



Βρυξέλλες, 11 Απριλίου 2019
(OR. en)

7731/19

Διοργανικός φάκελος:
2017/0122(COD)

CODEC 746
TRANS 216
SOC 233
EMPL 186
COMPET 271
MI 283
PE 107

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Πρόταση για ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ 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 - Αποτελέσματα της πρώτης ανάγνωσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (Βρυξέλλες, 3 έως 4 Απριλίου 2019)

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο εισηγητής, κ. Wim VAN DE CAMP (EPP, KX), υπέβαλε έκθεση για την πρόταση κανονισμού, εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού.

II. ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ

Κατά την ψηφοφορία της 4ης Απριλίου 2019, η Ολομέλεια ενέκρινε την έκθεση επί της πρότασης κανονισμού.

Η τροποποιημένη πλέον πρόταση της Επιτροπής αποτελεί τη θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, η οποία περιέχεται στο νομοθετικό ψήφισμά του, ως έχει στο παράρτημα του παρόντος σημειώματος¹.

¹ Στο κείμενο της θέσης του Κοινοβουλίου που περιλαμβάνεται στο νομοθετικό ψήφισμα επισημαίνονται οι αλλαγές που επιφέρουν οι τροπολογίες στην πρόταση της Επιτροπής. Οι προσθήκες στο κείμενο της Επιτροπής επισημαίνονται με *έντονα και πλάγια στοιχεία*. Οι διαγραφές επισημαίνονται με το σύμβολο «■».

Ημερήσιος και εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, περίοδοι ανάπαυσης και εντοπισμός μέσω ταχογράφων *I**

Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2019 σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (COM(2017)0277 – C8-0167/2017 – 2017/0122(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2017)0277),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C8-0167/2017),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 18ης Ιανουαρίου 2018²,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 1ης Φεβρουαρίου 2018³,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων (A8-0205/2018),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

² EE C 196 της 8.6.2018, σ. 45.

³ EE C 176 της 23.5.2018, σ. 57.

Τροπολογία 346

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(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, κοινωνικά υπεύθυνου **και χωρίς διακρίσεις** τομέα οδικών μεταφορών, **ικανού να προσελκύει ειδικευμένους εργαζόμενους**. Απαραίτητη προϋπόθεση για να διευκολυνθεί αυτή η διαδικασία είναι οι ενωσιακοί κοινωνικοί κανόνες που διέπουν τις οδικές μεταφορές να είναι σαφείς, **αναλογικοί**, 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.

Τροπολογία 347

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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 Συμβουλίου⁹, 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

Τροπολογία

(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 Συμβουλίου⁹, διαπιστώθηκαν ορισμένες ανεπάρκειες **κατά την εφαρμογή του νομικού πλαισίου**. Λόγω της ασάφειας 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.

και της απουσίας κανόνων για την επιστροφή των οδηγών στον τόπο διαμονής τους **ή σε άλλον τόπο της επιλογής 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.

Από την άλλη πλευρά, οι μέγιστοι χρόνοι οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, είναι αποτελεσματικοί για τη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των οδηγών και της οδικής ασφάλειας εν γένει, και θα πρέπει επομένως να ληφθούν μέτρα προκειμένου να εξασφαλιστεί η τήρησή τους.

⁹ 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).

⁹ 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).

Τροπολογία 348

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2α) Για λόγους οδικής ασφάλειας και επιβολής του νόμου, όλοι οι οδηγοί θα πρέπει να είναι πλήρως ενήμεροι τόσο για τους κανόνες σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης όσο και για τη διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων ανάπαυσης. Συνεπώς, κρίνεται σκόπιμο τα κράτη μέλη να εργαστούν για την κατάρτιση οδηγών που θα παρουσιάζουν

τον παρόντα κανονισμό κατά τρόπο σαφή και απλό, θα παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τους χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης και θα υπογραμμίζουν τη σημασία της αντιμετώπισης της κόπωσης.

Τροπολογία 349

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 2 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2β) Είναι προς όφελος της οδικής ασφάλειας να ενθαρρυνθούν οι επιχειρήσεις μεταφορών να υιοθετήσουν μια κουλτούρα ασφάλειας που να περιλαμβάνει πολιτικές και διαδικασίες για την ασφάλεια που διαμορφώνονται από ανώτερα διοικητικά στελέχη, τη δέσμευση των άμεσα προϊσταμένων να εφαρμόζουν την πολιτική ασφάλειας και την προθυμία των εργαζομένων να συμμορφώνονται με τους κανόνες ασφάλειας. Θα πρέπει να υπάρχει σαφής εστίαση στα ζητήματα που αφορούν την ασφάλεια των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων της κόπωσης, της ευθύνης, του προγραμματισμού των διαδρομών, του χρονοπρογραμματισμού, της αμοιβής βάσει επιδόσεων και της διαχείρισης «ακριβώς στην ώρα» (*just in time*).

Τροπολογία 350

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(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

(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.

στην ασάφεια κάποιων κανόνων, στη μη αποδοτική **και άνιση** χρήση των εργαλείων ελέγχου και στην ανεπαρκή διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, **με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο κατακερματισμός της ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς.**

Τροπολογία 351

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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.

Τροπολογία

(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 **και θεμιτού** ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και στη συμβολή στην οδική ασφάλεια για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου.

Τροπολογία 352

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Οι εθνικοί κανόνες που εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές πρέπει να είναι και αναλογικοί και αιτιολογημένοι και δεν πρέπει να παρεμποδίζουν την άσκηση των θεμελιωδών ελευθεριών που κατοχυρώνονται στη Συνθήκη, όπως την ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών και την ελευθερία παροχής υπηρεσιών, ή να την κάνουν λιγότερο ελκυστική, προκειμένου να διατηρηθεί ή και να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τροπολογία 353/αναθ.

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4β) Για να διασφαλιστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο ίσοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται σε όλα τα οχήματα άνω των 2,4 τόνων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

Τροπολογία 354

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Η μεταφορά εμπορευμάτων διαφέρει σε ουσιαστικό βαθμό από τη μεταφορά επιβατών. Οι οδηγοί πούλμαν βρίσκονται σε στενή επαφή με τους επιβάτες τους και θα πρέπει να είναι σε θέση να πραγματοποιούν διαλείμματα με μεγαλύτερη ευελιξία, χωρίς να παρατείνουν τους χρόνους οδήγησης και χωρίς να μειώνουν τους χρόνους ανάπαυσης και τα διαλείμματα.

