



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 8 Απριλίου 2020
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0123 (COD)

5115/1/20
REV 1

TRANS 8
CODEC 13
PARLNAT 21

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση εν όψει της έγκρισης ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών
– Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 7 Απριλίου 2020

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

**για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και
(ΕΕ) αριθ. 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις
στον τομέα των οδικών μεταφορών**

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 διαδικασία³,

¹ ΕΕ C 197 της 8.6.2018, σ. 38.

² ΕΕ C 176 της 23.5.2018, σ. 57.

³ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2019 [(ΕΕ ...)/ (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα)] και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της ... [(ΕΕ ...)/ (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα)]. Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... [(ΕΕ ...)/ (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα)].

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εμπειρία από την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009¹ και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009² του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου έχει καταδείξει ότι υπάρχει περιθώριο βελτίωσης, σε διάφορα σημεία, των κανόνων που θεσπίζουν οι εν λόγω κανονισμοί.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

- (2) Έως σήμερα, και εκτός εάν η εθνική νομοθεσία προβλέπει κάτι άλλο, οι κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα δεν εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ή με συνδυασμούς οχημάτων που δεν υπερβαίνουν το συγκεκριμένο όριο. Ο αριθμός επιχειρήσεων αυτού του είδους που δραστηριοποιούνται στον κλάδο τόσο των εθνικών όσο και των διεθνών μεταφορών παρουσιάζει αυξητικές τάσεις. Ως αποτέλεσμα, ορισμένα κράτη μέλη έχουν αποφασίσει να εφαρμόσουν τους κανόνες για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 στις εν λόγω επιχειρήσεις. Προκειμένου να αποφευχθούν πιθανά κενά και να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο επαγγελματισμού στον κλάδο που χρησιμοποιεί μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων με επιτρεπόμενη μεικτή μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους μέσω κοινών κανόνων και να επιτευχθεί έτσι σύγκλιση των συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ όλων των μεταφορέων, ο εν λόγω κανονισμός θα πρέπει να τροποποιηθεί. Οι απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα θα πρέπει να καταστούν υποχρεωτικές για τους μεταφορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων, με επιτρεπόμενη μεικτή μάζα που υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, και εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

- (3) Βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, ορισμένες διεθνείς δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών απαλλάσσονται από την απαίτηση κοινοτικής άδειας για την είσοδο στην ευρωπαϊκή αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Στο πλαίσιο της οργάνωσης της αγοράς αυτής, οι επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών που μεταφέρουν εμπορεύματα με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με επιτρεπόμενη μεικτή μάζα που δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους θα πρέπει να απαλλάσσονται από την απαίτηση κοινοτικής άδειας ή άλλης άδειας μεταφοράς.
- (4) Μολονότι τα οχήματα με επιτρεπόμενη μεικτή μάζα κάτω από ορισμένο κατώτατο όριο εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, ο εν λόγω κανονισμός δίνει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόζουν μέρος ή το σύνολο των διατάξεών του στα συγκεκριμένα οχήματα.
- (5) Επί του παρόντος, τα κράτη μέλη δικαιούνται να επιβάλουν πρόσθετες απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, επιπλέον εκείνων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Η δυνατότητα αυτή δεν έχει αποδειχθεί απαραίτητο για την αντιμετώπιση επιτακτικών αναγκών και έχει οδηγήσει σε αποκλίσεις όσον αφορά την εν λόγω πρόσβαση. Είναι συνεπώς σκόπιμο να καταργηθεί.

- (6) Για να καταπολεμηθεί το φαινόμενο των λεγόμενων «εικονικών εταιρειών» και να κατοχυρωθούν ο θεμιτός ανταγωνισμός και ισότιμοι όροι στην εσωτερική αγορά, πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι οδικοί μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε ένα κράτος μέλος έχουν πραγματική και συνεχή παρουσία στο εν λόγω κράτος μέλος και ότι ασκούν τη μεταφορική δραστηριότητά τους από αυτό. Κατά συνέπεια, και με βάση την εμπειρία, πρέπει να αποσαφηνιστούν και να ενισχυθούν οι διατάξεις που αφορούν την ύπαρξη πραγματικού και σταθερού τόπου εγκατάστασης, και παράλληλα να αποφευχθεί η επιβολή δυσανάλογης διοικητικής επιβάρυνσης.
- (7) Για να έχει πραγματική και συνεχή παρουσία στο κράτος μέλος εγκατάστασης η επιχείρηση θα πρέπει ιδίως να εκτελεί μεταφορές με τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό που βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος.

