



Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2023
(OR. en)

15972/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0155(COD)

TRANS 535
SOC 824
CODEC 2265

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 15208/23

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 9734/23

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 κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 24 Μαΐου 2023 η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο 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 κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών.

2. Στόχος της πρότασης είναι η πιο ευέλικτη κατανομή των διαλειμμάτων και του χρόνου ανάπαυσης για τους επαγγελματίες οδηγούς που παρέχουν υπηρεσίες έκτακτων μεταφορών επιβατών, καθώς και η εναρμόνιση των κανόνων μεταξύ διεθνών και εγχώριων υπηρεσιών αυτού του είδους. Η Επιτροπή δεν προτείνει αλλαγές όσον αφορά την κατώτατη διάρκεια των διαλειμμάτων ή των περιόδων ανάπαυσης ή τα ανώτατα όρια χρόνου οδήγησης. Γενικός στόχος είναι να εξασφαλιστούν αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες για τους επιβάτες και, ταυτόχρονα, να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας των οδηγών, ιδίως για να ελαχιστοποιηθούν το άγχος και η κόπωσή τους.
3. Οι ειδικοί κανόνες σχετικά με τα διαλείμματα και τον χρόνο ανάπαυσης για τις υπηρεσίες έκτακτων μεταφορών επιβατών υπαγορεύονται από τα χαρακτηριστικά αυτών των υπηρεσιών, τα οποία διαφέρουν από τα αντίστοιχα των υπηρεσιών τακτικών μεταφορών επιβατών και των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Εν προκειμένω, περιλαμβάνονται:
- η εποχικότητα,
 - η αλληλεπίδραση με τους επιβάτες,
 - οι συχνές συγκυριακές αλλαγές που προκύπτουν στον προγραμματισμό,
 - λιγότερος κατά μέσο όρο ημερήσιος χρόνος οδήγησης, και
 - πιο συγκεντρωμένη οδήγηση στην αρχή και στο τέλος της διαδρομής.

Το 2020 οι ευρωπαίοι νομοθέτες ζήτησαν από την Επιτροπή να αξιολογήσει πιθανούς σχετικούς κανόνες¹.

¹ Βλέπε άρθρο 8 παράγραφος 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, που θεσπίστηκε με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054, ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ως αρμόδια επί της πρότασης επιτροπή, με εισηγήτρια την κα Henna VIRKKUNEN (EPP, ΦΙ), και την Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων (EMPL) ως συνδεδεμένη επιτροπή, με εισηγήτρια την κα Marianne VIND (S&D, ΔΑ). Στις 7 Νοεμβρίου 2023 πραγματοποιήθηκε ψηφοφορία επί της έκθεσης της κας VIND και στις 16 Νοεμβρίου 2023 επί της έκθεσης της κας VIRKKUNEN. Η ψηφοφορία στην Ολομέλεια έχει προγραμματιστεί για την εβδομάδα 11-14 Δεκεμβρίου 2023.
5. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε στις 21 Σεπτεμβρίου 2023. Η Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μην γνωμοδοτήσει.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΩΝ

6. Η πρόταση και η εκτίμηση επιπτώσεών της υποβλήθηκαν στην Ομάδα «Χερσαίες μεταφορές» στις 7 Ιουνίου 2023 υπό τη σουηδική Προεδρία. Ορισμένες αντιπροσωπίες επισήμαναν ότι θα προτιμούσαν να είχε εκπονηθεί συμπληρωματική επιστημονική μελέτη για την αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων των νέων κανόνων στην κόπωση του οδηγού.
7. Στη συνέχεια, το νομοθετικό κείμενο συζητήθηκε μεταξύ 7 Ιουλίου και 13 Νοεμβρίου 2023 υπό την ισπανική Προεδρία. Οι αντιπροσωπίες υποστήριξαν καταρχήν τη θέσπιση πιο ευέλικτων κανόνων για τους οδηγούς στις υπηρεσίες έκτακτων μεταφορών επιβατών. Υπήρχαν δισταγμένες απόψεις ως προς το επιθυμητό πεδίο της ευελιξίας και τις σχετικές διασφαλίσεις, ιδίως όσον αφορά τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα στον χρόνο οδήγησης και την αναβολή της έναρξης της ημερήσιας ανάπαυσης. Επιπλέον, πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τη δυνατότητα ελέγχου όσον αφορά την πολυπλοκότητα των κανόνων που θα προκύψουν, τα μέσα τεχνικού ελέγχου και τα δικαιολογητικά έγγραφα επί του λεωφορείου.
8. Η Προεδρία κατήρτισε συμβιβαστική πρόταση τον Σεπτέμβριο του 2023 με στόχο την ισορροπημένη διατύπωση του πεδίου εφαρμογής της ευελιξίας και των σχετικών διασφαλίσεων και την ενίσχυση των διατάξεων ελέγχου. Ο εκπρόσωπος της Επιτροπής επιχειρηματολόγησε υπέρ της πρότασης της Επιτροπής και δεν αντιτάχθηκε στο ενδεχόμενο περιορισμένων τροποποιήσεων του κειμένου.