Τροπολογία 355

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 6**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6) Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς μεταφορές μεγάλων αποστάσεων περνούν μεγάλα διαστήματα μακριά από τον τόπο διαμονής τους. Οι τρέχουσες απαιτήσεις που αφορούν την κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση παρατείνουν κατά τρόπο περιττό τα διαστήματα αυτά. Είναι

(6) Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς μεταφορές μεγάλων αποστάσεων περνούν μεγάλα διαστήματα μακριά από τον τόπο διαμονής τους. Οι τρέχουσες απαιτήσεις που αφορούν την κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση παρατείνουν κατά τρόπο περιττό τα διαστήματα αυτά. Είναι

επομένως ευκαταίε να προσαρμοστεί η διάταξη που αφορά την κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση κατά τρόπο που να διευκολύνει τους οδηγούς να εκτελούν τις μεταφορές σε συμμόρφωση με τους κανόνες και να μεταβαίνουν στον τόπο διαμονής τους για την κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση, αλλά και να αντισταθμίζεται πλήρως το σύνολο των μειωμένων περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Είναι επίσης 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.

επομένως ευκαταίε να προσαρμοστεί η διάταξη που αφορά την κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση κατά τρόπο που να διευκολύνει τους οδηγούς να εκτελούν τις μεταφορές σε συμμόρφωση με τους κανόνες και να μεταβαίνουν στον τόπο διαμονής τους **ή σε προορισμό της επιλογής τους** για την κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση, αλλά και να αντισταθμίζεται πλήρως το σύνολο των μειωμένων περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Είναι επίσης 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· **οι μεταφορικές εταιρείες θα πρέπει να παρέχουν στους οδηγούς που το επιθυμούν τα μέσα για να επιστρέψουν και να περάσουν την περίοδο ανάπαυσής τους στον τόπο διαμονής τους.**

Τροπολογία 356

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(6α) Σε περίπτωση που κατά την εργασία του ένας οδηγός προβλέπεται να εκτελεί και άλλες δραστηριότητες για λογαριασμό του εργοδότη πέραν των επαγγελματικών του καθηκόντων οδήγησης, όπως φόρτωση/εκφόρτωση, αναζήτηση χώρου στάθμευσης, συντήρηση του οχήματος, προετοιμασία των διαδρομών κ.λπ., ο χρόνος που χρειάζεται για την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του χρόνου εργασίας, της δυνατότητας επαρκούς ανάπαυσης και της αμοιβής.

Τροπολογία 357

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6 β (νέα)

(6β) Προκειμένου να διαφυλάσσονται οι συνθήκες εργασίας των οδηγών σε τόπους φόρτωσης και εκφόρτωσης, οι ιδιοκτήτες και οι φορείς εκμετάλλευσης αυτών των εγκαταστάσεων θα πρέπει να παρέχουν στον οδηγό πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υγιεινής.

Τροπολογία 358

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 6 γ (νέα)

(6γ) Η ταχεία τεχνολογική πρόοδος έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη συστημάτων αυτόνομης οδήγησης με αυξημένα επίπεδα πολυπλοκότητας. Στο μέλλον τα συστήματα αυτά θα μπορούσαν να καταστήσουν δυνατή τη διαφοροποιημένη χρήση οχημάτων των οποίων ο χειρισμός θα πραγματοποιείται χωρίς οδηγό. Αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε νέες επιχειρησιακές δυνατότητες, όπως οι φάλαγγες φορτηγών. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να προσαρμοστεί η υφιστάμενη νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, κάτι για το οποίο απαιτείται πρόοδος στο επίπεδο της ομάδας εργασίας της ΟΕΕ/ΟΗΕ. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση αξιολόγησης της χρήσης συστημάτων αυτόνομης οδήγησης στα κράτη μέλη, συνοδευόμενη, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, από νομοθετική πρόταση που θα λαμβάνει υπόψη τα οφέλη των τεχνολογιών αυτόνομης οδήγησης. Η νομοθεσία αυτή θα αποσκοπεί στην προστασία της οδικής ασφάλειας, ίσων όρων ανταγωνισμού και κατάλληλων συνθηκών εργασίας, ενώ παράλληλα θα δίνει τη δυνατότητα στην ΕΕ να πρωτοστατήσει στις νέες

Τροπολογία 359

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κρατών μελών κατά την ερμηνεία και την εφαρμογή των απαιτήσεων για την εβδομαδιαία ανάπαυση όσον αφορά τον τόπο όπου θα πρέπει αυτή να λαμβάνεται. Είναι επομένως ανάγκη να αποσαφηνιστεί η απαίτηση ώστε να διασφαλιστεί ότι στους οδηγούς παρέχεται **επαρκές** κατάλυμα για τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, εάν τις λαμβάνουν μακριά από τον τόπο διαμονής τους.

Τροπολογία

(7) Υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κρατών μελών κατά την ερμηνεία και την εφαρμογή των απαιτήσεων για την εβδομαδιαία ανάπαυση όσον αφορά τον τόπο όπου θα πρέπει αυτή να λαμβάνεται. Είναι επομένως ανάγκη, **προς εξασφάλιση ομαλών συνθηκών εργασίας και ασφαλείας για τους οδηγούς**, να αποσαφηνιστεί η απαίτηση ώστε να διασφαλιστεί ότι στους οδηγούς παρέχεται **ποιοτικό και φιλικό προς τα δύο φύλα κατάλυμα ή άλλος χώρος που επιλέγεται από τον οδηγό και πληρώνεται από τον εργοδότη** για τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, εάν τις λαμβάνουν μακριά από τον τόπο διαμονής τους. **Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα επαρκούς αριθμού ασφαλών χώρων στάθμευσης, προσαρμοσμένων στις ανάγκες των οδηγών.**

Τροπολογία 360

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Οι ειδικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν όλες τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται για καλές συνθήκες ανάπαυσης, ήτοι εγκαταστάσεις υγιεινής, μαγειρικής, ασφάλειας και άλλες.

Τροπολογία 361

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7β) Οι επαρκείς εγκαταστάσεις ανάπαυσης είναι κρίσιμης σημασίας για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών που απασχολούνται στον εν λόγω τομέα, καθώς και για τη διατήρηση της οδικής ασφάλειας. Δεδομένου ότι η ανάπαυση στην καμπίνα αποτελεί χαρακτηριστική πρακτική για τον κλάδο των μεταφορών και σε ορισμένες περιπτώσεις είναι επιθυμητή για λόγους άνεσης και καταλληλότητας, θα πρέπει να επιτρέπεται στους οδηγούς να αναπαύονται εντός του οχήματός τους, εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου. Ως εκ τούτου, η δημιουργία ειδικών χώρων στάθμευσης δεν θα πρέπει να εμποδίζεται ή να παρακωλύεται σε δυσανάλογο βαθμό από τα κράτη μέλη.

