



Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2018
(OR. en)

Διοργανικοί φάκελοι:
2017/0122(COD)
2017/0121(COD)
2017/0123(COD)

14802/18
ADD 3

TRANS 582
SOC 738
EMPL 552
MI 903
COMPET 823
CODEC 2123

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 13205/3/18 REV 3

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 9670/17

Θέμα: **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**
– Γενική προσέγγιση

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας σχετικά με τους κανονισμούς αριθ. 561/2006 και 165/2014.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

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 Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 1) Οι καλές συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και οι δίκαιοι επιχειρηματικοί όροι για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών είναι ύψιστης σημασίας για τη δημιουργία ασφαλούς, αποδοτικού και κοινωνικά υπεύθυνου τομέα οδικών μεταφορών. Απαραίτητη προϋπόθεση για να διευκολυνθεί αυτή η διαδικασία είναι οι ενωσιακοί κοινωνικοί κανόνες που διέπουν τις οδικές μεταφορές να είναι σαφείς, κατάλληλοι για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, εύκολοι στην εφαρμογή και επιβολή τους, και να εφαρμόζονται με αποτελεσματικό και συνεπή τρόπο σε ολόκληρη την Ένωση.

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

- 2) Μετά από αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της εφαρμογής του υφιστάμενου συνόλου των ενωσιακών κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές, και ιδίως του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³, διαπιστώθηκαν ορισμένες ανεπάρκειες στο υφιστάμενο νομικό πλαίσιο. Λόγω της ασάφειας και της ακαταλληλότητας των κανόνων που διέπουν την εβδομαδιαία ανάπαυση, τις εγκαταστάσεις ανάπαυσης και τα διαλείμματα στην περίπτωση της πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος, καθώς και της απουσίας κανόνων για την επιστροφή των οδηγών στον τόπο διαμονής τους, παρατηρούνται αποκλίνουσες ερμηνείες και πρακτικές επιβολής στα κράτη μέλη. Αρκετά κράτη μέλη θέσπισαν πρόσφατα μονομερή μέτρα που αυξάνουν περαιτέρω την ανασφάλεια δικαίου και την άνιση μεταχείριση οδηγών και μεταφορέων.
- 3) Από εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 επιβεβαιώθηκε ότι η μη συνεπής και αναποτελεσματική επιβολή των ενωσιακών κοινωνικών κανόνων οφειλόταν κυρίως στην ασάφεια κάποιων κανόνων, στη μη αποδοτική χρήση των εργαλείων ελέγχου και στην ανεπαρκή διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.
- 3α) Προκειμένου να βελτιωθεί η σαφήνεια και η συνοχή, πρέπει να ορισθεί η εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τη μη επαγγελματική χρήση οχήματος.
- 4) Η ύπαρξη κανόνων που είναι σαφείς, κατάλληλοι και εφαρμόζονται ομοιόμορφα είναι επίσης κρίσιμης σημασίας για την επίτευξη των στόχων πολιτικής που συνίστανται στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών, και ειδικότερα στη διασφάλιση ανόθευτου ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και στη συμβολή στην οδική ασφάλεια για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου.
- 5) Η ισχύουσα απαίτηση που αφορά τα διαλείμματα αποδείχθηκε ακατάλληλη και μη πρακτική στην περίπτωση της πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος. Ως εκ τούτου, η απαίτηση που αφορά την καταγραφή των διαλειμμάτων θα πρέπει να προσαρμοστεί στις ιδιαιτερότητες των μεταφορών που εκτελούνται από οδηγούς που οδηγούν κατά ομάδες, χωρίς να τίθενται σε κίνδυνο η ασφάλεια του οδηγού και η οδική ασφάλεια.

³ 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).