9. Η τελευταία συνεδρίαση της Ομάδας πραγματοποιήθηκε στις 13 Νοεμβρίου 2023. Οι περισσότερες αντιπροσωπίες υποστήριξαν τη συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας. Μία αντιπροσωπία έκρινε ότι η συμβιβαστική πρόταση δεν είναι επαρκώς ισορροπημένη. Όσον αφορά τους ειδικούς κανόνες για τα διαλείμματα και τον χρόνο ανάπαυσης, ορισμένες αντιπροσωπίες επανέλαβαν το αίτημά τους να περιοριστεί η διασφάλιση της ευελιξίας όσον αφορά τη χρήση διαλειμμάτων κατά τη διάρκεια του χρόνου οδήγησης σε ημέρες κατά τις οποίες ο συνολικός χρόνος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις έξι ώρες (αντί των επτά), κάτι που απορρίφθηκε από άλλες. Αυτές οι άλλες αντιπροσωπίες θα μπορούσαν να αποδεχτούν τον περιορισμό σε 7 ώρες, αλλά θα προτιμούσαν, όπως και ο εκπρόσωπος της Επιτροπής, έναν περιορισμό που να συνδέεται με την οδήγηση κατά τη διάρκεια της ημέρας. Μερικές αντιπροσωπίες επανέλαβαν το αίτημά τους για μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την αναβολή του χρόνου ημερήσιας ανάπαυσης και για εφαρμογή της παρέκκλισης αυτής στα ταξίδια διάρκειας άνω των τεσσάρων ημερών (αντί των έξι ημερών).
10. Όσον αφορά τις διατάξεις ελέγχου, ορισμένες αντιπροσωπίες τις έκριναν υπερβολικά επαχθείς και εκφράστηκαν δισταύμενες απόψεις όσον αφορά το εάν η εναρμόνιση του φύλλου πορείας θα πρέπει καλύτερα να καταστεί υποχρεωτική ή ακόμη και να θεσπισθεί απευθείας στον κανονισμό. Επιπλέον, ορισμένες αντιπροσωπίες εκφράστηκαν υπέρ της παροχής κινήτρων για την εισαγωγή μιας μελλοντικής έκδοσης ταχογράφου, καθιστώντας ως προϋπόθεση για τη χρήση παρεκκλίσεων την ύπαρξη της εν λόγω έκδοσης επί του οχήματος, ενώ άλλες αντιτάχθηκαν σε αυτήν την προσέγγιση θεωρώντας την υπερβολικά άκαμπτη.
11. Εν συνεχεία των τροποποιήσεων που επήλθαν στο συμβιβαστικό κείμενο μετά την εν λόγω συνεδρίαση, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων προετοίμασε στις 22 Νοεμβρίου 2023 τον φάκελο για μια γενική προσέγγιση στο Συμβούλιο¹. Ορισμένες αντιπροσωπίες υποστήριξαν τη συμβιβαστική λύση. Δύο αντιπροσωπίες επανέλαβαν το αίτημά τους για μεγαλύτερη ευελιξία στο εύρος των ταξιδιών κατά τη διάρκεια των οποίων θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί η δυνατότητα αναβολής της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης (νέο άρθρο 8 παράγραφος 2α του τροποποιημένου κανονισμού). Ορισμένες άλλες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την προτίμησή τους για διασφάλιση, στο άρθρο 7, που θα περιορίζει την παρέκκλιση στη διάρκεια της ημέρας. Η Προεδρία ολοκλήρωσε τη συζήτηση, αφού αποσαφήνισε το κείμενο της νέας παραγράφου 5 του άρθρου 16 του τροποποιημένου κανονισμού, έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η πρόταση θα πρέπει να υποβληθεί στο Συμβούλιο για γενική προσέγγιση.