Τροπολογία 362

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7γ) Οι αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ προβλέπουν την ανάπτυξη χώρων στάθμευσης σε αυτοκινητοδρόμους ανά 100 περίπου χιλιόμετρα, ώστε να παρέχεται χώρος στάθμευσης για επαγγελματίες χρήστες του οδικού δικτύου σε ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας και, συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνονται να εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ και να παρέχουν επαρκή στήριξη και επενδύσεις για τη δημιουργία ασφαλών και κατάλληλα

προσαρμοσμένων χώρων στάθμευσης.

Τροπολογία 363

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 7 δ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7δ) Προκειμένου να παρέχονται ποιοτικές και οικονομικά προσιτές εγκαταστάσεις ανάπαυσης, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρύνουν τη σύσταση κοινωνικών, εμπορικών, δημόσιων και άλλου είδους επιχειρήσεων οι οποίες θα εκμεταλλεύονται τους ειδικούς χώρους στάθμευσης.

Τροπολογία 364

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Πολλές οδικές μεταφορές εντός της Κοινότητας περιλαμβάνουν μεταφορά με πορθμείο ή σιδηρόδρομο σε τμήμα της διαδρομής. Θα πρέπει, επομένως, να καθοριστούν σαφείς και κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα για τις εν λόγω μεταφορές.

Τροπολογία 365

Πρόταση κανονισμού

Αιτιολογική σκέψη 9 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9α) Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική επιβολή, έχει σημασία να

μπορούν οι αρμόδιες αρχές, όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους, να εξακριβώνουν ότι έχουν τηρηθεί ορθώς οι χρόνοι οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης κατά την ημέρα του ελέγχου και κατά τις προηγούμενες 56 ημέρες.

Τροπολογία 366

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9β) Για να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες είναι σαφείς, εύκολα κατανοητοί και εκτελεστοί, οι πληροφορίες πρέπει να είναι προσβάσιμες στους οδηγούς. Αυτός ο στόχος θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω του συντονισμού της Επιτροπής. Οι οδηγοί θα πρέπει επίσης να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τους χώρους ανάπαυσης και ασφαλούς στάθμευσης ώστε να προγραμματίζουν καλύτερα τις διαδρομές τους. Επιπλέον, μέσω του συντονισμού της Επιτροπής, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια δωρεάν τηλεφωνική γραμμή για την ειδοποίηση των ελεγκτικών υπηρεσιών σε περίπτωση άσκησης αδικαιολόγητης πίεσης στους οδηγούς, απάτης ή παράνομης συμπεριφοράς.

Τροπολογία 367

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(9γ) Το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν κοινές κατηγορίες παραβάσεων κατά την αξιολόγηση των εχέγγων αξιοπιστίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ούτως ώστε να διασφαλίζουν ότι οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις

οι οποίοι εφαρμόζονται στις παραβάσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 εφαρμόζονται κατά τρόπο αποτελεσματικό, αναλογικό και αποτρεπτικό. Απαιτούνται περαιτέρω μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι όλες οι κυρώσεις που επιβάλλουν τα κράτη μέλη δεν εισάγουν διακρίσεις και ότι είναι αναλογικές προς τη σοβαρότητα της παράβασης.

Τροπολογία 368

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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**.

Τροπολογία

(11) Για να βελτιωθεί η σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας της επιβολής των κοινωνικών κανόνων, **τα σημερινά και τα ευφυή συστήματα** ταχογράφου θα πρέπει να **είναι υποχρεωτικά στις διεθνείς μεταφορές**. Επομένως, οι λειτουργικές δυνατότητες του ταχογράφου θα πρέπει να βελτιωθούν ώστε να καταστεί δυνατός ο ακριβέστερος εντοπισμός.

Τροπολογία 369

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Η ταχεία ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και η ψηφιοποίηση σε ολόκληρη την οικονομία της Ένωσης, καθώς και η ανάγκη για ίσους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων στις διεθνείς οδικές μεταφορές, καθιστούν αναγκαία τη συντόμευση της μεταβατικής περιόδου για την εγκατάσταση ευφυούς ταχογράφου σε ταξινομημένα οχήματα. Ο ευφυής

ταχογράφος θα συμβάλει στην απλούστευση των ελέγχων και, κατά συνέπεια, θα διευκολύνει το έργο των εθνικών αρχών.

Τροπολογία 370

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11β) Λαμβάνοντας υπόψη την ευρεία χρήση των έξυπνων τηλεφώνων και τη συνεχή ανάπτυξη των λειτουργικών δυνατοτήτων τους, και δεδομένης της ανάπτυξης του Galileo, το οποίο παρέχει όλο και περισσότερες δυνατότητες για εντοπισμό σε πραγματικό χρόνο, τις οποίες χρησιμοποιούν ήδη πολλά κινητά τηλέφωνα, η Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης και πιστοποίησης μιας εφαρμογής για κινητά που θα παρέχει τα ίδια οφέλη με τον ευφυή ταχογράφο, με το ίδιο παρεπόμενο κόστος.

Τροπολογία 371

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11γ) Προκειμένου να εξασφαλιστούν κατάλληλα πρότυπα υγείας και ασφάλειας για τους οδηγούς, είναι απαραίτητο να δημιουργηθούν ασφαλείς χώροι στάθμευσης, κατάλληλες εγκαταστάσεις υγιεινής και ποιοτικά καταλύματα ή να αναβαθμιστούν οι υφιστάμενες υποδομές. Η Ένωση θα πρέπει να διαθέτει ένα επαρκές δίκτυο χώρων στάθμευσης.

Τροπολογία 372

Πρόταση κανονισμού

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(12α) Αναγνωρίζει ότι η μεταφορά εμπορευμάτων είναι διαφορετική από τη μεταφορά προσώπων. Οι οδηγοί πούλμαν βρίσκονται σε στενή επαφή με τους επιβάτες τους και θα πρέπει να προβλέπονται καταλληλότερες συνθήκες εργασίας για αυτούς στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, χωρίς παράταση των χρόνων οδήγησης ή μείωση των χρόνων ανάπαυσης και των διαλειμμάτων. Η Επιτροπή αξιολογεί επομένως κατά πόσον μπορούν να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για τον τομέα αυτό, ιδίως για έκτακτες γραμμές, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21 Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία.

Τροπολογία 373

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο -α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1) Στο άρθρο 2 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

« -αα) εμπορευμάτων σε διεθνείς μεταφορές, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 2,4 τόνους· ή»

Τροπολογία 374

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο -1 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Ισχύον κείμενο

αα) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά την εργασία του και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο σε ακτίνα 100 km από τη βάση της επιχείρησης και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του **οδηγού**.