- 6) Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς μεταφορές μεγάλων αποστάσεων περνούν μεγάλα διαστήματα μακριά από τον τόπο διαμονής τους. [...] Είναι [...] ανάγκη να προβλεφθεί ότι οι μεταφορείς θα οργανώνουν την εργασία των οδηγών κατά τρόπο ώστε τα διαστήματα αυτά που οι οδηγοί παραμένουν μακριά από τον τόπο διαμονής τους να μην είναι υπερβολικά μεγάλα και ότι οι οδηγοί θα μπορούν να επωφεληθούν από μακρές περιόδους ανάπαυσης που θα λαμβάνονται ως αντιστάθμιση μειωμένων περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Η οργάνωση της επιστροφής θα πρέπει να επιτρέπει την πρόσβαση σε επιχειρησιακό κέντρο της επιχείρησης στο κράτος μέλος εγκατάστασής της ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού. Ο φορέας εκμετάλλευσης θα πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει την οργάνωση της τακτικής επιστροφής μέσω αρχείων του ταχογράφου, καταλόγων καθηκόντων οδηγών ή παρόμοιων αποδεικτικών στοιχείων.
- 7) [...] Για την προαγωγή της κοινωνικής προόδου είναι σκόπιμο να διευκρινισθεί πού μπορεί να πραγματοποιείται η εβδομαδιαία ανάπαυση διασφαλίζοντας την παροχή κατάλληλων συνθηκών ανάπαυσης στους οδηγούς. Η ποιότητα του καταλύματος είναι ιδιαίτερα σημαντική κατά τη διάρκεια της κανονικής εβδομαδιαίας ανάπαυσης, την οποία ο οδηγός θα πρέπει να περάσει μακριά από την καμπίνα του οχήματος σε κατάλληλο κατάλυμα, με έξοδα του εργοδότη. Ωστόσο, όταν το όχημα είναι σταθμευμένο σε ασφαλές και προστατευμένο χώρο στάθμευσης, ο οποίος αντιστοιχεί σε ορισμένα κριτήρια που έχουν καθοριστεί για την άνεση του οδηγού, ο οδηγός μπορεί εκτάκτως να κάνει χρήση της καμπίνας του οχήματος για τον ύπνο ενώ θα χρησιμοποιεί τις εγκαταστάσεις του εν λόγω χώρου, με έξοδα του εργοδότη. Εάν στο κράτος μέλος στο οποίο λαμβάνεται η κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση δεν υπάρχει τέτοιος χώρος, ο οδηγός πρέπει να βρει άλλο κατάλληλο κατάλυμα εκτός του οχήματος.
- 7α) Ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης εξοπλισμένοι με επαρκείς εγκαταστάσεις ανάπαυσης έχουν ζωτική σημασία για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στον τομέα αυτόν και για τη διατήρηση της οδικής ασφάλειας. Ως εκ τούτου, είναι εξόχως σημαντικό να προωθηθεί η ανάπτυξη υποδομών στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων χώρων ανάπαυσης, που να διασφαλίζουν τα επιθυμητά πρότυπα ασφαλείας, προστασίας και υπηρεσιών. Είναι σημαντικό να υπάρχουν επαρκείς δυνατότητες συγχρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση σύμφωνα με τις ισχύουσες και τις μελλοντικές νομικές πράξεις της Ένωσης που καθορίζουν τους όρους για τη χρηματοδοτική στήριξη, προκειμένου να επιταχυνθεί και να προωθηθεί η κατασκευή των εν λόγω χώρων στάθμευσης. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δεν υποχρεούνται να χρηματοδοτούν πρόσθετες υποδομές στάθμευσης στο έδαφός τους πέραν των υφιστάμενων υποχρεώσεών τους βάσει των ενωσιακών κατευθυντήριων γραμμών για τις υποδομές του ΔΕΔ-Μ. Η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύει τον επικαιροποιημένο κατάλογο των ασφαλών περιοχών ανάπαυσης που πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας.

- 8) Οι οδηγοί έρχονται [...] αντιμέτωποι με απρόβλεπτες περιστάσεις που καθιστούν αδύνατη τη μετάβασή τους σε επιθυμητό προορισμό προκειμένου να λάβουν εβδομαδιαία ανάπαυση χωρίς να παραβιάσουν ενωσιακούς κανόνες. Είναι ευκαταίε να καταστεί ευκολότερο για τους οδηγούς να αντεπεξέρχονται στις περιστάσεις αυτές και να έχουν τη δυνατότητα να μεταβαίνουν στον προορισμό τους προκειμένου να λάβουν εβδομαδιαία ανάπαυση. Οι εξαιρετικές αυτές περιστάσεις αποτελούν αιφνίδιες περιστάσεις που είναι αναπόφευκτες και δεν μπορούν να προβλεφθούν, όταν, για σύντομο χρονικό διάστημα, καθίσταται αδύνατη η εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού στο σύνολό τους. Προκειμένου να διασφαλίζεται η δέουσα επιβολή του νόμου, ο οδηγός θα πρέπει να τεκμηριώνει τα περιστατικά. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχει διασφάλιση κατά του υπερβολικού χρόνου οδήγησης [...].
- 9) Για να περιοριστούν και να αποφεύγονται αποκλίνουσες πρακτικές εφαρμογής και για να βελτιωθεί περαιτέρω η αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα της επιβολής σε διασυνοριακό επίπεδο, είναι ζωτικής σημασίας να θεσπιστούν σαφείς κανόνες για την τακτική διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.
- 10) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες ώστε να αποφασηγιστούν οιοσδήποτε από τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού και να καθοριστούν κοινές προσεγγίσεις επί της εφαρμογής και επιβολής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011⁴.
- 11) Για να βελτιωθεί η σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας της επιβολής των κοινωνικών κανόνων, οι δυνατότητες των σημερινών και των μελλοντικών συστημάτων ταχογράφου θα πρέπει να αξιοποιηθούν πλήρως. Επομένως, οι λειτουργικές δυνατότητες του ταχογράφου θα πρέπει να βελτιωθούν ώστε να καταστεί δυνατός ο ακριβέστερος εντοπισμός, ιδίως κατά την εκτέλεση διεθνών μεταφορών. Για τον ίδιο σκοπό, πρέπει να προχωρήσει η εγκατάσταση ευφυών ταχογράφων στους υπάρχοντες στόλους που δραστηριοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές με τη χρήση αναλογικών ή ψηφιακών ταχογράφων.
- 11α) Ειδικότερα, στα οχήματα που δεν είναι εξοπλισμένα με ευφυή ταχογράφο, η διέλευση των συνόρων κράτους μέλους θα πρέπει να καταγράφεται στον ταχογράφο στον πλησιέστερο τόπο στάθμευσης ή στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά.