¹ Έγγραφο 15208/23.

12. Οι σημαντικές αλλαγές σε σύγκριση με την πρόταση της Επιτροπής μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:
- Όσον αφορά τα τακτικά διαλείμματα κατά τον ημερήσιο χρόνο οδήγησης, η παρέκκλιση που επιτρέπει τη χρήση μικρότερων διαλειμμάτων θα επιτρέψει διάφορα διαλείμματα που καλύπτουν συνολικά 45 λεπτά, υπό την προϋπόθεση ότι κάθε διάλειμμα έχει διάρκεια τουλάχιστον 15 λεπτών. Η παρέκκλιση μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον εάν ο συσσωρευμένος ημερήσιος χρόνος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες,
 - Όσον αφορά τη δυνατότητα αναβολής της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης (άρθρο 8 παράγραφος 2α), η διάρκεια της αναβολής περιορίστηκε σε μία ώρα, αλλά η δυνατότητα αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί δύο φορές κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού ανάλογα με τη διάρκειά του. Η κάλυψη ταξιδιού επεκτάθηκε σε ταξίδια διάρκειας έξι ημερών και άνω (αντί οκτώ).
 - Όσον αφορά τις διατάξεις ελέγχου (άρθρο 16), η ύπαρξη επί του οχήματος φύλλου πορείας, το οποίο χρησιμοποιείται ήδη στις διεθνείς έκτακτες επιβατικές γραμμές, θα αποτελέσει τη βάση αιτιολόγησης οποιασδήποτε παρέκκλισης. Η Επιτροπή δύναται να εναρμονίσει τα έντυπα που θα χρησιμοποιούνται στις εγχώριες υπηρεσίες.
 - Κατά τη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων, φύλλα πορείας που καλύπτουν ταξίδια στο παρελθόν πρέπει επίσης να προσκομίζονται.
 - Η Επιτροπή θα εργαστεί για την επικαιροποίηση των προδιαγραφών για τους ταχογράφους, ώστε να είναι δυνατή η ανάγνωση του είδους της μεταφοράς επιβατών από τις καταγραφές του ταχογράφου.
 - Στο άρθρο 19 διευκρινίστηκε ότι τα κράτη μέλη μπορούν να διώκουν παραβάσεις των σχετικών με τους ταχογράφους κανόνων που διαπράττονται σε άλλο κράτος μέλος, όταν η παράβαση διαπιστώνεται στο έδαφός τους και δεν έχει ακόμη επιβληθεί κύρωση.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

13. Βάσει των ανωτέρω, καλείται το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) να συμφωνήσει γενική προσέγγιση επί του συμβιβαστικού κειμένου που επισυνάπτεται στην παρούσα έκθεση, κατά τη σύνοδό του στις 4 Δεκεμβρίου 2023.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών και όσον αφορά την εξουσία των κρατών μελών να επιβάλλουν κυρώσεις για παραβάσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 που διαπράττονται σε άλλο κράτος μέλος

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 ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

- (1) Οι καλές συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και οι δίκαιοι επιχειρηματικοί όροι για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών είναι ύψιστης σημασίας για τη δημιουργία αποδοτικού, ασφαλούς και κοινωνικά υπεύθυνου κλάδου οδικών μεταφορών, τη διασφάλιση μη διακριτικής μεταχείρισης και την προσέλκυση ειδικευμένων εργαζομένων. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο 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.
- (2) Οι κανόνες σχετικά με τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ εφαρμόζονται στους οδικούς μεταφορείς και στους οδηγούς τους, ανεξάρτητα από το αν εκτελούν μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή αν, όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, η μεταφορά είναι τακτική ή έκτακτη.
- (3) Ωστόσο, ο κλάδος των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών δεν έχει τα ίδια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά με αυτά του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή του κλάδου των τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών χαρακτηρίζονται από υψηλή εποχικότητα και διαφορετικά χρονικά διαστήματα οδήγησης, τα οποία εξαρτώνται από τις τουριστικές δραστηριότητες των επιβατών. Πρέπει να ικανοποιούνται μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα αιτήματα των επιβατών όσον αφορά πρόσθετες στάσεις και αλλαγές δρομολογίων ή ωραρίου, όπου αυτό είναι εφικτό. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών συνεπάγονται γενικά μικρότερο χρόνο οδήγησης σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές μεταφορές με λεωφορεία. Επιπλέον, οι οδηγοί συνήθως κοιμούνται σε ξενοδοχεία και σπάνια οδηγούν τη νύχτα. Από την άλλη πλευρά, οι οδηγοί κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας ενδέχεται να υπόκεινται σε ορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες, οι οποίες συχνά προκύπτουν από αλληλεπιδράσεις με επιβάτες.

