

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2020/1057 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 15ης Ιουλίου 2020

για 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 και για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Προκειμένου να δημιουργηθεί ασφαλής, αποδοτικός και κοινωνικά υπεύθυνος τομέας οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστούν, αφενός, κατάλληλες συνθήκες εργασίας και κοινωνική προστασία για τους οδηγούς και, αφετέρου, κατάλληλες συνθήκες για την επιχειρηματικότητα και τον δίκαιο ανταγωνισμό για τους μεταφορείς στον τομέα των οδικών μεταφορών («μεταφορείς»). Δεδομένου του υψηλού βαθμού κινητικότητας του εργατικού δυναμικού στον τομέα των οδικών μεταφορών, απαιτούνται ειδικοί τομεακοί κανόνες για να διασφαλιστεί ισορροπία μεταξύ της ελευθερίας των μεταφορέων να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες, της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των κατάλληλων εργασιακών συνθηκών και κοινωνικής προστασίας για τους οδηγούς.
- (2) Εν όψει της εγγενούς μεγάλης κινητικότητας των υπηρεσιών οδικών μεταφορών χρειάζεται να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι οδηγοί επωφελούνται των δικαιωμάτων τους και ότι οι μεταφορείς, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι μικρές επιχειρήσεις, δεν αντιμετωπίζουν δυσανάλογους διοικητικούς φραγμούς ή διακρίσεις κατά τους ελέγχους οι οποίοι περιορίζουν αδικαιολόγητα την ελευθερία τους να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες. Για τον ίδιο λόγο, οι εθνικοί κανόνες που εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές πρέπει να είναι αναλογικοί και παράλληλα δικαιολογημένοι, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστούν κατάλληλες εργασιακές συνθήκες και κοινωνική προστασία για τους οδηγούς και να διευκολυνθεί η άσκηση της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών με βάση τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ εθνικών και ξένων μεταφορέων.
- (3) Η ισορροπία ανάμεσα στη βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών για τους οδηγούς και στη διευκόλυνση της άσκησης της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών με βάση τον θεμιτό ανταγωνισμό ανάμεσα στους εθνικούς και τους ξένους μεταφορείς είναι καίριας σημασίας για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (4) Από την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της υφιστάμενης κοινωνικής νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών, έχουν εντοπιστεί ορισμένα κενά στις υπάρχουσες διατάξεις και ελλείψεις στην επιβολή τους, όπως εκείνα σχετικά με τη χρήση εταιρειών-βιτρινών. Επιπλέον, υπάρχουν ορισμένες αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την ερμηνεία, την εφαρμογή και την επιβολή των εν λόγω διατάξεων, γεγονός που δημιουργεί μεγάλο διοικητικό φόρτο για τους οδηγούς και τους μεταφορείς. Αυτό δημιουργεί ανασφάλεια δικαίου, με αρνητικές συνέπειες στις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες των οδηγών και στους όρους του δίκαιου ανταγωνισμού για τους μεταφορείς στον τομέα.
- (5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των οδηγιών 96/71/ΕΚ ⁽⁴⁾ και 2014/67/ΕΕ ⁽⁵⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, θα πρέπει να ενισχυθούν οι έλεγχοι και η συνεργασία σε επίπεδο Ένωσης ώστε να αντιμετωπιστεί η απάτη σχετικά με την απόσπαση οδηγών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 197 της 8.6.2018, σ. 45.

⁽²⁾ ΕΕ C 176 της 23.5.2018, σ. 57.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 7ης Απριλίου 2020 (ΕΕ C 149 της 5.5.2020, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2020 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1).

⁽⁵⁾ Οδηγία 2014/67/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για την εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («κανονισμός IMI») (ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11).

- (6) Η Επιτροπή, στην πρόταση που υπέβαλε στις 8 Μαρτίου 2016 για την αναθεώρηση της οδηγίας 96/71/EK, αναγνώρισε ότι η εφαρμογή αυτής της οδηγίας εγείρει ιδιαίτερα νομικά ζητήματα και δυσχέρειες στον υψηλού βαθμού κινητικότητας τομέα των οδικών μεταφορών και ανέφερε ότι αυτά τα ζητήματα θα αντιμετωπίζονταν καλύτερα με ειδική για τον τομέα των οδικών μεταφορών νομοθεσία.
- (7) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αναλογική εφαρμογή της οδηγίας 96/71/EK στον τομέα των οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν ειδικοί τομεακοί κανόνες που να αποτυπώνουν τις ιδιαιτερότητες του υψηλού βαθμού κινητικότητας εργατικού δυναμικού στον τομέα των οδικών μεταφορών και να παρέχουν ισορροπία ανάμεσα στην κοινωνική προστασία των οδηγών και στην ελευθερία των μεταφορέων να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες. Οι διατάξεις της οδηγίας 96/71/EK σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων και της οδηγίας 2014/67/ΕΕ σχετικά με την επιβολή των διατάξεων αυτών ισχύουν για τον τομέα των οδικών μεταφορών και θα πρέπει να υπόκεινται στους ειδικούς κανόνες που ορίζει η παρούσα οδηγία.
- (8) Λόγω της μεγάλης κινητικότητας του τομέα των μεταφορών, οι οδηγοί γενικά δεν αποσπώνται σε άλλο κράτος μέλος στο πλαίσιο συμβάσεων παροχής υπηρεσιών για μεγάλα χρονικά διαστήματα, όπως συμβαίνει μερικές φορές σε άλλους τομείς. Θα πρέπει συνεπώς να διευκρινιστεί σε ποιες περιπτώσεις οι κανόνες σχετικά με τη μακροχρόνια απόσπαση της οδηγίας 96/71/EK δεν εφαρμόζονται στους οδηγούς αυτούς.
- (9) Οι ισορροπημένοι τομεακοί κανόνες για την απόσπαση θα πρέπει να βασίζονται στην ύπαρξη ενός επαρκούς δεσμού του οδηγού και της παρεχόμενης υπηρεσίας με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω κανόνων, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων μεταφορών, αναλόγως του βαθμού σύνδεσης με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής.
- (10) Όταν ένας οδηγός εκτελεί διμερείς μεταφορές από το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση (το «κράτος μέλος εγκατάστασης») στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας ή πίσω στο κράτος μέλος εγκατάστασης, η φύση της υπηρεσίας συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης. Είναι πιθανό ένας οδηγός να εκτελέσει σειρά διμερών μεταφορών κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Θα ήταν δυσανάλογος περιορισμός στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών οδικών μεταφορών εάν οι κανόνες περί απόσπασης, και, ως εκ τούτου, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που κατοχυρώνονται στο κράτος μέλος υποδοχής, εφαρμόζονταν στις εν λόγω διμερείς μεταφορές.
- (11) Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι διεθνείς μεταφορές υπό διαμετακόμιση μέσω του εδάφους κράτους μέλους δεν συνιστούν περίπτωση απόσπασης. Οι ως άνω μεταφορές χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι ο οδηγός διέρχεται από το κράτος μέλος χωρίς να προβαίνει σε φόρτωση/εκφόρτωση εμπορευμάτων ή επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών, και ως εκ τούτου δεν υπάρχει σημαντικός δεσμός μεταξύ των δραστηριοτήτων του οδηγού και του κράτους μέλους διέλευσης. Συνεπώς, το αν η παρουσία του οδηγού σε κράτος μέλος θεωρείται ότι πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαμετακόμισης δεν επηρεάζεται από στάσεις του ταξιδιού, παραδείγματος χάρη, για λόγους υγιεινής.
- (12) Όταν ένας οδηγός εκτελεί συνδυασμένη μεταφορά, η φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας στη διάρκεια της αρχικής ή της τελικής οδικής διαδρομής συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης εάν η οδική διαδρομή από μόνη της είναι διμερής μεταφορά. Αντιθέτως, όταν η μεταφορά στη διάρκεια της οδικής διαδρομής πραγματοποιείται εντός του κράτους μέλους υποδοχής ή ως μη διμερής διεθνής μεταφορά, υπάρχει επαρκής δεσμός με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής, και, ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες περί απόσπασης.
- (13) Όταν ο οδηγός εκτελεί άλλους τύπους μεταφορών, ιδίως ενδομεταφορές ή μη διμερείς διεθνείς μεταφορές, υπάρχει επαρκής δεσμός με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Ο δεσμός υπάρχει στην περίπτωση των ενδομεταφορών, όπως ορίζονται με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ⁽⁶⁾ και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 ⁽⁷⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δεδομένου ότι ολόκληρη η μεταφορά λαμβάνει χώρα σε κράτος μέλος υποδοχής και συνεπώς η υπηρεσία συνδέεται στενά με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Μία μη διμερής διεθνής μεταφορά χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο οδηγός εκτελεί διεθνή μεταφορά εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης της επιχείρησης που προβαίνει στην απόσπαση. Ως εκ τούτου, οι παρεχόμενες υπηρεσίες συνδέονται μάλλον με το σχετικό κράτος μέλος υποδοχής παρά με το κράτος μέλος εγκατάστασης. Στις εν λόγω περιπτώσεις, απαιτούνται ειδικοί τομεακοί κανόνες μόνον όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου.
- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/71/EK, όπως καθορίζονται από εθνική νομοθεσία, ρύθμιση ή διοικητική διάταξη, ή σε συλλογικές συμφωνίες ή διαιτητικές αποφάσεις οι οποίες, στο έδαφός τους, έχουν αναγορευθεί σε κανόνες γενικής εφαρμογής ή εφαρμόζονται με άλλον τρόπο σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 8 της οδηγίας 96/71/EK, διατίθενται με προσιτό και διαφανή τρόπο στις επιχειρήσεις μεταφορών από άλλα κράτη μέλη και