⁴ 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).

- 11β) Για να εξασφαλισθεί ότι οι οδηγοί, οι μεταφορείς και οι ελεγκτικές αρχές θα έχουν το ταχύτερο δυνατόν όφελος από τα πλεονεκτήματα των ευφών ταχογράφων συμπεριλαμβανομένης της αυτόματης καταγραφής των διελεύσεων των συνόρων, ο υπάρχων στόλος οχημάτων θα πρέπει να εξοπλισθεί με τις συσκευές αυτές εντός εύλογου διαστήματος, μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών τεχνικών διατάξεων διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό επαρκή χρόνο προετοιμασίας.
- 11γ) Για να μειωθεί η επιβάρυνση επί των μεταφορέων και των ελεγκτικών αρχών, στην περίπτωση που ελεγκτής αφαιρέσει τη σφραγίδα ταχογράφου για σκοπούς ελέγχου, θα πρέπει να επιτρέπεται η αποκατάσταση της σφραγίδας από τον ελεγκτή υπό ορισμένες καλώς τεκμηριωμένες περιπτώσεις.
- 11δ) Είναι σημαντικό οι οδικοί μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε τρίτες χώρες, κατά την εκτέλεση οδικών μεταφορών στην επικράτεια της ΕΕ, να υπόκεινται σε κανόνες που είναι ισοδύναμοι με την εν λόγω νομοθεσία. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την τήρηση αυτής της αρχής σε επίπεδο ΕΕ και να προτείνει κατάλληλες λύσεις που θα αποτελέσουν αντικείμενο διαπραγμάτευσης από την ΕΕ στο πλαίσιο της AETR.
- 12) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 τροποποιείται ως εξής:

- 1) [...] Στο άρθρο 4, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ιη) και ιθ):

«ιη) «μη εμπορική μεταφορά»: κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτου ή για ίδιο λογαριασμό, για την εκτέλεση της οποίας δεν εισπράττεται άμεση ή έμμεση αμοιβή, και η οποία δεν παράγει άμεσα ή έμμεσα εισόδημα για τον οδηγό του οχήματος ή άλλους και δεν υπάρχει κανένας σύνδεσμος με επαγγελματική ή εμπορική δραστηριότητα,

⁵ 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).

ιθ) «ειδική ζώνη»: περιοχή που είναι ασφαλής, διαθέτει επαρκείς εγκαταστάσεις ύπνου και υγιεινής και πληροί τις ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.»,

2) Στο άρθρο 6, η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο οδηγός καταγράφει ως “άλλη εργασία” οποιονδήποτε χρόνο που περιγράφεται στο άρθρο 4 στοιχείο ε) καθώς και οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και καταγράφει οποιεσδήποτε περιόδους “διαθεσιμότητας”, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/15/EK, σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημείο iii) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε φύλλο καταγραφής, σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή με το χέρι μέσω της συσκευής ελέγχου.»

3) Στο άρθρο 7, προστίθεται το ακόλουθο τρίτο εδάφιο:

«Σε περίπτωση πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος, ο οδηγός μπορεί [...] να κάνει διάλειμμα 45 λεπτών σε όχημα που οδηγεί άλλος οδηγός υπό τον όρο ότι ο οδηγός που κάνει το διάλειμμα δεν παρέχει βοήθεια στον οδηγό που οδηγεί το όχημα.»

4) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Κατά τη διάρκεια τεσσάρων διαδοχικών εβδομάδων, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει τουλάχιστον τέσσερις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης εκ των οποίων τουλάχιστον οι δύο θα είναι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης. [...]

Οι μειωμένες περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αντισταθμίζονται με ισοδύναμη περίοδο ανάπαυσης που λαμβάνεται συνολικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας. Σε περίπτωση που δύο μειωμένες περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης λαμβάνονται διαδοχικά, πριν ή μετά από την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης που ακολουθεί λαμβάνεται περίοδος ανάπαυσης ως αντιστάθμιση.

Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αρχίζει το αργότερο μόλις συμπληρωθούν έξι συνεχόμενα εικοσιτετράωρα από το τέλος της προηγούμενης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.»

[...]

γ) [...] Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Κατ' επιλογήν του οδηγού, οι περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης και οι περίοδοι μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης μακριά από τη βάση, μπορούν να λαμβάνονται μέσα σε όχημα, εφόσον αυτό διαθέτει κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου για κάθε οδηγό και είναι σταθμευμένο.

Οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης και οιαδήποτε εβδομαδιαία ανάπαυση διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για προηγούμενη μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση δεν μπορούν να λαμβάνονται εντός οχήματος. [...]

Κατά παρέκκλιση από το δεύτερο εδάφιο, η κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης μπορεί να λαμβάνεται εντός του οχήματος, υπό τον όρο ότι

- το όχημα είναι σταθμευμένο σε ειδική ζώνη η οποία παρέχει ασφαλείς θέσεις στάθμευσης για εμπορικά οχήματα και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οι οποίες πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα· και
- η καμπίνα πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα.

Έως [EE: 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος] το όχημα μπορεί επίσης να σταθμεύσει σε κανονική ζώνη στάθμευσης με εγκαταστάσεις υγιεινής, υπό τον όρο ότι η καμπίνα πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα.

Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, διευκρινίζει περαιτέρω τις προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται ώστε να εφαρμόζεται η εν λόγω παρέκκλιση κατά τη στάθμευση σε αποκλειστική ζώνη. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2α).

Το αργότερο έως [EE: έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις τοποθεσίες των ειδικών ζωνών που είναι διαθέσιμες στην επικράτειά τους και την ενημερώνουν εν συνεχεία για τυχόν μεταβολές των πληροφοριών αυτών. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο των ειδικών ζωνών που είναι προσβάσιμες στο κοινό σε ενιαίο επίσημο δικτυακό τόπο τον οποίο και ενημερώνει.

Το αργότερο έως [ΕΕ: δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη διαθεσιμότητα των εν λόγω ειδικών ζωνών. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες για τον αριθμό και την τοποθεσία των ειδικών ζωνών, για τη χωρητικότητα και τη χρήση τους, καθώς και για τη ζήτηση πρόσθετων χώρων ή εγκαταστάσεων. Η έκθεση περιλαμβάνει αξιολόγηση των μέτρων που έχουν ληφθεί ή έχουν προγραμματιστεί από τα κράτη μέλη. Βάσει της έκθεσης αυτής, η Επιτροπή προτείνει, κατά περίπτωση, μέτρα με στόχο την αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των ειδικών ζωνών και/ή των μέτρων αναθεώρησης των διατάξεων του τέταρτου εδαφίου, ώστε να λαμβάνεται η κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης εντός του οχήματος.

Οι ενδεχόμενες δαπάνες στέγασης εκτός του οχήματος καλύπτονται από τον εργοδότη, καθώς και κάθε τέλος που προκύπτει από τη χρήση μιας συγκεκριμένης ζώνης.»

δ) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8α. Η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών κατά τρόπον ώστε οι οδηγοί να μπορούν να [...] επιστρέψουν σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα του κράτους μέλους εγκατάστασης του εργοδότη ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού εντός κάθε περιόδου τεσσάρων διαδοχικών εβδομάδων, προκειμένου να περνούν τουλάχιστον μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή εβδομαδιαία ανάπαυση διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για τη μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση. Ωστόσο, σε περίπτωση που ένας οδηγός έχει λάβει δύο μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης διαδοχικά χωρίς επιστροφή, η μεταφορική επιχείρηση οργανώνει την εργασία του οδηγού κατά τρόπον ώστε ο οδηγός να μπορεί να επιστρέψει ήδη στο τέλος της τρίτης εβδομάδας.

Η επιχείρηση τεκμηριώνει τον τρόπο με τον οποίο εκπληρώνει την εν λόγω υποχρέωσή της και τηρεί τα παραστατικά τεκμηρίωσης στους χώρους της προκειμένου να τα παρουσιάζει εφόσον το ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές.»