Τροπολογία

*-1α) Στο άρθρο 3 το στοιχείο αα)
αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

αα) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά την εργασία του **ή για την παράδοση εμπορευμάτων που έχουν παραχθεί βιοτεχνικά στην επιχείρηση που απασχολεί τον οδηγό** και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο σε ακτίνα 150 χλμ από τη βάση της επιχείρησης και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

Τροπολογία 375

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

*1α) Στο άρθρο 3 προστίθεται το
ακόλουθο στοιχείο:*

«ηα) ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, όταν η μεταφορά δεν

πραγματοποιείται επί μισθώσει ή επ’ αμοιβή, αλλά για ίδιο λογαριασμό της εταιρείας ή του οδηγού, και όταν η οδήγηση δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του προσώπου που οδηγεί το όχημα.»

Τροπολογία 376

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 4 – στοιχείο ιη

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

ιη) “μη εμπορική μεταφορά”: κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτου ή για ίδιο λογαριασμό, για την εκτέλεση της οποίας δεν εισπράττεται αμοιβή και η οποία δεν παράγει εισόδημα.

Τροπολογία

ιη) “μη εμπορική μεταφορά”: κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτου ή για ίδιο λογαριασμό, για την εκτέλεση της οποίας δεν εισπράττεται αμοιβή και η οποία δεν παράγει εισόδημα *ή κύκλο εργασιών*.

Τροπολογία 377

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 4 – στοιχείο ιη α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α) Στο άρθρο 4 προστίθεται το νέο ακόλουθο στοιχείο:

ιηα) «“τόπος διαμονής”: η δηλωθείσα κατοικία του οδηγού σε κράτος μέλος.»

Τροπολογία 378

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2 β (νέο)

Ισχύον κείμενο

1. Το ελάχιστο όριο ηλικίας για τους ελεγκτές είναι το 18ο έτος.

Τροπολογία

2β) Στο άρθρο 5, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Το ελάχιστο όριο ηλικίας για τους οδηγούς είναι το 18ο έτος.»

Τροπολογία 379

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 6 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) στην παράγραφο 6, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Κατά τη διάρκεια τεσσάρων διαδοχικών εβδομάδων, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει τουλάχιστον:

α) τέσσερις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ή

β) δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών και δύο μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον εικοσιτετράωρου διάρκειας.

Για τους σκοπούς του στοιχείου β) 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.

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 381

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο β (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Οιαδήποτε περίοδος ανάπαυσης, η οποία λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για μια μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, πρέπει να λαμβάνεται **αμέσως πριν ή μετά από** κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών.

Τροπολογία

7. Οιαδήποτε περίοδος ανάπαυσης η οποία λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για μια μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, πρέπει να λαμβάνεται **μαζί με** κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών.

Τροπολογία 382

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5– στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 8 α – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8α. Οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης και οιαδήποτε εβδομαδιαία ανάπαυση διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για προηγούμενη μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση δεν λαμβάνονται εντός οχήματος, **αλλά σε κατάλληλο κατάλυμα** που διαθέτει επαρκείς εγκαταστάσεις ύπνου και υγιεινής,

Τροπολογία

8α. Οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης και οιαδήποτε εβδομαδιαία ανάπαυση διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για προηγούμενη μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση δεν λαμβάνονται εντός οχήματος, **Αντιθέτως, λαμβάνονται σε καταλύματα ποιότητας που είναι φιλικά προς τα δύο φύλα, εκτός καμπίνας, με** επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής και ύπνου για τον οδηγό. **Κατάλληλο θεωρείται κατάλυμα:**

Τροπολογία 383

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 8α – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) το οποίο είτε παρέχει είτε πληρώνει ο εργοδότης, ή

Τροπολογία

α) το οποίο είτε παρέχει **ο εργοδότης** είτε πληρώνει ο εργοδότης, ή

Τροπολογία 384

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 8α – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β) στον τόπο διαμονής του οδηγού ή σε άλλο ιδιωτικό χώρο της επιλογής του.

Τροπολογία

β) στον τόπο διαμονής του οδηγού ή σε άλλο ιδιωτικό χώρο της επιλογής του **οδηγού**.

Τροπολογία 385

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 8 β – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8β. Η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να μπορούν να περνούν τουλάχιστον μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή εβδομαδιαία ανάπαυση διάρκειας μεγαλύτερης των 45

Τροπολογία

8β. Η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να μπορούν να περνούν

ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση στον τόπο διαμονής τους *εντός* κάθε περιόδου *τριών* διαδοχικών εβδομάδων.

τουλάχιστον μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή εβδομαδιαία ανάπαυση διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση στον τόπο διαμονής τους *ή σε άλλο τόπο της επιλογής του οδηγού πριν από το τέλος* κάθε περιόδου *τεσσάρων* διαδοχικών εβδομάδων. *Ο οδηγός ενημερώνει εγγράφως την επιχείρηση μεταφορών το αργότερο δύο εβδομάδες πριν από την εν λόγω περίοδο ανάπαυσης, εάν πρόκειται να τη λάβει σε τόπο διαφορετικό από τον τόπο διαμονής του. Όταν ο οδηγός επιλέγει να λάβει αυτήν την ανάπαυση στον τόπο διαμονής του, η επιχείρηση μεταφορών παρέχει στον οδηγό τα απαραίτητα μέσα για να επιστρέψει στον τόπο διαμονής του. 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.*

Τροπολογία 386

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο γ

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 8 β – εδάφιο 1 α (νέο)

Στο άρθρο 8 παράγραφος 8β, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Ο οδηγός δηλώνει ότι έλαβε, σε τοποθεσία της επιλογής του, κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών ως αντιστάθμιση για μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση. Η δήλωση φυλάσσεται στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης.»

Τροπολογία 380

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο γ α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 9 α (νέα)

γα) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«9α. Το αργότερο... [δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], η Επιτροπή αξιολογεί και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, κατά πόσο μπορούν να θεσπιστούν καταλληλότεροι κανόνες για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες μεταφορές επιβατών, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21 Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία.»

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 8 α

1. Μέχρι [έξι μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού], τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τις θέσεις των ειδικών χώρων στάθμευσης (ΕΧΣ) που είναι διαθέσιμες στην επικράτειά τους και την ενημερώνουν εν συνεχεία για τυχόν μεταβολές των πληροφοριών αυτών. Η Επιτροπή καταχωρίζει όλες τους ΕΧΣ με δημόσια πρόσβαση σε έναν ενιαίο επίσημο ιστότοπο ο οποίος ενημερώνεται τακτικά.