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

στους αποσπασμένους οδηγούς. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, εκείνους τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης που ορίζονται μέσω συλλογικών συμφωνιών που ισχύουν γενικά για όλες τις παρόμοιες επιχειρήσεις στη σχετική γεωγραφική περιοχή. Οι σχετικές πληροφορίες θα πρέπει να καλύπτουν, ειδικότερα, τα συστατικά στοιχεία των αποδοχών που καθίστανται υποχρεωτικά με τις εν λόγω πράξεις. Σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, πρέπει να επιδιώκεται η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων.

- (15) Οι μεταφορείς της Ένωσης αντιμετωπίζουν αυξανόμενο ανταγωνισμό από μεταφορείς που εδρεύουν σε τρίτες χώρες. Συνεπώς, είναι εξαιρετικά σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι μεταφορείς της Ένωσης δεν υφίστανται διακρίσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μη μέλος δεν μπορούν να τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος. Η αρχή αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται ιδίως όσον αφορά τους ειδικούς κανόνες περί απόσπασης που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Θα πρέπει, ιδίως, να εφαρμόζεται όταν οι μεταφορείς τρίτων χωρών εκτελούν μεταφορές βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που παρέχουν πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά.
- (16) Το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων της Ευρωπαϊκής διάσκεψης υπουργών Μεταφορών («ΕΔΥΜ») αποτελεί ένα από τα κύρια μέσα που διέπουν την πρόσβαση των μεταφορέων τρίτων χωρών στην ενωσιακή αγορά και την πρόσβαση των μεταφορέων της Ένωσης σε αγορές τρίτων χωρών. Ο αριθμός των αδειών που χορηγούνται σε κάθε κράτος μέλος της ΕΔΥΜ αποφασίζεται σε ετήσια βάση. Τα κράτη μέλη πρέπει να τηρούν την υποχρέωσή τους να μην κάνουν διακρίσεις σε βάρος των επιχειρήσεων της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων όπου συμφωνούνται προϋποθέσεις για την πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά στο πλαίσιο της ΕΔΥΜ.
- (17) Η αρμοδιότητα διαπραγμάτευσης και σύναψης της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές («ΑΕΤΡ») ανήκει στην Ένωση ως μέρος των αποκλειστικών εξωτερικών της αρμοδιοτήτων. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁸⁾, η Ένωση θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τους μηχανισμούς ελέγχου που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται η τήρηση των εθνικών και ενωσιακών κοινωνικών διατάξεων από τις επιχειρήσεις τρίτων χωρών με τους μηχανισμούς ελέγχου που ισχύουν για τις επιχειρήσεις της Ένωσης.
- (18) Έχουν επίσης εντοπιστεί δυσκολίες στην εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων που ορίζονται στην οδηγία 96/71/ΕΚ και των κανόνων για τις διοικητικές απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ στον υψηλού βαθμού κινητικότητας τομέα των οδικών μεταφορών. Αυστηρότερα εθνικά μέτρα για την εφαρμογή και επιβολή των διατάξεων σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχουν δημιουργήσει ανασφάλεια δικαίου και μεγάλο διοικητικό φόρτο στους μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση. Ως αποτέλεσμα, έχουν δημιουργηθεί αδικαιολόγητοι περιορισμοί στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών οδικών μεταφορών, με αρνητικές παράπλευρες συνέπειες για τις θέσεις εργασίας και την ανταγωνιστικότητα των μεταφορέων. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητη η εναρμόνιση των διοικητικών απαιτήσεων και των μέτρων ελέγχου. Με αυτόν τον τρόπο θα αποφευχθούν οι άσκοπες καθυστερήσεις για τους μεταφορείς.
- (19) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή των ειδικών τομεακών κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων και να αποφευχθεί ένας δυσανάλογος διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση, θα πρέπει να καθοριστούν ειδικές διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, με πλήρη αξιοποίηση εργαλείων ελέγχου όπως ο ψηφιακός ταχογράφος. Για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και στην οδηγία 96/71/ΕΚ, και ταυτόχρονα για να ελαττωθεί η πολυπλοκότητα του εν λόγω έργου, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν στους μεταφορείς μόνον τις οριζόμενες στην παρούσα οδηγία διοικητικές απαιτήσεις και τα οριζόμενα στην παρούσα οδηγία μέτρα ελέγχου, τα οποία είναι προσαρμοσμένα στον τομέα των οδικών μεταφορών.
- (20) Οι επιχειρήσεις μεταφορών χρειάζονται ασφάλεια δικαίου σχετικά με τους κανόνες και τις απαιτήσεις που καλούνται να τηρήσουν. Οι εν λόγω κανόνες και απαιτήσεις θα πρέπει να είναι σαφείς, κατανοητές και ευπρόσμενες για τις επιχειρήσεις μεταφορών και θα πρέπει να επιτρέπουν τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων. Είναι σημαντικό οι νέοι κανόνες να μην εισάγουν έναν περιττό διοικητικό φόρτο και να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