5) Στο άρθρο 9, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 8, όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, και λαμβάνει κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης ή περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, η περίοδος αυτή μπορεί να διακόπτεται δύο μόνον φορές από άλλες δραστηριότητες, η συνολική διάρκεια των οποίων δεν υπερβαίνει τη μία ώρα. Κατά τη διάρκεια αυτής της κανονικής ημερήσιας ανάπαυσης ή της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.»

6) [...] Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«[...] Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια και για να μπορέσει να φθάσει σε κατάλληλο τόπο στάθμευσης, ο οδηγός μπορεί να παρεκκλίνει από τα άρθρα 6 έως 9 εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την ασφάλεια των προσώπων, του οχήματος ή του φορτίου του. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, ο οδηγός δύναται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να παρεκκλίνει από το άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 υπερβαίνοντας τον ημερήσιο και τον εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης έως μία ώρα προκειμένου να φθάσει στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη για να λάβει εβδομαδιαία ανάπαυση. Ο οδηγός αναφέρει τον λόγο της παρέκκλισης χειρογράφως στο φύλλο καταγραφής της συσκευής ελέγχου ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή στο πρόγραμμα υπηρεσίας το αργότερο κατά την άφιξή του στον προορισμό ή στον κατάλληλο τόπο στάθμευσης.»

7) Το άρθρο 13 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά ή σε περιοχές απομακρυσμένες από την ηπειρωτική χώρα επιφανείας κάτω των 2.300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα και τα οποία δεν συνορεύουν με κανένα άλλο κράτος μέλος. »

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιζ):

«ιζ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση έτοιμου σκυροδέματος.»

8) Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν, όταν συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, προσωρινή εξαίρεση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες, η οποία είναι δεόντως αιτιολογημένη και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή.»

9) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οδηγοί των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχείο α) καλύπτονται από εθνικούς κανόνες οι οποίοι παρέχουν επαρκή προστασία όσον αφορά τους επιτρεπόμενους χρόνους οδήγησης καθώς και τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που επιβάλλονται. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τους σχετικούς εθνικούς κανόνες που ισχύουν για αυτούς τους οδηγούς.»

9α) Στο άρθρο 16 παράγραφος 3, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2 επί ελάχιστο χρονικό διάστημα που καλύπτει την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 56 ημέρες· τα στοιχεία αυτά πρέπει να ενημερώνονται ανά τακτά διαστήματα, τα οποία δεν υπερβαίνουν σε διάρκεια τον ένα μήνα·»

10) Στο άρθρο 19, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες με τη βαρύτητά τους που καθορίζεται σύμφωνα το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μιας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες περί κυρώσεων έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 29 δεύτερο εδάφιο. Κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους. Η Επιτροπή ενημερώνει αναλόγως τα κράτη μέλη.»

11) Το άρθρο 22 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται στενά και παρέχουν αμοιβαία συνδρομή χωρίς περιττή καθυστέρηση προκειμένου να διευκολύνουν τη συνεπή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και την αποτελεσματική επιβολή του, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.»

β) στην παράγραφο 2 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

γ) άλλα συγκεκριμένα στοιχεία, όπως μεταξύ άλλων η αποτίμηση της επικινδυνότητας της επιχείρησης, που ενδέχεται να έχουν συνέπειες για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.»

⁶ 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).

γ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι 3α και 3β:

«3α. Για τον σκοπό της ανταλλαγής στοιχείων στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους φορείς ενδοκοινοτικού συνδέσμου που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 2006/22/EK.

3β. Η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή παρέχονται δωρεάν.»

11α) στο άρθρο 24 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

12) Στο άρθρο 25, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχείο β), η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό κοινών προσεγγίσεων σύμφωνα με τη [...] διαδικασία εξέτασης του άρθρου 24 παράγραφος 2α.»

13) προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

- A. Ελάχιστες προδιαγραφές ασφαλείας, προστασίας και υπηρεσιών για την ειδική ζώνη που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 8 τρίτο εδάφιο
1. Εντοπισμός και πρόληψη παρείσφρησης
 2. Φωτισμός και ορατότητα
 3. Σημείο επαφής εκτάκτου ανάγκης και σχετικές διαδικασίες
 4. Εγκαταστάσεις υγιεινής
 5. Επιλογές αγοράς τροφίμων και ποτών
 6. Συνδέσεις για επικοινωνία
 7. Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε κάθε χώρο στάθμευσης.
- B. Ελάχιστες απαιτήσεις για την καμπίνα που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 8 εδάφιο 3
1. Κρεβάτι με στρώμα για κάθε οδηγό
 2. Σύστημα θέρμανσης και κλιματισμού ανεξάρτητο από τον κινητήρα
 3. Κουρτίνα που παρεμποδίζει το φως
 4. Αποθηκευτικός χώρος προσιτός από την καμπίνα.
 5. Ενσωματωμένο ψυγείο για τη διατήρηση τροφίμων
 6. Πτυσσόμενο τραπέζι
 7. Ρυθμιζόμενα καθίσματα

8. Συστήματα αντιδιαρρηκτικού συναγερμού

9. Ηλεκτρική ενέργεια.»

