή επιθυμεί να τροποποιήσει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 με την πρόταση που φέρει τον τίτλο: «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\(2017\)0277](#)) (για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τους ταχογράφους και τους μετρητές χιλιομετρικών αποστάσεων, βλ. [3.4.3](#)). Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Απρίλιο του 2019 και η συνήθης νομοθετική διαδικασία ([2017/0122\(COD\)](#)) συνεχίζεται.

Το Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τον Φεβρουάριο του 2019 σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για το περαιτέρω άνοιγμα των εθνικών αγορών όσον αφορά την πρόσβαση



στις διεθνείς υπηρεσίες μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία ([COM\(2017\) 0647](#)). Η συνήθης νομοθετική διαδικασία συνεχίζεται ([2017/0288\(COD\)](#)).

## Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Όσον αφορά τον τομέα των οδικών μεταφορών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει ζητήσει και έχει στηρίξει, σε πολλά ψηφίσματα και εκθέσεις του, το σταδιακό άνοιγμα των αγορών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών. Παράλληλα έχει επανειλημμένως επισημάνει ότι η απελευθέρωση πρέπει να συμβαδίζει με την εναρμόνιση και ότι θα πρέπει να εξασφαλίζονται οι κοινωνικές πτυχές και η ασφάλεια των μεταφορών. Έχει ταχθεί ειδικότερα υπέρ της μεγαλύτερης ελευθέρωσης των υπηρεσιών εμπορευματικών ενδομεταφορών, προκειμένου να μειωθεί η συχνότητα των διαδρομών που διανύουν τα φορτηγά χωρίς φορτίο (βλ. την παράγραφο 18 του ψηφίσματος του ΕΚ της 6ης Ιουλίου 2010, σχετικά με ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές<sup>[1]</sup>). Επιπλέον, στο [ψήφισμά του της 15ης Δεκεμβρίου 2011](#) σχετικά με τον οδικό χάρτη για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών<sup>[2]</sup>, το Κοινοβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να συντάξει έκθεση πριν από το τέλος του 2013 σχετικά με την κατάσταση της αγοράς οδικών μεταφορών στην Κοινότητα. Η έκθεση θα αξιολογούσε κατά πόσον είχε σημειωθεί επαρκής πρόοδος όσον αφορά την εναρμόνιση των κανόνων, ειδικότερα στους τομείς της κοινωνικής νομοθεσίας και της ασφάλειας, ώστε να εξεταζόταν το ενδεχόμενο μεγαλύτερου ανοίγματος των εγχώριων αγορών οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της άρσης των περιορισμών στις ενδομεταφορές. Η Επιτροπή πραγματοποίησε το πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση με τη δημοσίευση, τον Ιούνιο του 2012, της [έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου](#), που συνιστούσε το σταδιακό άνοιγμα της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ. Ειδικότερα, η ομάδα συνιστούσε την καθιέρωση δύο διαφορετικών τύπων ενδομεταφορών: 1) αυτές που περιορίζονται σε σύντομη χρονική περίοδο και συνδεόταν με διεθνή μεταφορά· 2) αυτές που δεν συνδεόταν με υφιστάμενη διεθνή μεταφορά, υπόκειτο όμως σε διαδικασία καταχώρισης για να διασφαλίζεται ότι για τον οδηγό εφαρμόζεται το εργατικό δίκαιο που ισχύει στη χώρα υποδοχής. Η Επιτροπή δημοσίευσε κατόπιν την έκθεσή της για την [κατάσταση της κοινοτικής αγοράς οδικών μεταφορών](#) στις 14 Απριλίου 2014.

Με το [ψήφισμά του της 9ης Σεπτεμβρίου 2015](#) για την εφαρμογή της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές<sup>[3]</sup>, το Κοινοβούλιο ζήτησε, μεταξύ άλλων, καλύτερη επιβολή και, εφόσον χρειαζόταν, διασάφηση ή αναθεώρηση των κοινών κανόνων πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Επίσης απηύθυνε έκκληση στην Επιτροπή να λάβει μέτρα κατά των παράνομων πρακτικών που οδηγούν σε αθέμιτο ανταγωνισμό και ενθαρρύνουν το κοινωνικό ντάμπινγκ. Ως προς αυτό, το Κοινοβούλιο τάσσεται υπέρ της θέσπισης κοινωνικού κώδικα, για την αντιμετώπιση, μεταξύ άλλων, του προβλήματος της συγκεκαλυμμένης αυτοαπασχόλησης, ούτως ώστε να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη η ιδιαιτερότητα των εργαζομένων του τομέα των διεθνών οδικών μεταφορών και να εξασφαλίζονται ίσοι όροι ανταγωνισμού. Στις

[1]ΕΕ C 351 E της 2.12.2011, σ. 13.

[2]ΕΕ C 168 E της 14.6.2013, σ. 72.

[3]ΕΕ C 316 της 22.9.2017, σ. 155.



18 Μαΐου 2017 εγκρίθηκε [ψήφισμα σχετικά με τις οδικές μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση](#)<sup>[4]</sup>, το οποίο περιλαμβάνει θέματα όπως η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της καινοτομίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, η διευκόλυνση της διασυνοριακής κινητικότητας στο οδικό δίκτυο, η βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών και των κανόνων ασφαλείας, και η προώθηση των οδικών μεταφορών με χαμηλές εκπομπές.

Κατά τη συνεδρίασή της στις 20 Ιουνίου 2017, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου συζήτησε την έκθεση της Επιτροπής (COM(2017)0116) σχετικά με τον [κανονισμό \(ΕΚ\) αριθ. 1071/2009](#) για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα.

Esteban Coito  
04/2019

---

[4]EE C 307 της 30.8.2018, σ. 123.