⁽⁸⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

- (21) Ο διοικητικός φόρτος και τα καθήκοντα διαχείρισης εγγράφων που βαρύνουν τους οδηγούς θα πρέπει να είναι εύλογα. Ως εκ τούτου, παρότι ορισμένα έγγραφα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στο όχημα για επιθεώρηση κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων, άλλα έγγραφα θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα μέσω της δημόσιας διασύνδεσης που συνδέεται με το Σύστημα Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁹⁾, από τους μεταφορείς και, όπου είναι αναγκαίο, από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να χρησιμοποιούν το πλαίσιο αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών που προβλέπεται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ.
- (22) Για να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, οι μεταφορείς θα πρέπει να υποβάλλουν δήλωση απόσπασης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στα οποία αποσπούν οδηγούς.
- (23) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς, είναι αναγκαίο να απλουστευθεί η διαδικασία αποστολής και ενημέρωσης των δηλώσεων απόσπασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μια πολύ-γλωσση δημόσια διασύνδεση, στην οποία θα έχουν πρόσβαση οι μεταφορείς και μέσω της οποίας θα μπορούν να υποβάλλουν και να ενημερώνουν τις πληροφορίες για τις αποσπάσεις και, όπου χρειάζεται, να υποβάλλουν άλλα σχετικά έγγραφα στο IMI.
- (24) Δεδομένου ότι σε ορισμένα κράτη μέλη οι κοινωνικοί εταίροι διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν στους εθνικούς κοινωνικούς εταίρους τις σχετικές πληροφορίες που έχουν διαμοιραστεί μέσω του IMI, με αποκλειστικό σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης και με παράλληλη τήρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁰⁾. Οι σχετικές πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται στους κοινωνικούς εταίρους με άλλα μέσα εκτός του IMI.
- (25) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για να καθοριστούν οι λειτουργικές δυνατότητες της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹¹⁾.
- (26) Η κατάλληλη, αποτελεσματική και συνεπής επιβολή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης έχει κρίσιμη σημασία για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προστασία των εργασιακών συνθηκών των οδηγών και την πρόληψη στρεβλώσεων του ανταγωνισμού λόγω μη συμμόρφωσης. Ως εκ τούτου, είναι επιθυμητό να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των υφιστάμενων ομοιόμορφων απαιτήσεων επιβολής που ορίζονται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹²⁾ ώστε να περιλαμβάνει τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τον χρόνο εργασίας που ορίζονται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹³⁾.
- (27) Λαμβανομένων υπόψη των σειρών δεδομένων που απαιτούνται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες για τον χρόνο εργασίας οι οποίοι καθορίζονται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ, η έκταση των καθ' οδόν ελέγχων εξαρτάται από την ανάπτυξη και την υιοθέτηση τεχνολογίας που να επιτρέπει την κάλυψη επαρκούς χρονικής περιόδου. Οι καθ' οδόν έλεγχοι θα πρέπει να αφορούν μόνο τις πτυχές που μπορούν να ελεγχθούν αποτελεσματικά με τον ταχογράφο και με σχετικές συσκευές ελέγχου επί του οχήματος, και οι ολοκληρωμένοι έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται μόνον στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.
- (28) Οι καθ' οδόν έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται γρήγορα και αποτελεσματικά, ώστε να ολοκληρώνονται όσο το δυνατόν συντομότερα και με την ελάχιστη καθυστέρηση για τον οδηγό. Θα πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων των μεταφορέων και των υποχρεώσεων των οδηγών.

⁽⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά και την κατάργηση της απόφασης 2008/49/ΕΚ («κανονισμός IMI») (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 1).

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

⁽¹¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽¹²⁾ Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35).

⁽¹³⁾ Οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35).

- (29) Θα πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω η συνεργασία μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών μέσω συντονισμένων ελέγχων, τους οποίους τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθήσουν να επεκτείνουν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας, της οποίας το πεδίο δραστηριότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁴⁾, καλύπτει την οδηγία 2006/22/ΕΚ, θα μπορούσε να παίξει σημαντικό ρόλο στην παροχή βοήθειας προς τα κράτη μέλη που διενεργούν συντονισμένους ελέγχους και θα μπορούσε επίσης να στηρίξει τις προσπάθειες εκπαίδευσης και κατάρτισης.
- (30) Η διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχει αποδειχθεί ανεπαρκής, πράγμα που καθιστά τη διασυνοριακή επιβολή δυσχερέστερη, μη αποδοτική και ασυνεπή. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να θεσπιστεί πλαίσιο αποτελεσματικής επικοινωνίας και αμοιβαίας συνδρομής, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής δεδομένων για παραβάσεις και της ανταλλαγής πληροφοριών για καλές πρακτικές επιβολής.
- (31) Με σκοπό την προώθηση της αποτελεσματικής διοικητικής συνεργασίας και της αποτελεσματικής ανταλλαγής πληροφοριών, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁵⁾ απαιτεί από τα κράτη μέλη να διασυνδέσουν τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα τους μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU). Οι πληροφορίες που είναι προσβάσιμες μέσω του εν λόγω συστήματος στους καθ' οδόν ελέγχους θα πρέπει να διευρυνθούν.
- (32) Για τη διευκόλυνση και τη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών μελών, τη διασφάλιση μιας πιο ομοιόμορφης εφαρμογής των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των μεταφορών και τη διευκόλυνση της συμμόρφωσης των μεταφορέων με τις διοικητικές απαιτήσεις κατά την απόσπαση οδηγών, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μία ή περισσότερες νέες ενότητες για το IMI. Είναι σημαντικό το IMI να επιτρέπει τη διεξαγωγή ελέγχων της εγκυρότητας των δηλώσεων απόσπασης στη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων.
- (33) Η ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο της αποτελεσματικής διοικητικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών θα πρέπει να συνάδει με τους κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ορίζονται στους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/679 και (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁶⁾. Η ανταλλαγή πληροφοριών μέσω του IMI θα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012.
- (34) Προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και η συνέπεια της επιβολής, είναι επιθυμητό να αναπτυχθούν τα χαρακτηριστικά και να επεκταθεί η χρήση των υφιστάμενων εθνικών συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας. Η πρόσβαση στα δεδομένα που περιέχουν τα συστήματα αποτίμησης επικινδυνότητας θα επιτρέψει στις αρμόδιες αρχές ελέγχου του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους να επικεντρωθούν καλύτερα σε μη συμμορφούμενους μεταφορείς. Η ύπαρξη κοινού τύπου υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας μιας επιχείρησης μεταφορών αναμένεται να συμβάλει στην πιο δίκαιη μεταχείριση των μεταφορέων κατά τη διάρκεια των ελέγχων.
- (35) Ως συνέπεια της έναρξης ισχύος της Συνθήκης της Λισαβόνας, οι εξουσίες που ανατίθενται στην Επιτροπή δυνάμει της οδηγίας 2006/22/ΕΚ θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τα άρθρα 290 και 291 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
- (36) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για να αυξήσει το ελάχιστο ποσοστό των ημερών που εργάστηκαν οι οδηγοί από τα κράτη μέλη στο 4 %, να αποφασίζει περαιτέρω τους ορισμούς των κατηγοριών από τα στατιστικά στοιχεία που θα συγκεντρώνουν, να ορίσει ένα όργανο για την ενεργή προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών εμπειρίας και γνώσεως μεταξύ των κρατών μελών, να καθορίσει έναν κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης, να καθορίσει κατευθυντήριες γραμμές για την καλύτερη πρακτική εφαρμογής, να καθορίσει κοινή προσέγγιση για την καταγραφή και τον έλεγχο των χρονικών περιόδων που αφορούν άλλη εργασία και για την καταγραφή και τον έλεγχο των περιόδων τουλάχιστον μιας εβδομάδας κατά τις οποίες ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα και δεν είναι σε θέση να ασκεί δραστηριότητες με το όχημα αυτό, και να προαγάγει κοινή προσέγγιση