2. Όλοι οι χώροι στάθμευσης που διαθέτουν τουλάχιστον τις εγκαταστάσεις και τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στο παράρτημα 1 και δημοσιοποιούνται από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 2 μπορούν να δηλώνουν στην είσοδό τους ότι είναι ΕΧΣ.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη διεξαγωγή τυχαίων ελέγχων σε τακτική βάση για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των χαρακτηριστικών των χώρων στάθμευσης με τα κριτήρια των ΕΧΣ που ορίζονται στο παράρτημα.

4. Τα κράτη μέλη διερευνούν τις καταγγελίες σχετικά με πιστοποιημένους ΕΧΣ που δεν πληρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα.

5. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν τη δημιουργία ειδικών χώρων στάθμευσης, σύμφωνα με τις διατάξεις που προβλέπονται στο άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού

(ΕΕ) αριθ. 1315/2013.

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, σχετικά με τη διαθεσιμότητα κατάλληλων εγκαταστάσεων για την ανάπαυση των οδηγών και ασφαλών εγκαταστάσεων στάθμευσης. Η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται από το σχέδιο κανονισμού για τη θέσπιση προτύπων και διαδικασιών για την πιστοποίηση των ΕΧΣ που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου. Η εν λόγω έκθεση επικαιροποιείται ετησίως βάσει πληροφοριών που συγκεντρώνει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 5 και περιλαμβάνει κατάλογο προτεινόμενων μέτρων για την αύξηση του αριθμού και τη βελτίωση της ποιότητας των κατάλληλων εγκαταστάσεων ανάπαυσης για τους οδηγούς και των ασφαλών εγκαταστάσεων στάθμευσης.»

Τροπολογία 388

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 9 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 8, όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, και λαμβάνει κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης ή μειωμένη 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 μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη

Τροπολογία

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 8, όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, και λαμβάνει κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης ή μειωμένη 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 μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη

διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.

διάθεσή του *καμπίνα ύπνου*, κλίνη ή κουκέτα.

Τροπολογία 389

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 9 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6α) Στο άρθρο 9 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Η παρέκκλιση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 μπορεί να επεκτείνεται στις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης όταν το ταξίδι με πορθμείο διαρκεί 12 ή περισσότερες ώρες. Κατά τη διάρκεια των εν λόγω περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη διάθεσή του καμπίνα ύπνου.»

Τροπολογία 390

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 6 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 10 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

1. Η επιχείρηση μεταφορών δεν αμείβει τους οδηγούς που απασχολεί ή διαθέτει, ακόμη και εάν οι αμοιβές έχουν τη μορφή επιδόματος ή μισθολογικής αύξησης, σε συνάρτηση με τις διανυόμενες αποστάσεις

6α) Στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η επιχείρηση μεταφορών δεν αμείβει τους οδηγούς που απασχολεί ή διαθέτει, ακόμη και εάν οι αμοιβές έχουν τη μορφή επιδόματος ή μισθολογικής αύξησης, σε συνάρτηση με τις διανυόμενες αποστάσεις,

ή/και **με** τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εάν οι αμοιβές αυτές **είναι τέτοιας φύσεως ώστε να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια ή/και να** ενθαρρύνουν την παράβαση του παρόντος κανονισμού.

την ταχύτητα παράδοσης ή/και τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εάν οι αμοιβές αυτές ενθαρρύνουν την παράβαση του παρόντος κανονισμού.»

Τροπολογία 391

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 12 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, ο οδηγός μπορεί να παρεκκλίνει από το άρθρο 8 παράγραφος 2 και **από το άρθρο 8 παράγραφος 6 δεύτερο εδάφιο** για να είναι σε θέση να φθάσει **σε κατάλληλο κατάλυμα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8 παράγραφος 8α** προκειμένου να λάβει εκεί ημερήσια ή εβδομαδιαία ανάπαυση. Η εν λόγω παρέκκλιση δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την υπέρβαση του ημερήσιου ή του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης ή τη μείωση της ημερήσιας ή της εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης. 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 στο κατάλληλο κατάλυμα.

Τροπολογία

Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται **έτσι** σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, ο οδηγός μπορεί **κατ' εξαίρεση** να παρεκκλίνει από το άρθρο 6 παράγραφος 1 και 2 **μετά από ανάπαυση 30 λεπτών**, για να είναι σε θέση να φθάσει **εντός δύο ωρών** στο **επιχειρησιακό κέντρο του εργοδότη που είναι η κανονική έδρα του οδηγού και στο οποίο ξεκινά η κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης του οδηγού. Ο οδηγός αναφέρει τον λόγο της παρέκκλισης χειρογράφως στο εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου. Περίοδοι έως και δύο ωρών αντισταθμίζονται με ισοδύναμη περίοδο ανάπαυσης, η οποία λαμβάνεται εν συνόλω μαζί με οποιαδήποτε περίοδο ανάπαυσης μέχρι το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.**

Τροπολογία 392

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – στοιχείο δ

δ) οχήματα ή συνδυασμός οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς παροχής καθολικής υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 της οδηγίας 97/67/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, για την παράδοση αντικειμένων **στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας.**

7α) Στο άρθρο 13 παράγραφος 1, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) οχήματα ή συνδυασμός οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς παροχής καθολικής υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 της οδηγίας 97/67/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών, για την παράδοση αντικειμένων **ως μέρος ταχυδρομικών αντικειμένων όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 6 της οδηγίας 97/67/EK.**».

Τροπολογία 393

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 13– παράγραφος 1 – στοιχείο ε

ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά **επιφάνειας** 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·

7β) Στο άρθρο 13 παράγραφος 1, το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά **ή σε περιοχές απομακρυσμένες από την υπόλοιπη εθνική επικράτεια, που διαθέτουν έκταση** κάτω των 2 300 τετραγωνικών χιλιομέτρων, **δεν συνδέονται** με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή

σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα, *και δεν συνορεύουν με κανένα άλλο κράτος μέλος*»

Τροπολογία 394

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 7 γ (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 13 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιστ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

7γ) Στο άρθρο 13 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ιστ α) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 44 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται από κατασκευαστική επιχείρηση εντός ακτίνας 100 km από τη βάση της επιχείρησης, και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των οχημάτων δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού.»

Τροπολογία 395

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 14 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν, όταν συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, προσωρινή εξαίρεση για χρονικό διάστημα

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.

που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες, η οποία είναι δεόντως αιτιολογημένη και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή.