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 τροποποιείται ως εξής:

-1) Στο άρθρο 1, το πρώτο εδάφιο της παραγράφου 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο εδάφιο:

«1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει υποχρεώσεις και απαιτήσεις σε σχέση με την κατασκευή, εγκατάσταση, χρήση, δοκιμή και τον έλεγχο των ταχογράφων που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, την οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ και την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁸, την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁹, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, την οδηγία 96/71 και την οδηγία 2014/67/ΕΕ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και την οδηγία xxx/xxx/ΕΕ για τη θέσπιση ειδικών κανόνων όσον αφορά την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών.*»

* Σημείωση: Οι παραπομπές στους κανόνες περί απόσπασης των εργαζομένων να ευθυγραμμισθούν με τον τελικό συμβιβασμό επί των φακέλων αυτών.

⁷ 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).

⁸ Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27).

⁹ 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).

-1α) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Το αργότερο τέσσερα έτη μετά το τέλος του έτους έναρξης ισχύος* των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στη δεύτερη πρόταση της πρώτης παραγράφου του άρθρου 11, που περιέχουν προδιαγραφές για την καταγραφή των διελεύσεων και των συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος της ταξινόμησης και είναι εφοδιασμένα με ταχογράφο που δεν πληροί τις προδιαγραφές των εν λόγω λεπτομερών διατάξεων, πρέπει να εξοπλιστούν με ευφυή ταχογράφο όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του παρόντος κανονισμού.»

* [ΣΗΜΕΙΩΣΗ: αναμένεται ότι θα είναι το τέλος του 2024.]

-1β) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

« Άρθρο 7

Προστασία των δεδομένων

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, την οδηγία 2002/15/ΕΚ, την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ σχετικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και την οδηγία xxx/xxx/ΕΕ για τη θέσπιση ειδικών κανόνων όσον αφορά την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2016/679 και την οδηγία [...] 2002/58/ΕΚ και υπό την επίβλεψη της εποπτικής αρχής του κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/679.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα προστατεύονται έναντι άλλων χρήσεων πέραν εκείνων που συνδέονται άμεσα με τις νομικές πράξεις της παραγράφου 1, όσον αφορά:
- τη χρήση παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) για την καταγραφή των δεδομένων θέσης που αναφέρονται στο άρθρο 8,
 - τη χρήση εξ αποστάσεως επικοινωνίας με σκοπό τον έλεγχο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9, τη χρήση ταχογράφων με διεπαφή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10, την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις κάρτες οδηγού, όπως αναφέρεται στο άρθρο 31, και ιδίως οποιεσδήποτε διασυνοριακές ανταλλαγές σχετικών δεδομένων με τρίτες χώρες,
 - την τήρηση αρχείων από τις επιχειρήσεις μεταφορών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 33.
3. Οι ψηφιακοί ταχογράφοι σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ιδιωτική ζωή. Σε επεξεργασία υποβάλλονται μόνο τα δεδομένα που είναι αναγκαία για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
4. Οι ιδιοκτήτες των οχημάτων, οι επιχειρήσεις μεταφορών και κάθε άλλος σχετικός φορέας συμμορφώνονται, κατά περίπτωση, προς τις σχετικές διατάξεις για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.»
- 1) Το άρθρο 8 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
- α) Το πρώτο εδάφιο [...] αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος συμμόρφωσης με την ισχύουσα νομοθεσία, η θέση του οχήματος καταγράφεται αυτομάτως στα ακόλουθα σημεία ή στο πλησιέστερο από αυτά σημείο όπου υπάρχει σήμα από δορυφόρο:
- στον τόπο έναρξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας,
 - κάθε φορά που το όχημα διασχίζει τα σύνορα ενός κράτους μέλους·
 - κάθε φορά που το όχημα εκτελεί τις δραστηριότητες φόρτωσης ή εκφόρτωσης·
 - κάθε τρεις ώρες συσσωρευμένου χρόνου οδήγησης, και

- στον τόπο λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας.»