⁽¹⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 883/2004, (ΕΕ) αριθ. 492/2011 και (ΕΕ) 2016/589 και την κατάργηση της απόφασης (ΕΕ) 2016/344 (ΕΕ L 186 της 11.7.2019, σ. 21).

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

για την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, να ενθαρρύνει συνεκτική προσέγγιση και εναρμονισμένη ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από τις αρχές επιβολής του νόμου και να διευκολύνει το διάλογο μεταξύ του τομέα μεταφορών και των αρχών επιβολής του νόμου. Ιδίως, κατά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων για την ανάπτυξη ενός κοινού τύπου υπολογισμού της αποτίμησης της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίσει την ίση μεταχείριση των επιχειρήσεων κατά τη συνεκτίμηση των κριτηρίων που ορίζονται στην παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

- (37) Για να αποτυπωθούν οι εξελίξεις των βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά τους ελέγχους και τον τυποποιημένο εξοπλισμό που πρέπει να διατίθεται στις ομάδες ελέγχου και για να θεσπιστεί ή να επικαιροποιηθεί η στάθμιση της βαρύτητας των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (¹⁷), θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ με σκοπό την αναθεώρηση, αντιστοίχως, των παραρτημάτων I και II και του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/ΕΚ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (¹⁸). Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (38) Επομένως, η οδηγία 2006/22/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (39) Ορισμένοι ειδικοί κανόνες περί απόσπασης απευθύνονται στις επιχειρήσεις μεταφορών και, ως εκ τούτου, οι επιχειρήσεις αυτές φέρουν τις συνέπειες των παραβάσεων των εν λόγω κανόνων που ενδεχομένως θα διαπράξουν. Ωστόσο, για να αποφεύγονται οι παραβάσεις από επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς από οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να προβλέψουν σαφείς και προβλέψιμους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις για τους αποστολείς, τους μεταφορείς φορτίων, τους πράκτορες μεταφορών, τους εργολάβους και τους υπεργολάβους σε περιπτώσεις που αυτοί γνώριζαν, ή, δεδομένων όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν, ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς που ανέθεσαν ενείχαν παραβάσεις των ειδικών κανόνων περί απόσπασης.
- (40) Προκειμένου να διασφαλιστούν δίκαιες συνθήκες ανταγωνισμού και ίσοι όροι για εργαζόμενους και επιχειρήσεις, είναι αναγκαίο να σημειωθεί πρόοδος στην ευφυή επιβολή της νομοθεσίας και να παρέχεται κάθε δυνατή στήριξη για την πλήρη εισαγωγή και χρήση συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας.
- (41) Η Επιτροπή θα πρέπει να εκτιμήσει τις επιπτώσεις της εφαρμογής και της επιβολής των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών και να υποβάλει έκθεση με θέμα τα αποτελέσματα της εκτίμησης αυτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, μαζί με νομοθετική πρόταση αν κριθεί σκόπιμο.
- (42) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η εξασφάλιση, αφενός, κατάλληλων συνθηκών εργασίας και κοινωνικής προστασίας για τους οδηγούς και, αφετέρου, κατάλληλων συνθηκών για την επιχειρηματικότητα και τον δίκαιο ανταγωνισμό για τους μεταφορείς, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της παρούσας οδηγίας, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (43) Τα εθνικά μέτρα για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται από την ημερομηνία 18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας. Η οδηγία (ΕΕ) 2018/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (¹⁹) πρόκειται να ισχύσει για τον τομέα των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, από τις 2 Φεβρουαρίου 2022,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Ειδικοί κανόνες για την απόσπαση οδηγών

1. Το παρόν άρθρο θεσπίζει ειδικούς κανόνες σχετικά με ορισμένες πτυχές της οδηγίας 96/71/ΕΚ αναφορικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 2014/67/ΕΕ αναφορικά με τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου για την απόσπαση αυτών των οδηγών.

(¹⁷) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

(¹⁸) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

(¹⁹) Οδηγία (ΕΕ) 2018/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 16).

2. Οι ως άνω ειδικοί κανόνες ισχύουν για τους οδηγούς που απασχολούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ένα κράτος μέλος το οποίο λαμβάνει το διεθνικό μέτρο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 96/71/ΕΚ.

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, δεν θεωρείται αποσπασμένος ένας οδηγός για τον σκοπό της οδηγίας 96/71/ΕΚ όταν εκτελεί διμερείς μεταφορές για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως διμερής μεταφορά εμπορευμάτων νοείται η μεταφορά εμπορευμάτων, με βάση σύμβαση μεταφοράς, από το κράτος μέλος εγκατάστασης, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, σε άλλο κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα, ή από άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα στο κράτος μέλος εγκατάστασης.

Από τις 2 Φεβρουαρίου 2022, ημερομηνία από την οποία οι οδηγοί απαιτείται, δυνάμει του άρθρου 34 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, να καταγράφουν χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εξαίρεση για τις διμερείς μεταφορές όσον αφορά εμπορεύματα που προβλέπεται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, επίσης όταν, επιπλέον της διμερούς μεταφοράς, ο οδηγός εκτελεί μία δραστηριότητα φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης στα κράτη μέλη ή στις τρίτες χώρες που διασχίζει, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν φορτώνει εμπορεύματα και δεν τα εκφορτώνει στο ίδιο κράτος μέλος.

Όταν μια διμερής μεταφορά που ξεκινά από το κράτος μέλος εγκατάστασης, στη διάρκεια της οποίας δεν εκτελείται επιπλέον δραστηριότητα, ακολουθείται από διμερή μεταφορά στο κράτος μέλος εγκατάστασης, η εξαίρεση για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζεται στο τρίτο εδάφιο ισχύει για μέγιστο αριθμό δύο επιπλέον δραστηριοτήτων φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης, υπό τους όρους που αναφέρονται στο τρίτο εδάφιο.