¹ 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).

- (4) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι από τους ενιαίους κανόνες που διέπουν τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης δεν ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. Περαιτέρω αξιολογήσεις που διενήργησε η Επιτροπή σχετικά με το θέμα αυτό έδειξαν ότι ορισμένες από τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 σχετικά με τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν είναι κατάλληλες και πρακτικές για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, καθώς έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα οργάνωσης αποδοτικών και υψηλής ποιότητας έκτακτων επιβατικών γραμμών, στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και, κατά συνέπεια, στην οδική ασφάλεια.
- (5) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να προσαρμοστούν οι απαιτήσεις σχετικά με τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, ώστε να ανταποκρίνονται επίσης στις ειδικές απαιτήσεις των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. Είναι επίσης σκόπιμο να ευθυγραμμιστούν οι ισχύοντες κανόνες για τις εθνικές και τις διεθνείς έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών.
- (6) Οι πιο ευέλικτοι κανόνες για τον προγραμματισμό των διαλειμμάτων και των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπονομεύουν την ασφάλεια των οδηγών, την οδική ασφάλεια, να αυξάνουν το επίπεδο κόπωσης των οδηγών ή να οδηγούν σε επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Η ευελιξία αυτή, η οποία θα εφαρμόζεται σε εικοσιτετράωρα κατά τα οποία ο χρόνος οδήγησης δεν υπερβαίνει σωρευτικά τις επτά ώρες, δεν θα πρέπει συνεπώς να μεταβάλει τους ισχύοντες κανόνες που διέπουν τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα και τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο. Θα πρέπει επίσης να εξακολουθήσουν να ισχύουν αμετάβλητες οι ελάχιστες απαιτήσεις για τον χρόνο εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, όπως καθορίζονται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.

¹ Οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35).

- (7) Για να εξασφαλιστεί ο ενιαίος ορισμός των έκτακτων επιβατικών γραμμών, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι ο ορισμός που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ καλύπτει τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς μεταφορές. Είναι επίσης σκόπιμο να επικαιροποιηθεί η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, ο οποίος κατήργησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου².
- (8) Η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμμάτων για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει να εμποδίζει τους εν λόγω οδηγούς να κάνουν τα διαλείμματα ελάχιστης διάρκειας που απαιτούνται για να μπορούν να αναπαύονται σωστά. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ελάχιστη διάρκεια για κάθε διάλειμμα. Συνεπώς, οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χωρίζουν το υποχρεωτικό διάλειμμά τους σε χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, επιπλέον της άλλης δυνατότητας διαχωρισμού ενός διαλείμματος.
- (9) Για να διασφαλιστεί ότι δεν γίνεται κατάχρηση της μεγαλύτερης ευελιξίας στον προγραμματισμό των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, είναι σημαντικό να οριοθετηθεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ευελιξίας και να προβλεφθούν επίσης κατάλληλοι έλεγχοι. Ως εκ τούτου, οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσής τους για μέγιστη περίοδο μίας ώρας, σε περιπτώσεις που ο χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις επτά ώρες, και θα πρέπει να αναβάλλουν την έναρξη μόνο όταν εκτελούν μεμονωμένη έκτακτη μεταφορά διάρκειας τουλάχιστον έξι ημερών. Η ευελιξία αυτή θα πρέπει να περιοριστεί περαιτέρω, ώστε η παρέκκλιση να μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή δύο φορές σε μεμονωμένες έκτακτες μεταφορές διάρκειας τουλάχιστον οκτώ ημερών. Η χρήση της παρέκκλισης δεν μεταβάλλει την τελευταία ώρα έναρξης μιας περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Τέτοιες περιπτώσεις θα πρέπει επίσης να μπορούν να επαληθεύονται με εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή το πρόγραμμα υπηρεσίας, επιπλέον των καταγραφών του ταχογράφου.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

² Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74 της 20.3.1992, σ. 1).