Οι πληροφορίες αυτές δημοσιεύονται σε ειδικό δημόσιο ιστότοπο τον οποίο διατηρεί η Επιτροπή σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ.

Τροπολογία 396

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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.**

Τροπολογία

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. **Προς όφελος των συνθηκών εργασίας των οδηγών, καθώς και της οδικής ασφάλειας και της επιβολής των κανόνων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν χώρους στάθμευσης και ανάπαυσης που τον χειμώνα δεν θα έχουν χιόνι ή πάγο, ιδίως στις εξόχως απόκεντρες και/ή περιφερειακές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.**

Τροπολογία 397

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 9 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 17 – παράγραφος 3 α (νέα)

9α) Στο άρθρο 17, προστίθεται η εξής παράγραφος:

«3α. Η έκθεση περιλαμβάνει αξιολόγηση της χρήσης των συστημάτων αυτόνομης οδήγησης στα κράτη μέλη και της δυνατότητας του οδηγού να καταγράφει την περίοδο κατά την οποία είναι ενεργοποιημένο ένα σύστημα αυτόνομης οδήγησης, και συνοδεύεται, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, στην οποία περιλαμβάνονται οι αναγκαίες απαιτήσεις προκειμένου ο οδηγός να καταγράφει τα εν λόγω στοιχεία στον ευφυή ταχογράφο.»

Τροπολογία 398

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 10

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 19 – παράγραφος 1

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 Συμβουλίου¹², 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

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις 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 **και** ανάλογες με τη **βαρύτητα των παραβάσεων, όπως ορίζεται στο** παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹², αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 δεν υπόκειται σε

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.

περισσότερες της μιας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη, **έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 29 δεύτερο εδάφιο**, κοινοποιούν στην Επιτροπή **τους** εν λόγω **κανόνες και μέτρα, καθώς και τη μέθοδο και τα κριτήρια που επιλέγονται σε εθνικό επίπεδο για την αξιολόγηση της αναλογικότητάς τους**. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση κάθε μεταγενέστερη **τροποποίηση που επηρεάζει τους εν λόγω κανόνες και μέτρα**. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη **σχετικά με τους εν λόγω κανόνες και μέτρα, καθώς και σχετικά με κάθε τροποποίησή τους**.

Οι πληροφορίες αυτές δημοσιεύονται σε ειδικό δημόσιο ιστότοπο τον οποίο διατηρεί η Επιτροπή σε όλες τις γλώσσες της ΕΕ, και ο οποίος περιλαμβάνει αναλυτική ενημέρωση σχετικά με τις κυρώσεις αυτού του είδους που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη της ΕΕ.

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).

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).

Τροπολογία 399

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 25 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό κοινών προσεγγίσεων σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2.

Τροπολογία

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό κοινών προσεγγίσεων **για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού** σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2.

Τροπολογία 400

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 12 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Παράρτημα (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

12α) Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

«Ελάχιστες απαιτήσεις για τους χώρους στάθμευσης

Μέρος Α: Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης

1) Τουαλέτες με βρύσες, οι οποίες είναι καθαρές και σε κατάσταση λειτουργίας, και ελέγχονται τακτικά:

- έως και 10 θέσεις, τουλάχιστον ένας χώρος τουαλετών με τέσσερις τουαλέτες·

- 10 έως και 25 θέσεις, τουλάχιστον ένας χώρος τουαλετών με οκτώ τουαλέτες·

- 25 έως και 50 θέσεις, τουλάχιστον δύο χώροι τουαλετών με 10 τουαλέτες ο καθένας·

- 50 έως και 75 θέσεις, τουλάχιστον δύο χώροι τουαλετών με 15 τουαλέτες ο καθένας·

- 75 έως και 125 θέσεις, τουλάχιστον τέσσερις χώροι τουαλετών με 15

τουαλέτες ο καθένας·

- πάνω από 125 θέσεις, τουλάχιστον έξι χώροι τουαλετών με 15 τουαλέτες ο καθένας.

2) Ντουζιέρες οι οποίες είναι καθαρές και σε κατάσταση λειτουργίας, και ελέγχονται τακτικά:

- έως και 10 θέσεις, τουλάχιστον ένας χώρος ντους με δύο ντουζιέρες·

- 25 έως και 50 θέσεις, τουλάχιστον δύο χώροι ντους με πέντε ντουζιέρες ο καθένας·

- 50 έως και 75 θέσεις, τουλάχιστον δύο χώροι ντους με 10 ντουζιέρες ο καθένας·

- 75 έως και 125 θέσεις, τουλάχιστον τέσσερις χώροι ντους με 12 ντουζιέρες ο καθένας·

- πάνω από 125 θέσεις, τουλάχιστον έξι χώροι ντους με 15 ντουζιέρες ο καθένας.

3) Επαρκής πρόσβαση σε πόσιμο νερό·

4) Κατάλληλες εγκαταστάσεις μαγειρέματος, σνακ μπαρ ή εστιατόριο·

5) Κατάστημα με ποικιλία τροφίμων, ποτών κ.λπ. στον χώρο ή πλησίον του χώρου·

6) Κάδοι απορριμμάτων σε επαρκή αριθμό και επαρκούς χωρητικότητας·

7) Στέγαστρο για προστασία από τη βροχή ή τον ήλιο κοντά στον χώρο στάθμευσης·

8) Προβλέπεται σχέδιο έκτακτης ανάγκης και διαχείριση έκτακτων καταστάσεων, και υπάρχουν επαφές έκτακτης ανάγκης τις οποίες γνωρίζει το προσωπικό·

9) Τραπέζια για πικνίκ με πάγκους, ή εναλλακτικές λύσεις, σε εύλογο αριθμό·

10) Ειδική υπηρεσία Wi-Fi·

11) Σύστημα κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης χωρίς μετρητά·

12) Σύστημα ένδειξης των διαθέσιμων θέσεων επί τόπου και διαδικτυακά·

13) Οι εγκαταστάσεις είναι φιλικές προς τα δύο φύλα.