β) στο δεύτερο εδάφιο προστίθεται η ακόλουθη περίοδος:

«Ωστόσο, η καταγραφή της διέλευσης των συνόρων και των πρόσθετων δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο δεύτερη περίοδος αφορά οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε κράτος μέλος¹⁰ για πρώτη φορά μετά την παρέλευση δύο ετών* από την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 πρώτη παράγραφος δεύτερη περίοδος, χωρίς να θίγεται η υποχρέωση μεταγενέστερης μετασκευής ορισμένων οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 4.»

* [ΣΗΜΕΙΩΣΗ: αναμένεται ότι θα είναι το αργότερο μέχρι τον Ιούνιο του 2022.]

1α) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) Η πρώτη περίοδος της παραγράφου 2 τροποποιείται ως εξής:

«Τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερη φράση και που περιλαμβάνουν προδιαγραφές για την καταγραφή της διέλευσης των συνόρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερη και τρίτη περίπτωση, τα κράτη μέλη εφοδιάζουν επαρκώς τις ελεγκτικές αρχές τους με τον εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού που απαιτείται για τη μετάδοση των δεδομένων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές απαιτήσεις και στρατηγικές επιβολής τους.»

¹⁰ ΣΗΜΕΙΩΣΗ: ο προσδιορισμός «σε κράτος μέλος» θα προστεθεί και σε άλλες διατάξεις του παρόντος κανονισμού που περιλαμβάνουν παρόμοια αναφορά σε ημερομηνία έκδοσης άδειας κυκλοφορίας οχήματος για λόγους ομοιομορφίας.

β) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η επικοινωνία της παραγράφου 1 πραγματοποιείται με τον ταχογράφο μόνο εφόσον το ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές με τον εξοπλισμό τους. Η συσκευή ασφαλίζεται ώστε να διαφυλάσσονται η ακεραιότητα και η γνησιότητα της συσκευής καταγραφής και ελέγχου. Η πρόσβαση στα κοινοποιούμενα δεδομένα επιτρέπεται μόνο στις αρχές που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο των παραβάσεων των νομικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και του παρόντος κανονισμού και στα συνεργεία εφόσον είναι απαραίτητο για να επαληθεύσουν την ορθή λειτουργία του ταχογράφου.»

γ) Στην παράγραφο 4 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«- υπέρβαση του μέγιστου χρόνου οδήγησης.»

1αα) Στο άρθρο 10 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

2. «Οι ταχογράφοι οχημάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος δύο έτη* μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών προδιαγραφών που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερη περίοδος και που περιλαμβάνουν προδιαγραφές για την καταγραφή της διέλευσης των συνόρων και πρόσθετες δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερη και τρίτη περίπτωση, εφοδιάζονται με τη διεπαφή που αναφέρεται στην παράγραφο 1.»

* [ΣΗΜΕΙΩΣΗ: αναμένεται ότι θα είναι το αργότερο μέχρι τον Ιούνιο του 2022.]

1αβ) Στο άρθρο 11 παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίοδος μετά την πρώτη περίοδο της πρώτης παραγράφου:

«Η Επιτροπή θέτει σε ισχύ τις εκτελεστικές πράξεις που περιέχουν τις λεπτομερείς διατάξεις για την ενιαία εφαρμογή της υποχρέωσης καταγραφής και αποθήκευσης των δεδομένων που αφορούν οποιαδήποτε διέλευση των συνόρων του οχήματος και πρόσθετες δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερη και τρίτη περίπτωση, έως τις [EE: 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].» 12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].»

1αγ) Στο άρθρο 22, παράγραφος 5, τα δύο τελευταία εδάφια αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι σφραγίδες που έχουν αφαιρεθεί ή παραβιασθεί αντικαθίστανται από εγκεκριμένο εφαρμοστή ή συνεργείο χωρίς περιττή καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερών από την αφαίρεσή τους. Αν οι σφραγίδες έχουν αφαιρεθεί ή παραβιασθεί για σκοπούς ελέγχου, μπορούν να αντικατασταθούν από ελεγκτή εφοδιασμένο με εξοπλισμό σφράγισης και αποκλειστικό ειδικό σήμα χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

Όταν αφαιρείται σφραγίδα από ελεγκτή, εισάγεται η κάρτα ελέγχου στον ταχογράφο από τη στιγμή αφαίρεσης της σφραγίδας έως την ολοκλήρωση του ελέγχου, το ίδιο και στην περίπτωση τοποθέτησης νέας σφραγίδας. Ο ελεγκτής εκδίδει γραπτή δήλωση που περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- αναγνωριστικός αριθμός οχήματος·
- ονοματεπώνυμο του υπαλλήλου·
- ελεγκτική αρχή και κράτος μέλος·
- αριθμός της κάρτας ελέγχου·
- αριθμός της αφαιρεθείσας σφραγίδας·
- ημερομηνία και ώρα αφαίρεσης της σφραγίδας·
- αριθμός της νέας σφραγίδας, σε περίπτωση που ο ελεγκτής τοποθέτησε νέα σφραγίδα.