Οι εξαιρέσεις για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζονται στο τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται μόνο μέχρι την ημερομηνία από την οποία οι ευφυείς ταχογράφοι που είναι συμβατοί με την απαίτηση καταγραφής διελεύσεων των συνόρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, απαιτείται να τοποθετηθούν στα οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Από την ημερομηνία αυτή, οι εξαιρέσεις για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζονται στο τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου ισχύουν αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα εφοδιασμένα με ευφυείς ταχογράφους, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω κανονισμού.

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, δεν θεωρείται αποσπασμένος ένας οδηγός για τον σκοπό της οδηγίας 96/71/ΕΚ όταν εκτελεί διμερείς μεταφορές επιβατών.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως διμερής μεταφορά υπό διεθνή έκτακτη ή τακτική μεταφορά επιβατών, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, νοείται όταν ο οδηγός πραγματοποιεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενέργειες:

- α) επιβιβάζει επιβάτες στο κράτος μέλος εγκατάστασης και τους αποβιβάζει σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα·
- β) επιβιβάζει επιβάτες σε κράτος μέλος ή τρίτη χώρα και τους αποβιβάζει στο κράτος μέλος εγκατάστασης· ή
- γ) επιβιβάζει και αποβιβάζει επιβάτες στο κράτος μέλος εγκατάστασης για τους σκοπούς πραγματοποίησης τοπικών εκδρομών σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.

Από τις 2 Φεβρουαρίου 2022, ημερομηνία από την οποία οι οδηγοί απαιτείται, δυνάμει του άρθρου 34 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, να καταγράφουν χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν επίσης την εξαίρεση για τις διμερείς μεταφορές επιβατών που προβλέπεται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου όταν, επιπλέον της διμερούς μεταφοράς, ο οδηγός επίσης επιβιβάζει επιβάτες μία φορά ή/και αποβιβάζει επιβάτες μία φορά σε κράτη μέλη ή τρίτες χώρες από τις οποίες διέρχεται ο οδηγός, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ δύο σημείων εντός του κράτους μέλους διέλευσης. Το ίδιο ισχύει και για το ταξίδι της επιστροφής.

Η εξαίρεση αυτή για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται μόνο μέχρι την ημερομηνία από την οποία οι ευφυείς ταχογράφοι που είναι συμβατοί με την απαίτηση καταγραφής διελεύσεων των συνόρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, απαιτείται να τοποθετηθούν στα οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Από την ημερομηνία αυτή, η εξαίρεση για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου ισχύει αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα εφοδιασμένα με ευφυείς ταχογράφους, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω κανονισμού.

5. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/EK, δεν θεωρείται αποσπασμένος για τους σκοπούς της οδηγίας 96/71/EK οδηγός που διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους χωρίς να προβαίνει σε φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων και επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών.

6. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/EK, δεν θεωρείται αποσπασμένος για τους σκοπούς της οδηγίας 96/71/EK οδηγός που διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους όταν ο οδηγός εκτελεί την αρχική ή τελική οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς, όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²⁰⁾, εάν η οδική διαδρομή από μόνη της συνίσταται σε διμερείς μεταφορές όπως ορίζεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

7. Οδηγός που εκτελεί ενδομεταφορές, όπως ορίζονται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, θεωρείται αποσπασμένος βάσει της οδηγίας 96/71/EK.

8. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 παράγραφος 1α της οδηγίας 96/71/EK, η απόσπαση θεωρείται ότι λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείπει το κράτος μέλος υποδοχής κατά την εκτέλεση διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών. Η εν λόγω περίοδος απόσπασης δεν επιτρέπεται να σωρεύεται με προηγούμενες περιόδους απόσπασης στο πλαίσιο τέτοιων διεθνών μεταφορών που πραγματοποιούνται από τον ίδιο οδηγό ή από άλλο οδηγό τον οποίο αντικαθιστά.

9. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/71/EK, όπως καθορίζονται από εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, ή σε συλλογικές συμβάσεις ή διαιτητικές αποφάσεις οι οποίες, στο έδαφός τους, έχουν αναγορευθεί σε κανόνες γενικής εφαρμογής ή εφαρμόζονται με άλλον τρόπο σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 8 της οδηγίας 96/71/EK, διατίθενται με προσιτό και διαφανή τρόπο στις επιχειρήσεις μεταφορών από άλλα κράτη μέλη και στους αποσπασμένους οδηγούς. Οι σχετικές πληροφορίες καλύπτουν, ειδικότερα, τα συστατικά στοιχεία των αποδοχών που καθίστανται υποχρεωτικά με τις εν λόγω πράξεις, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συλλογικών συμφωνιών που ισχύουν γενικά για όλες τις παρόμοιες επιχειρήσεις στη σχετική γεωγραφική περιοχή.

10. Οι εγκατεστημένες σε τρίτο κράτος επιχειρήσεις μεταφορών δεν τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, ακόμη και όταν εκτελούν μεταφορές βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που χορηγούν πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά ή σε μέρη της αγοράς αυτής.

11. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2014/67/ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν μόνο τις παρακάτω διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου όσον αφορά την απόσπαση οδηγών:

α) υποχρέωση του μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος να υποβάλει δήλωση απόσπασης στις εθνικές αρμόδιες αρχές κράτους μέλους στο οποίο είναι αποσπασμένος ο οδηγός το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης, χρησιμοποιώντας τυποποιημένο πολύγλωσσο έντυπο της δημόσιας διασύνδεσης που συνδέεται με το Σύστημα Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («IMI»), το οποίο θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012· η εν λόγω δήλωση απόσπασης περιλαμβάνει τις παρακάτω πληροφορίες:

i) την ταυτότητα του μεταφορέα, τουλάχιστον με τη μορφή του αριθμού της κοινοτικής άδειας εφόσον ο αριθμός αυτός είναι διαθέσιμος·

ii) τα στοιχεία επικοινωνίας του διαχειριστή μεταφορών ή άλλου αρμόδιου επικοινωνίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης που λειτουργούν ως σύνδεσμοι με τις αρμόδιες αρχές στο κράτος μέλος υποδοχής όπου παρέχονται οι υπηρεσίες και αποστέλλουν και λαμβάνουν έγγραφα ή ειδοποιήσεις·

iii) την ταυτότητα, τη διεύθυνση κατοικίας και τον αριθμό της άδειας οδήγησης του οδηγού·

iv) την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας του οδηγού και το εφαρμοστέο σε αυτήν δίκαιο·

v) την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης·

vi) τις πινακίδες κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων·

vii) το αν οι παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς είναι: μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφορά επιβατών, διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές·

β) υποχρέωση του μεταφορέα να εξασφαλίζει ότι ο οδηγός έχει στη διάθεσή του σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή καθώς και υποχρέωση του ίδιου του οδηγού να διατηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται καθ' οδόν:

i) αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης που υποβλήθηκε μέσω του IMI·

⁽²⁰⁾ Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

ii) αποδείξεις ως προς τις μεταφορές που λαμβάνουν χώρα στο κράτος μέλος υποδοχής, όπως ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR) ή τις αποδείξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009·

iii) τις καταγραφές του ταχογράφου και ιδίως τα σύμβολα της χώρας των κρατών μελών στα οποία ο οδηγός υπήρξε παρών κατά την εκτέλεση διεθνών οδικών μεταφορών ή ενδομεταφορών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις καταγραφής και τήρησης αρχείων βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014·

γ) υποχρέωση του μεταφορέα να αποστέλλει μέσω της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης, μετά την περίοδο της απόσπασης και κατόπιν άμεσου αιτήματος των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών όπου πραγματοποιήθηκε η απόσπαση, αντίγραφα των εγγράφων που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημεία ii) και iii) της παρούσας παραγράφου καθώς και έγγραφα σχετικά με την αμοιβή των οδηγών για την περίοδο της απόσπασης, τη σύμβαση εργασίας ή ισοδύναμο έγγραφο κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²¹⁾, τα δελτία καταγραφής χρόνου που αφορούν την εργασία του οδηγού και τις αποδείξεις πληρωμής.