Μέρος Β: Χαρακτηριστικά ασφαλείας

1) Συνεχής διαχωρισμός του χώρου στάθμευσης από τον περιβάλλοντα χώρο, π.χ. με φράχτες ή εναλλακτικά φράγματα, ο οποίος εμποδίζει την τυχαία είσοδο και την εσκεμμένη παράνομη είσοδο ή καθυστερεί την είσοδο·

2) Μόνον χρήστες και υπάλληλοι του χώρου στάθμευσης φορτηγών μπορούν να έχουν πρόσβαση στον χώρο στάθμευσης·

3) Ψηφιακή καταγραφή του χώρου (τουλάχιστον 25 fps). Το σύστημα καταγράφει είτε συνεχόμενα είτε με ανίχνευση των κινήσεων·

4) Σύστημα τηλεόρασης κλειστού κυκλώματος (CCTV) που έχει τη δυνατότητα να καλύπτει όλη την περίφραξη, ώστε να διασφαλίζεται ότι κάθε δραστηριότητα κοντά στην περίφραξη ή ακριβώς πάνω στην περίφραξη μπορεί να καταγραφεί ευκρινώς (καταγραφή βίντεο CCTV)·

5) Επιτήρηση του χώρου με περιπολίες ή άλλο τρόπο·

6) Κάθε εγκληματική ενέργεια αναφέρεται στους υπαλλήλους του χώρου στάθμευσης φορτηγών και στην αστυνομία. Εάν είναι δυνατόν, το όχημα πρέπει να ακινητοποιείται εν αναμονή οδηγίων από την αστυνομία·

7) Λωρίδες κίνησης οχημάτων και πεζών που φωτίζονται διαρκώς·

8) Ασφάλεια των πεζών στους ειδικούς χώρους στάθμευσης·

9) Παρακολούθηση του χώρου στάθμευσης μέσω κατάλληλων και αναλογικών ελέγχων ασφαλείας·

10) Σαφώς επισημασμένοι αριθμοί τηλεφώνου υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης.»

Τροπολογία 401

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 1 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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 Συμβουλίου¹⁴ και την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁵.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

Τροπολογία

-1) Στο άρθρο 1, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

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 Συμβουλίου¹⁴ και την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁵, ***τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, την οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου^{15α}, την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και την οδηγία 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.***

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

15a 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).

Τροπολογία 402

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 2 – παράγραφος 2 – στοιχείο η α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1α) Στο άρθρο 2 παράγραφος 2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ηα) ως «ευφυής ταχογράφος» νοείται ψηφιακός ταχογράφος ο οποίος χρησιμοποιεί υπηρεσία εντοπισμού θέσης βάσει δορυφορικού συστήματος πλοήγησης για τον αυτόματο προσδιορισμό της θέσης του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.»

Τροπολογία 403

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 3 – παράγραφος 4

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

4. Δεκαπέντε έτη μετά που θα αρχίσει να ισχύει η υποχρέωση χρήσης

(-1β) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται ως εξής:

4. Το αργότερο¹... [3 έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος

ταχογράφου, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10, στα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά, ή που κυκλοφορούν σε άλλο κράτος μέλος εκτός του κράτους μέλους εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας, θα πρέπει να εγκαθίσταται σχετικός ταχογράφος.

τροποποιητικού κανονισμού], τα ακόλουθα οχήματα εξοπλίζονται με ευφυή ταχογράφο:

α) οχήματα που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος εκδόσεως της αδειας κυκλοφορίας τους και είναι εξοπλισμένα με αναλογικό ταχογράφο,

β) οχήματα που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος εκδόσεως της αδειας κυκλοφορίας τους και είναι εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος I B του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, στη μορφή που ίσχυε μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2011· ή

γ) οχήματα που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος εκδόσεως της αδειας κυκλοφορίας τους και είναι εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του παραρτήματος I B του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, όπως εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2011·

¹ Με βάση την υπόθεση ότι η δέσμη μέτρων για τις οδικές μεταφορές θα τεθεί σε ισχύ εντός του 2019, και η δεύτερη έκδοση της εκτελεστικής πράξης της Επιτροπής για τους ευφυείς ταχογράφους έως το 2019/2020 (βλ. άρθρο 11 παρακάτω). Στη συνέχεια θα εφαρμοστεί σταδιακή προσέγγιση όσον αφορά τη μετασκευή.».

Τροπολογία 404

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 γ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1γ) Στο άρθρο 3 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4α. Έως τις ... [4 έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], τα οχήματα που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος εκδόσεως της αδειας κυκλοφορίας τους και είναι εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο σύμφωνα με το παράρτημα I Β του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, όπως εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2012, εξοπλίζονται με ευφυή ταχογράφο.»

Τροπολογία 405

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 δ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 3 – παράγραφος 4 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-1δ) Στο άρθρο 3 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4β. Έως τις ... [5 έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], τα οχήματα που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος άλλο από το κράτος μέλος εκδόσεως της αδειας κυκλοφορίας τους και είναι εξοπλισμένα με ευφυή ταχογράφο σύμφωνα με το παράρτημα I Γ του εκτελεστικού κανονισμού της Επιτροπής (ΕΕ) 2016/799¹, εξοπλίζονται με ευφυή ταχογράφο.

¹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος καθορίζει τις απαιτήσεις κατασκευής, δοκιμής, εγκατάστασης, λειτουργίας και επισκευής ταχογράφων και των δομικών στοιχείων τους (ΕΕ L 139 της 26.5.2016, σ. 1).»

Τροπολογία 406

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 ε (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – περίπτωση 3 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1ε) Στο άρθρο 4 παράγραφος 2, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση:

«- διαθέτουν επαρκή χωρητικότητα μνήμης για την αποθήκευση όλων των δεδομένων που απαιτεί ο παρών κανονισμός»

Τροπολογία 407

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 στ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 7 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

-1στ) Στο άρθρο 7, η παράγραφος 1

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν 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, **σύμφωνα με τις οδηγίες 95/46/ΕΚ και 2002/58/ΕΚ και υπό την επίβλεψη της εποπτικής αρχής του κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 28 της οδηγίας 95/46/ΕΚ.**

αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν 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, 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 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) 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.**».

Τροπολογία 408

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο -1 ζ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 7 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Ισχύον κείμενο

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα προστατεύονται έναντι άλλων χρήσεων πέραν εκείνων που συνδέονται άμεσα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό

Τροπολογία

1ζ) στο άρθρο 7 η παράγραφος 2 εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα προστατεύονται έναντι άλλων χρήσεων πέραν εκείνων που συνδέονται άμεσα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό

(ΕΚ) αριθ. 561/2006, σύμφωνα με την παράγραφο 1, όσον αφορά:

(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, 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 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 την παράγραφο 1, όσον αφορά:»

Τροπολογία 409

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- κάθε τρεις ώρες συσσωρευμένου χρόνου οδήγησης και σε κάθε διέλευση συνόρων από το όχημα,

Τροπολογία

- κάθε τρεις ώρες συσσωρευμένου χρόνου οδήγησης και σε κάθε διέλευση συνόρων **κράτους μέλους** από το όχημα,

Τροπολογία 410

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 – περίπτωση 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

- Τροπολογία*
- **κάθε φορά που το όχημα εκτελεί δραστηριότητες φόρτωσης ή**

Τροπολογία 411

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Στο άρθρο 8 παράγραφος 1, παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συμμόρφωσης από τις ελεγκτικές αρχές, ο ευφυής ταχογράφος καταγράφει επίσης εάν το όχημα έχει χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, όπως απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.».