Πριν από την αντικατάσταση των σφραγίδων, διενεργούνται έλεγχος και βαθμονόμηση του ταχογράφου από εγκεκριμένο συνεργείο, εκτός από τις περιπτώσεις όπου η σφραγίδα αφαιρέθηκε ή παραβιάσθηκε για σκοπούς ελέγχου και αντικαταστάθηκε από ελεγκτή.»

1αδ) Στο άρθρο 26 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

« 7α) Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους έκδοσης μπορεί να απαιτεί από τον οδηγό να αντικαταστήσει την κάρτα οδηγού με νέα κάρτα, εάν αυτό είναι αναγκαίο για τη συμμόρφωση προς τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές.»

1β) Στο άρθρο 34, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι οδηγοί χρησιμοποιούν φύλλα καταγραφής ή κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού δεν αφαιρούνται πριν το πέρας του ημερήσιου χρόνου εργασίας, εκτός αν η αφαίρεσή τους επιτρέπεται με άλλο τρόπο ή απαιτείται για να εισαχθεί το σύμβολο μετά από διέλευση συνόρων. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για να καλύπτουν χρόνο μεγαλύτερο από εκείνον για τον οποίο έχουν προβλεφθεί.»

1γ) Στο άρθρο 34 παράγραφος 6, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο στ):

«στ) το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται ο ημερήσιος χρόνος εργασίας του. Ο οδηγός εισάγει επίσης το σύμβολο της χώρας, στην οποία εισέρχεται αφού περάσει τα σύνορα ενός κράτους μέλους, κατά την έναρξη της πρώτης στάθμευσής του στο εν λόγω κράτος μέλος. Αυτή η πρώτη στάση πραγματοποιείται στο πλησιέστερο σημείο ακινητοποίησης στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά. Όταν η διέλευση των συνόρων ενός κράτους μέλους πραγματοποιείται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, ο οδηγός εισάγει το σύμβολο της χώρας στον λιμένα ή τον σταθμό άφιξης.»

2) Στο άρθρο 34 παράγραφος 7, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Ο οδηγός εισάγει στον ψηφιακό ταχογράφο το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται ο ημερήσιος χρόνος εργασίας του [...].

Ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 δεύτερη περίοδος και που περιλαμβάνουν προδιαγραφές που επιτρέπουν την εισαγωγή και αποθήκευση δεδομένων διέλευσης των συνόρων, ο οδηγός εισάγει επίσης το σύμβολο της χώρας στην οποία εισέρχεται αφού περάσει τα σύνορα ενός κράτους μέλους, κατά την έναρξη της πρώτης στάθμευσής του στο εν λόγω κράτος μέλος. Αυτή η πρώτη στάση πραγματοποιείται στο πλησιέστερο σημείο ακινητοποίησης στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά. Όταν η διέλευση των συνόρων ενός κράτους μέλους πραγματοποιείται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, ο οδηγός εισάγει το σύμβολο της χώρας στον λιμένα ή τον σταθμό άφιξης.

Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να επιβάλλουν στους οδηγούς οχημάτων που πραγματοποιούν μεταφορές εντός των εδαφών τους να προσθέτουν στο σύμβολο της χώρας λεπτομερέστερους γεωγραφικούς προσδιορισμούς, με την προϋπόθεση ότι αυτά τα κράτη μέλη έχουν κοινοποιήσει τους εν λόγω λεπτομερείς γεωγραφικούς προσδιορισμούς στην Επιτροπή πριν από την 1η Απριλίου 1998.»·

3) Το άρθρο 36 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 σημείο i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) τα φύλλα καταγραφής για την τρέχουσα και τις προηγούμενες 56 ημέρες,»·

β) η παράγραφος 1 σημείο iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 56 ημερών.»·

γ) η παράγραφος 2 σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 56 ημερών.»·

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Τα άρθρα 1 παράγραφος 9α και 2 παράγραφος 3 εφαρμόζονται από τις 31.12.2024. Μέχρι την ημερομηνία αυτή, το άρθρο 16 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και το άρθρο 36 παράγραφοι 1 στοιχεία i), και ii) και 2 στοιχείο ii) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 εφαρμόζονται κατά τη διατύπωσή τους πριν από τις τροποποιήσεις που εισάγονται με τον παρόντα κανονισμό.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