Ο μεταφορέας αποστέλλει τα έγγραφα τεκμηρίωσης μέσω της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης το αργότερο οκτώ εβδομάδες από την ημερομηνία του αιτήματος. Εάν ο μεταφορέας δεν υποβάλει την απαιτούμενη τεκμηρίωση εντός της προβλεπόμενης χρονικής περιόδου, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο πραγματοποιήθηκε η απόσπαση μπορούν να ζητήσουν, μέσω του IMI, συνδρομή από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης, σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας 2014/67/ΕΕ. Όταν πραγματοποιείται ένα τέτοιο αίτημα αμοιβαίας συνδρομής, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα έχουν πρόσβαση στη δήλωση απόσπασης και σε άλλες σχετικές πληροφορίες που έχει υποβάλει ο μεταφορέας μέσω της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης.

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης εξασφαλίζουν ότι τα έγγραφα που ζητούν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο πραγματοποιήθηκε η απόσπαση παρέχονται μέσω του IMI εντός 25 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία του αιτήματος αμοιβαίας συνδρομής.

Προκειμένου να εξακριβωθεί το εάν οι οδηγοί δεν πρέπει να θεωρούνται αποσπασμένοι, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν ως μέτρο ελέγχου μόνον την υποχρέωση για τον οδηγό να τηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται σε καθ' οδόν έλεγχο, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, τις αποδείξεις σχετικά με τη σχετική διεθνή μεταφορά, όπως η ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR) ή τις αποδείξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, καθώς και τις καταγραφές του ταχογράφου όπως αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο iii) της παρούσας παραγράφου.

12. Για τους σκοπούς του ελέγχου, ο μεταφορέας διατηρεί ενημερωμένες στη δημόσια διασύνδεση που είναι συνδεδεμένη στο IMI τις δηλώσεις απόσπασης που αναφέρονται στην παράγραφο 11 στοιχείο α).

13. Οι πληροφορίες από τις δηλώσεις απόσπασης αποθηκεύονται στο αποθετήριο του IMI για τους σκοπούς των ελέγχων για περίοδο 24 μηνών.

Ένα κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει στην αρμόδια αρχή να παρέχει στους εθνικούς κοινωνικούς εταίρους, με άλλο μέσο εκτός του IMI, τις σχετικές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στο IMI στον βαθμό που απαιτείται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης και σύμφωνα με το εθνικό δικαίο και τις εθνικές πρακτικές, υπό την προϋπόθεση ότι:

α) οι πληροφορίες αφορούν απόσπαση στο έδαφος του σχετικού κράτους μέλους·

β) οι πληροφορίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την επιβολή των κανόνων περί απόσπασης· και

γ) κάθε επεξεργασία δεδομένων διενεργείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.

14. Έως τις 2 Φεβρουαρίου 2021, η Επιτροπή προσδιορίζει με εκτελεστική πράξη τις λειτουργικές δυνατότητες της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

15. Τα κράτη μέλη αποφεύγουν άσκοπες καθυστερήσεις κατά την υλοποίηση των μέτρων ελέγχου, οι οποίες θα μπορούσαν να έχουν επιπτώσεις στη διάρκεια και τις ημερομηνίες απόσπασης.

⁽²¹⁾ Οδηγία 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Οκτωβρίου 1991, σχετικά με την υποχρέωση του εργοδότη να ενημερώνει τον εργαζόμενο για τους όρους που διέπουν τη σύμβαση ή τη σχέση εργασίας (ΕΕ L 288 της 18.10.1991, σ. 32).

16. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται στενά μεταξύ τους και παρέχουν αμοιβαία βοήθεια και όλες τις συναφείς πληροφορίες, υπό τους όρους που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

Άρθρο 2

Τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ

Η οδηγία 2006/22/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου».

- 2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο

«Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις ελάχιστες προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανονισμών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (*) και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 (**) και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (***)».

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

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

(***) Οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35).».

- 3) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

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

«Οι έλεγχοι αυτοί καλύπτουν ετησίως ευρεία και αντιπροσωπευτική διατομή μετακινούμενων εργαζομένων, οδηγών, επιχειρήσεων και οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και μετακινούμενων εργαζομένων και οδηγών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/ΕΚ. Οι καθ' οδόν έλεγχοι συμμόρφωσης με την οδηγία 2002/15/ΕΚ περιορίζονται σε πτυχές που μπορούν να ελέγχονται αποτελεσματικά με τον ταχογράφο και των σχετικών συσκευών ελέγχου. Ολοκληρωμένος έλεγχος της συμμόρφωσης με την οδηγία 2002/15/ΕΚ μπορεί να διενεργηθεί μόνο στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.»

- β) στην παράγραφο 3, το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κάθε κράτος μέλος οργανώνει τους ελέγχους κατά τρόπο ώστε να ελέγχεται τουλάχιστον το 3 % των ημερών που εργάστηκαν οι οδηγοί οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Στη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου, επιτρέπεται στον οδηγό να επικοινωνεί με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα ώστε να παράσχει, πριν το πέρας του καθ' οδόν ελέγχου, τυχόν αποδείξεις που λείπουν από το όχημα· αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της υποχρέωσης του οδηγού να εξασφαλίζει την ορθή χρήση του ταχογράφου.»

Από την 1η Ιανουαρίου 2012 η Επιτροπή δύναται, μέσω εκτελεστικής πράξης, να αυξήσει το ελάχιστο ποσοστό σε 4 %, υπό την προϋπόθεση ότι τα στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται δυνάμει του άρθρου 3 αποδεικνύουν ότι, κατά μέσο όρο, άνω των 90 % όλων των ελεγχόμενων οχημάτων διαθέτει ψηφιακό ταχογράφο. Κατά τη λήψη της απόφασής της, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων μέτρων επιβολής του νόμου, ιδίως τη διαθεσιμότητα δεδομένων ψηφιακού ταχογράφου στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3α. Κάθε κράτος μέλος οργανώνει ελέγχους της συμμόρφωσης με την οδηγία 2002/15/ΕΚ, λαμβάνοντας υπόψη το σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας που προβλέπεται στο άρθρο 9 της παρούσας οδηγίας. Στους ως άνω ελέγχους υποβάλλεται μια επιχείρηση όταν ένας ή περισσότεροι από τους οδηγούς της παραβαίνουν διαρκώς ή σοβαρά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014.»