Τροπολογία 412

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εδάφιο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Στο άρθρο 8 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά από τις ... [24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] εξοπλίζονται με ταχογράφο σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο δεύτερη περίπτωση και το άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του

Τροπολογία 413/αναθ.

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 γ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 9 – παράγραφος 2

Ισχύον κείμενο

2. Δεκαπέντε έτη αφότου αρχίσει να ισχύει η υποχρέωση χρήσης ταχογράφου στα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά όπως προβλέπεται στο παρόν άρθρο και στα άρθρα 8 και 10, 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. Έως τότε, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν κατά πόσον θα εφοδιάσουν τις ελεγκτικές αρχές τους με αυτόν τον εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού.

Τροπολογία

(1γ) Στο άρθρο 9, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Έως τις ... [1 έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], 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. Έως τότε, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν κατά πόσον θα εφοδιάσουν τις ελεγκτικές αρχές τους με αυτόν τον εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού.»

Τροπολογία 414

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 δ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

1δ) Στο άρθρο 9, η παράγραφος 3

3. Η επικοινωνία της παραγράφου 1 πραγματοποιείται με τον ταχογράφο μόνο εφόσον το ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές με τον εξοπλισμό τους. Η συσκευή ασφαρίζεται 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 **του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006** και του παρόντος κανονισμού και στα συνεργεία εφόσον είναι απαραίτητο για να επαληθεύσουν την ορθή λειτουργία του ταχογράφου.

Τροπολογία 415

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 ε (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 11 – παράγραφος 1

Ισχύον κείμενο

Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι ο ευφυής ταχογράφος τηρεί τις αρχές και πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει τις λεπτομερείς διατάξεις που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή των άρθρων 8, 9 και 10, εξαιρουμένων οποιωνδήποτε διατάξεων σχετικά με την καταγραφή πρόσθετων δεδομένων από τον ταχογράφο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 42 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 ασφαρίζεται ώστε να διαφυλάσσονται η ακεραιότητα **των δεδομένων** 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 ενωσιακών νομικών πράξεων που ορίζει το άρθρο 7 παράγραφος 1** και του παρόντος κανονισμού και στα συνεργεία εφόσον είναι απαραίτητο για να επαληθεύσουν την ορθή λειτουργία του ταχογράφου.

Τροπολογία

1ε) Στο άρθρο 11, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

«Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι ο ευφυής ταχογράφος τηρεί τις αρχές και πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει τις λεπτομερείς διατάξεις που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή των άρθρων 8, 9 και 10, εξαιρουμένων οποιωνδήποτε διατάξεων σχετικά με την καταγραφή πρόσθετων δεδομένων από τον ταχογράφο.

Έως τις ... [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού

κανονισμού], η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με την καταγραφή κάθε διέλευσης των συνόρων από οχήματα που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο δεύτερη περίπτωση και στο άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 42 παράγραφος 3.»

Τροπολογία 416

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 1 στ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 34 – παράγραφος 5 – στοιχείο β – σημείο (iv)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(iv) με το σύμβολο  : διάλειμμα ή ανάπαυση

Τροπολογία

1στ) Στο άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) το σημείο iv) τροποποιείται ως εξής:

«(iv) με το σύμβολο  : διάλειμμα, ανάπαυση, ετήσια άδεια ή αναρρωτική άδεια,,

με το σύμβολο

«πορθμείο/σιδηρόδρομος»: επιπλέον του

συμβόλου  : η περίοδος ανάπαυσης επί του πορθμείου ή σιδηροδρόμου, όπως απαιτείται από το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

Τροπολογία 417

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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, καθώς και τον τόπο και τον χρόνο κάθε διέλευσης συνόρων που πραγματοποιεί **με το όχημα, κατά την άφιξή του σε κατάλληλο τόπο στάθμευσης**. 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.

Τροπολογία

7. Όταν ο ταχογράφος αδυνατεί να καταγράψει αυτομάτως τη διέλευση των συνόρων, ο οδηγός εισάγει, στον **πρώτο δυνατό και διαθέσιμο τόπο στάθμευσης**, το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται ο ημερήσιος χρόνος εργασίας του, καθώς και τον τόπο και τον χρόνο κάθε διέλευσης συνόρων που πραγματοποιεί. **Ο κωδικός της χώρας μετά τη διέλευση των συνόρων και την είσοδο σε νέα χώρα εισάγεται στον ταχογράφο υπό τον τίτλο BEGIN**. 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.

Τροπολογία 418

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2 α (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 34 – παράγραφος 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α) Στο άρθρο 34 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7α. Στους οδηγούς παρέχεται κατάρτιση σχετικά με τη σωστή χρήση του ταχογράφου, ώστε να αξιοποιούνται πλήρως οι δυνατότητες του εξοπλισμού.

Οι οδηγοί δεν πρέπει να επιβαρύνονται με το κόστος της εν λόγω κατάρτισης, το οποίο θα πρέπει να καλύπτεται από τον εργοδότη τους.»

Τροπολογία 419

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2 β (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 34 – παράγραφος 7 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2β) Στο άρθρο 34 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7β. Θα πρέπει να καταρτιστούν όσο το δυνατό περισσότερες ελεγκτικές αρχές στην ορθή ανάγνωση και παρακολούθηση ενός ταχογράφου.»

Τροπολογία 420

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2 γ (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Άρθρο 36 – παράγραφος 1 – σημείο i

Ισχύον κείμενο

Τροπολογία

(i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας ημέρας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες **28** ημέρες,

2γ) Στο άρθρο 36 παράγραφος 1, το σημείο i) τροποποιείται ως εξής:

«(i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας ημέρας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες **56 ημέρες,»**

Τροπολογία 421

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2 δ (νέο)

Ισχύον κείμενο

(iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων **28** ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Τροπολογία

(2δ) Στο άρθρο 36 παράγραφος 1, το σημείο iii) τροποποιείται ως εξής:

«iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων **56** ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

Τροπολογία 422

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – σημείο 2 ε (νέο)

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014

Ισχύον κείμενο

(ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων **28** ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006,

Τροπολογία

(2ε) Στο άρθρο 36 παράγραφος 2, το σημείο ii) αντικαθίσταται ως εξής:

«**(ii)** κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων **56** ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006,»