- (10) Ο περιορισμός της δυνατότητας αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης έως και 12 συναπτά εικοσιτετράωρα αποκλειστικά στις διεθνείς έκτακτες επιβατικές γραμμές έχει αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά τον ανόθευτο και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Οι εθνικές έκτακτες επιβατικές γραμμές μπορούν επίσης να παρέχονται υπό τους ίδιους όρους με τις διεθνείς έκτακτες επιβατικές γραμμές όσον αφορά την διανυόμενη απόσταση ή τη διάρκεια ή τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες. Συνεπώς, οι εθνικές έκτακτες επιβατικές γραμμές θα πρέπει επίσης να επωφελούνται από τη δυνατότητα αυτή.
- (10α) Προκειμένου να καταστεί δυνατός ο αποτελεσματικός και αποδοτικός έλεγχος της ορθής χρήσης της ευελιξίας κατά τον προγραμματισμό των διαλειμμάτων και της δυνατότητας αναβολής των περιόδων ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στις έκτακτες επιβατικές γραμμές, οι οδηγοί θα πρέπει να φέρουν επί του οχήματος, καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ένα «φύλλο πορείας», το οποίο θα περιέχει βασικές πληροφορίες σχετικά με το ταξίδι· παρόμοιο φύλλο πορείας χρησιμοποιείται ήδη στις διεθνείς έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009. Σύμφωνα με τις διατάξεις περί ελέγχου του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 όσον αφορά τη χειρόγραφη καταγραφή, οι οδηγοί θα πρέπει επίσης να φέρουν επί του οχήματος έντυπα ή ηλεκτρονικά αντίγραφα των φύλλων πορείας που καλύπτουν έκτακτες μεταφορές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά τις προηγούμενες 28 ημέρες και, από την 31η Δεκεμβρίου 2024, κατά τις προηγούμενες 56 ημέρες. Η Επιτροπή θα πρέπει, κατά την επανεξέταση των τεχνικών προδιαγραφών για τους ταχογράφους, να αναπτύξει δυνατότητα να καταγράφεται το είδος της μεταφοράς επιβατών (τακτική ή έκτακτη επιβατική γραμμή).
- (10β) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, και να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Στην απόφασή του στην υπόθεση C-906/19, το Δικαστήριο κατέστησε σαφές ότι απαγορεύεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν κυρώσεις αφού διαπιστώσουν παράβαση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 η οποία διαπράχθηκε στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και για την οποία δεν έχει ακόμη επιβληθεί κύρωση, και αναγνώρισε στη σκέψη 45 ότι «καθόσον η εν λόγω πτυχή της ισχύουσας ενωσιακής νομοθεσίας μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες [επί των συνθηκών εργασίας των οδηγών και] επί της οδικής ασφάλειας, στον νομοθέτη της Ένωσης εναπόκειται να αποφασίσει τυχόν τροποποίηση». Δεδομένου ότι οι παραβάσεις των δύο αυτών κανονισμών συχνά συμβαίνουν ταυτόχρονα και ότι σκοπός του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 είναι η διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, είναι σκόπιμο η επιβολή κυρώσεων σε επιχείρηση ή σε οδηγό για παράβαση που διαπιστώνεται στο έδαφος ενός κράτους μέλους, αλλά έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, να μπορεί να αφορά παραβάσεις και των δύο κανονισμών.

(11) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός και να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και η οδική ασφάλεια μέσω της εναρμόνισης των κανόνων για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών και να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν κυρώσεις για παραβάσεις των κανόνων που αφορούν τους ταχογράφους οι οποίες διαπιστώνονται στο έδαφός τους ανεξαρτήτως του εδάφους στο οποίο διαπράχθηκαν, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της φύσης των στόχων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(12) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

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

«ιδ) “τακτικές επιβατικές γραμμές”: οι εθνικές και διεθνείς γραμμές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 2 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*·

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

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιδ-α):

«ιδ-α) “έκτακτες επιβατικές γραμμές”: οι εθνικές και διεθνείς έκτακτες γραμμές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009·»·

2) στο άρθρο 7, προστίθεται το ακόλουθο τέταρτο εδάφιο:

«Για οδηγό που εκτελεί μεταφορές σε έκτακτη επιβατική γραμμή, το διάλειμμα που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο μπορεί επίσης να αντικαθίσταται από διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, τα οποία κατανέμονται εντός της περιόδου οδήγησης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, με τρόπο ώστε να τηρείται το πρώτο εδάφιο, υπό τον όρο ότι ο συνολικός σωρευτικός ημερήσιος χρόνος οδήγησης τη συγκεκριμένη ημέρα δεν υπερβαίνει τις επτά ώρες.»

3) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύεται η οδική ασφάλεια, ο οδηγός που εκτελεί μεμονωμένη έκτακτη μεταφορά επιβατών διάρκειας τουλάχιστον έξι συναπτών εικοσιτετραώρων μπορεί να παρεκκλίνει από την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο λαμβάνοντας μία φορά την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης εντός 25 ωρών κατ' ανώτατο όριο από το τέλος της προηγούμενης περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης ή περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό τον όρο ότι ο συνολικός χρόνος οδήγησης τη συγκεκριμένη ημέρα δεν έχει υπερβεί τις επτά ώρες. Εφόσον πληρούνται οι ίδιοι όροι, η παρέκκλιση αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί δύο φορές κατά την εκτέλεση μεμονωμένης έκτακτης μεταφοράς επιβατών διάρκειας τουλάχιστον οκτώ συναπτών εικοσιτετραώρων.»

β) στην παράγραφο 6α, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 6, ο οδηγός που εκτελεί μεμονωμένη μεταφορά σε έκτακτη επιβατική γραμμή επιτρέπεται να αναβάλλει την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης για έως και 12 συναπτά εικοσιτετράωρα που ακολουθούν προηγούμενη κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό τον όρο ότι:»

γ) στην παράγραφο 6α διαγράφεται το στοιχείο α)·

4) στο άρθρο 16 προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Για τους σκοπούς των καθ' οδόν ελέγχων, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να δικαιολογήσει τη χρήση των παρεκκλίσεων του άρθρου 7 παράγραφος 4 και του άρθρου 8 παράγραφοι 2α και 6α:

α) φέροντας επί του οχήματος συμπληρωμένο έντυπο («φύλλο πορείας»). Η επιχείρηση μεταφορών είναι υπεύθυνη για τον εξοπλισμό του οδηγού με συμπληρωμένα φύλλα πορείας πριν από κάθε ταξίδι. Το φύλλο πορείας περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

i) το είδος της επιβατικής γραμμής·

ii) το κύριο δρομολόγιο, συμπεριλαμβανομένων των ημερομηνιών του ταξιδιού·

iii) τον ή τους οικείους μεταφορείς.

β) φέροντας επί του οχήματος έντυπα ή ηλεκτρονικά αντίγραφα των φύλλων πορείας που καλύπτουν τις προηγούμενες 28 ημέρες και, από την 31η Δεκεμβρίου 2024, τις προηγούμενες 56 ημέρες. Η υποχρέωση αυτή παύει να ισχύει όταν το όχημα χρησιμοποιεί ταχογράφο που επιτρέπει την καταγραφή του είδους της επιβατικής γραμμής που αναφέρεται στην παράγραφο 5.

Για τις εθνικές γραμμές, μπορεί να χρησιμοποιείται το φύλλο πορείας που ισχύει για τις διεθνείς γραμμές, προσαρμοσμένο ώστε να αναφέρεται ότι χρησιμοποιείται για εθνικές γραμμές. Η Επιτροπή μπορεί, με εκτελεστική πράξη, να καθορίσει τον μορφότυπο του φύλλου πορείας για τις εθνικές γραμμές με σκοπό την απλούστευση του ελέγχου, κατά περίπτωση. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2α.

5. Για να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή και επιβολή του άρθρου 7 παράγραφος 4 και του άρθρου 8 παράγραφοι 2α και 6α, η Επιτροπή, με την πρώτη ευκαιρία επανεξέτασης του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής ή οποιασδήποτε εκτελεστικής πράξης τον αντικαταστήσει, θα συμπεριλάβει κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές που επιτρέπουν την καταγραφή και αποθήκευση δεδομένων στον ταχογράφο σχετικά με το είδος της μεταφοράς επιβατών, δηλαδή εάν πρόκειται για τακτική ή έκτακτη επιβατική γραμμή. Οι εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2α· η ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων ορίζεται κατόπιν διαβούλευσης με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη.»

5) στο άρθρο 19 παράγραφος 2, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 η οποία διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.»

Άρθρο 2

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.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