δ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Οι πληροφορίες οι οποίες υποβάλλονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ περιλαμβάνουν τον αριθμό των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν, τον αριθμό των ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, τον αριθμό των εργασιμων ημερών που ελέγχθηκαν και τον αριθμό καθώς και τη φύση των παραβάσεων που αναφέρθηκαν, και καταδεικνύουν εάν πρόκειται για μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων.»

4) Το πέμπτο εδάφιο του άρθρου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, διευκρινίζει περαιτέρω, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τους ορισμούς των κατηγοριών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.»

5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Συντονισμένοι έλεγχοι

Τα κράτη μέλη διενεργούν, τουλάχιστον έξι φορές τον χρόνο, συντονισμένους καθ' οδόν ελέγχους οδηγών και οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Επιπλέον, τα κράτη μέλη επιδιώκουν την οργάνωση συντονισμένων ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

Οι συντονισμένοι έλεγχοι διενεργούνται ταυτόχρονα από τις αρχές επιβολής του νόμου δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καθεμία από τις οποίες ενεργεί εντός της επικράτειάς της.»

6) Στο άρθρο 6, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων προγραμματίζονται λαμβανομένης υπόψη της προηγούμενης εμπειρίας όσον αφορά τις διάφορες κατηγορίες μεταφορών και επιχειρήσεων. Έλεγχοι διενεργούνται επίσης σε περιπτώσεις που έχουν εντοπιστεί καθ' οδόν σοβαρές παραβάσεις των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.»

7) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) να διαβιβάζει στην Επιτροπή τα ανά διετία στατιστικά στοιχεία δυνάμει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«δ) να διασφαλίζει την ανταλλαγή πληροφοριών με τα άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 8 της παρούσας οδηγίας σχετικά με την εφαρμογή των εθνικών διατάξεων μεταφοράς της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η ανταλλαγή στοιχείων, εμπειρίας και πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών προωθείται ενεργά, κατά κύριο λόγο αλλά όχι αποκλειστικά, μέσω της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 και μέσω κάθε παρόμοιου φορέα που είναι δυνατόν να ορίσει η Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.»

8) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Ανταλλαγή πληροφοριών

1. Πληροφορίες που έχουν ανταλλαχθεί διμερώς δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ανταλλάσσονται μεταξύ των καθορισμένων φορέων που έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 7 της παρούσας οδηγίας:

α) τουλάχιστον μία φορά ανά εξάμηνο μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας·

β) έπειτα από αιτιολογημένη αίτηση κράτους μέλους σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.

2. Ένα κράτος μέλος παρέχει τις πληροφορίες που ζητά ένα άλλο κράτος μέλος δυνάμει της παραγράφου 1 στοιχείο β) εντός 25 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης. Τα κράτη μέλη μπορούν να συμφωνήσουν αμοιβαία μικρότερο χρονικό όριο. Σε επείγουσες περιπτώσεις ή σε περιπτώσεις που απαιτούν μόνο μία απλή εξέταση μητρώων, όπως τα μητρώα του συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας, οι ζητούμενες πληροφορίες παρέχονται εντός τριών εργάσιμων ημερών.

Όταν το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση θεωρεί ότι η αίτηση αυτή είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη, ενημερώνει αναλόγως το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση, εντός 10 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης. Το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση τεκμηριώνει περαιτέρω την αίτηση. Όταν το αιτούν κράτος μέλος δεν δύναται να τεκμηριώσει περαιτέρω την αίτηση, το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση μπορεί να την απορρίψει.

Όταν είναι δύσκολη ή αδύνατη η ανταπόκριση σε αίτηση παροχής πληροφοριών ή η διενέργεια ελέγχων, επιθεωρήσεων ή ερευνών, το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση ενημερώνει αναλόγως, εντός 10 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης, το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση, τεκμηριώνοντας και αιτιολογώντας δεόντως την εν λόγω δυσκολία ή αδυναμία. Τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη συζητούν μεταξύ τους με στόχο την εξεύρεση λύσης.

Σε περίπτωση επίμονων καθυστερήσεων στη διαβίβαση των πληροφοριών στο κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου είναι αποσπασμένος ο εργαζόμενος, η Επιτροπή ενημερώνεται και λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα.

3. Η ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται στο παρόν άρθρο πραγματοποιείται μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Αυτό δεν εφαρμόζεται στις πληροφορίες τις οποίες ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη μέσω άμεσης αναζήτησης στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά και την κατάργηση της απόφασης 2008/49/ΕΚ (“κανονισμός IMI”) (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 1).

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

9) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη εισάγουν σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας για τις επιχειρήσεις ανάλογα με τον σχετικό αριθμό και τη βαρύτητα οποιασδήποτε παράβασης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ή των εθνικών διατάξεων μεταφοράς της οδηγίας 2002/15/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο, την οποία διαπράττει μια συγκεκριμένη επιχείρηση.

Έως τις 2 Ιουνίου 2021, η Επιτροπή καθορίζει με εκτελεστικές πράξεις κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης. Ο εν λόγω κοινός τύπος υπολογισμού θα λαμβάνει υπόψη τον αριθμό, τη βαρύτητα και τη συχνότητα των παραβάσεων, και τα αποτελέσματα των ελέγχων όπου δεν εντοπίστηκε παράβαση, καθώς και το αν η επιχείρηση οδικών μεταφορών χρησιμοποιούσε ευφυή ταχυγράφο, δυνάμει του κεφαλαίου II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, σε όλα τα οχήματά της. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.»

β) στην παράγραφο 2, η δεύτερη περίοδος απαλείφεται·

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στο παράρτημα III ορίζεται αρχικός κατάλογος παραβάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 μαζί με στάθμιση της βαρύτητάς τους.

Προκειμένου να θεσπιστεί ή να ενημερωθεί η στάθμιση της βαρύτητας των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 15α της παρούσας οδηγίας για την τροποποίηση του παραρτήματος III, ώστε να ληφθούν υπόψη οι κανονιστικές εξελίξεις και θέματα οδικής ασφάλειας.

Στην κατηγορία των πιο σοβαρών παραβάσεων θα πρέπει να περιλαμβάνονται οι παραβάσεις όπου η μη συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο θανάτου ή βαριάς προσωπικής βλάβης.»

δ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Προκειμένου να διευκολυνθούν οι στοχευμένοι έλεγχοι καθ' οδόν, τα δεδομένα που περιέχονται στο εθνικό σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας είναι προσβάσιμα από όλες τις αρμόδιες αρχές ελέγχου του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους κατά τη στιγμή του ελέγχου.

5. Τα κράτη μέλη θέτουν τις πληροφορίες που περιέχονται στο εθνικό τους σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας, μέσω διαλειτουργικών εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, άμεσα στη διάθεση των αρμόδιων αρχών άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού.»

10) Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική επιβολής του νόμου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δημοσιεύονται σε έκθεση της Επιτροπής ανά διετία.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, κοινή προσέγγιση για την καταγραφή και τον έλεγχο των χρονικών περιόδων που αφορούν άλλη εργασία, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, συμπεριλαμβανομένου του είδους της καταγραφής και των ειδικών περιπτώσεων στις οποίες πρόκειται να πραγματοποιηθεί, καθώς και για την καταγραφή και τον έλεγχο των περιόδων τουλάχιστον μίας εβδομάδας κατά τις οποίες ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα και δεν είναι σε θέση να ασκεί δραστηριότητες με το όχημα αυτό. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.»

11) Τα άρθρα 12 έως 15 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Η επιτροπή αυτή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης, και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 13**Μέτρα εφαρμογής**

Κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις ιδίως με έναν από τους ακόλουθους στόχους:

- α) την προαγωγή κοινής προσέγγισης για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·
- β) την ενθάρρυνση συνεκτικής προσέγγισης και εναρμονισμένης ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από τις αρχές επιβολής του νόμου·
- γ) τη διευκόλυνση του διαλόγου μεταξύ του τομέα μεταφορών και των αρχών επιβολής του νόμου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 14**Διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες**

Μόλις αρχίσει να ισχύει η παρούσα οδηγία, η Ένωση προσέρχεται σε διαπραγματεύσεις με τις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες με σκοπό την εφαρμογή κανόνων ισοδύναμων προς τους κανόνες που θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία.

Έως την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων αυτών τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, όπως ορίζεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, στοιχεία για τους ελέγχους που διενεργήθηκαν σε οχήματα από τρίτες χώρες.

Άρθρο 15**Ενημέρωση των παραρτημάτων**

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 15α για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II, ώστε να επιφέρει τις απαραίτητες προσαρμογές που να αντανακλούν τις εξελίξεις των βέλτιστων πρακτικών.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).».

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:**«Άρθρο 15α****Άσκηση της εξουσιοδότησης**

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 9 παράγραφος 3 και στο άρθρο 15 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 1η Αυγούστου 2020. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 3 και στο άρθρο 15 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (*).

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

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 3 και του άρθρου 15 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

(*) EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».

13) Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) το Μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 1) και 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1) ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδοι οδήγησης, διαλείμματα και ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδοι ανάπαυσης· επίσης τα φύλλα καταγραφής των προηγούμενων ημερών που πρέπει να φέρονται επί του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ή/και τα δεδομένα που έχουν καταχωρηθεί για το αυτό χρονικό διάστημα στην κάρτα οδηγού ή/και στη μνήμη της συσκευής ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της παρούσας οδηγίας ή/και στις εκτυπώσεις·
- 2) για την περίοδο την αναφερόμενη στο άρθρο 36 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, περιπτώσεις κατά τις οποίες σημειώνεται υπέρβαση της επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος, η οποία ορίζεται ως κάθε περίοδος διάρκειας άνω του 1 λεπτού κατά την οποία η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 90 km/h για οχήματα κατηγορίας N₃ ή τα 105 km/h για οχήματα κατηγορίας M₃ (οι κατηγορίες N₃ και M₃ ορίζονται στην οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*))·

(*) Οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (EE L 263 της 9.10.2007, σ. 1).»

ii) το σημείο 4) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4) ορθή λειτουργία της συσκευής ελέγχου (εντοπισμός ενδεχόμενης αντικανονικής χρησιμοποίησης της συσκευής ή/και της κάρτας οδηγού ή/και των φύλλων καταγραφής) ή, ανάλογα με την περίπτωση, παρουσία των εγγράφων που αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006·»

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«6) ο αυξημένος μέγιστος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας των 60 ωρών όπως ορίζεται στο άρθρο 4 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/EK· άλλος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας όπως ορίζεται στα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας 2002/15/EK, μόνο υπό την προϋπόθεση ότι η τεχνολογία επιτρέπει τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων.»

β) το Μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

i) στο πρώτο εδάφιο, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

- «4) συμμόρφωση με το μέγιστο μέσο εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας, διαλείμματα και απαιτήσεις νυκτερινής εργασίας όπως ορίζεται στα άρθρα 4, 5 και 7 της οδηγίας 2002/15/EK.
- 5) τήρηση των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων όσον αφορά την πληρωμή καταλύματος για τον οδηγό και την οργάνωση του χρόνου εργασίας των οδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφοι 8 και 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

ii) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη μπορούν, εάν το κρίνουν σκόπιμο, να ελέγχουν τη συνυπευθυνότητα άλλων ηθικών αυτουργών ή συνεργών στην αλυσίδα μεταφοράς, όπως φορτωτές, μεταφορείς ή συμβαλλόμενοι, σε περίπτωση εντοπισμού παράβασης, συμπεριλαμβανόμενης της επαλήθευσης ότι οι συμβάσεις για την παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς επιτρέπουν τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014.»

Άρθρο 3

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

Στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

- «13. Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*): άρθρο 8.
14. Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για 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 και την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (**): άρθρο 1 παράγραφος 14.

(*) ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

(**) ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 49.».

Άρθρο 4

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 5

Ποινές και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις κατά των αποστολέων, των πρακτόρων μεταφορών, των εργολάβων και των υπεργολάβων για μη συμμόρφωση με τις εθνικές διατάξεις που θεσπίστηκαν δυνάμει του άρθρου 1, σε περίπτωση που γνώριζαν, ή, δεδομένων όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν, ότι οι υπηρεσίες μεταφορών που ανέθεσαν ενείχαν παραβάσεις των εν λόγω διατάξεων.
2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλουν στις παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίστηκαν δυνάμει του άρθρου 1 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

Άρθρο 6

Ευφυής επιβολή

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 2014/67/ΕΕ και για την περαιτέρω επιβολή των υποχρεώσεων που ορίζονται στο άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζεται συνεκτική εθνική στρατηγική επιβολής στην επικράτειά τους. Η στρατηγική αυτή εστιάζεται στις επιχειρήσεις υψηλής επικινδυνότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

Άρθρο 7

Αξιολόγηση

1. Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως τις επιπτώσεις του άρθρου 1, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, και υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Η έκθεση της Επιτροπής συνοδεύεται, ενδεχομένως, από νομοθετική πρόταση. Η έκθεση δημοσιοποιείται.
2. Μετά την υποβολή της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή αξιολογεί τακτικά την παρούσα οδηγία και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, ανάλογα με την περίπτωση συνοδεύονται από σχετικές προτάσεις.

Άρθρο 8**Κατάρτιση**

Τα κράτη μέλη συνεργάζονται για την παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης στις αρχές επιβολής του νόμου, με βάση τα υφιστάμενα συστήματα επιβολής.

Οι εργοδότες είναι υπεύθυνοι να εξασφαλίζουν ότι οι οδηγοί τους αποκτούν γνώσεις σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 9**Μεταφορά**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 2 Φεβρουαρίου 2022. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Εφαρμόζουν τα μέτρα αυτά από τις 2 Φεβρουαρίου 2022.

Τα μέτρα αυτά, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 10**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 11**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 15 Ιουλίου 2020.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

D.M. SASSOLI

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

J. KLOECKNER