- (8) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 υποχρεώνει τις επιχειρήσεις να εκτελούν πραγματικά και συνεχώς τις δραστηριότητές τους με τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό και τις κατάλληλες εγκαταστάσεις σε κέντρο επιχειρήσεων που βρίσκεται στο κράτος μέλος εγκατάστασης και επιτρέπει την πρόβλεψη επιπλέον απαιτήσεων σε εθνικό επίπεδο, με συνηθέστερη αυτών την απαίτηση να διαθέτουν χώρους στάθμευσης στο κράτος μέλος εγκατάστασης. Ωστόσο, οι εν λόγω απαιτήσεις, οι οποίες εφαρμόζονται ανομοιόμορφα, δεν έχουν αποδειχθεί επαρκείς για να εξασφαλίσουν την πραγματική σύνδεση με το εν λόγω κράτος μέλος, ώστε να καταπολεμηθούν αποτελεσματικά οι «εικονικές εταιρείες» και να μειωθεί ο κίνδυνος συστηματικών ενδομεταφορών και οργάνωσης οδηγών «νομάδων» από μια επιχείρηση στην οποία δεν επιστρέφουν τα οχήματα. Δεδομένου ότι, για την εξασφάλιση της ορθής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των μεταφορών, ενδέχεται να είναι απαραίτητοι συγκεκριμένοι κανόνες σχετικά με το δικαίωμα εγκατάστασης και την παροχή υπηρεσιών, είναι σκόπιμο να εναρμονιστούν περαιτέρω οι απαιτήσεις εγκατάστασης και να ενισχυθούν οι απαιτήσεις που αφορούν την παρουσία των οχημάτων που χρησιμοποιεί ο μεταφορέας στο κράτος μέλος εγκατάστασης. Ο καθορισμός σαφούς ελάχιστου διαστήματος εντός του οποίου πρέπει να επιστρέφει ένα όχημα συμβάλλει επίσης στη διασφάλιση της σωστής συντήρησης των οχημάτων αυτών με τον τεχνικό εξοπλισμό που βρίσκεται στο κράτος μέλος εγκατάστασης, διευκολύνει δε τους ελέγχους.

Ο κύκλος αυτών των επιστροφών θα πρέπει να συγχρονιστεί με την υποχρέωση της επιχείρησης μεταφορών, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, να οργανώνει τις δραστηριότητές της κατά τρόπο που να παρέχει στον οδηγό τη δυνατότητα να επιστρέφει στον τόπο διαμονής του τουλάχιστον κάθε τέσσερις εβδομάδες, ώστε αμφότερες οι υποχρεώσεις να μπορούν να εκπληρωθούν μέσω της επιστροφής του οδηγού μαζί με το όχημα τουλάχιστον κάθε δεύτερο κύκλο τεσσάρων εβδομάδων. Ο συγχρονισμός αυτός ενισχύει το δικαίωμα επιστροφής του οδηγού και μειώνει τον κίνδυνο να πρέπει να επιστρέψει το όχημα μόνο για να εκπληρωθεί η νέα απαίτηση εγκατάστασης. Ωστόσο, η απαίτηση επιστροφής στο κράτος μέλος εγκατάστασης δεν θα πρέπει να επιβάλλει την πραγματοποίηση συγκεκριμένου αριθμού μεταφορών στο κράτος μέλος εγκατάστασης ή να περιορίζει με άλλο τρόπο τη δυνατότητα των μεταφορέων να παρέχουν υπηρεσίες σε ολόκληρη την εσωτερική αγορά.

- (9) Στον βαθμό που η πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εξαρτάται από τα εχέγγυα αξιοπιστίας της εκάστοτε επιχείρησης, απαιτούνται διευκρινίσεις όσον αφορά τα πρόσωπα των οποίων η συμπεριφορά πρέπει να λαμβάνεται υπόψη, τις διοικητικές διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται και τις περιόδους αναμονής για την αποκατάσταση σε περίπτωση που ένας διαχειριστής μεταφορών έχει απολέσει τα εχέγγυα αξιοπιστίας.

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).

- (10) Λόγω του πιθανού σημαντικού αντικτύπου τους στις συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού στην αγορά των οδικών μεταφορών, οι σοβαρές παραβάσεις των εθνικών φορολογικών κανόνων θα πρέπει να προστεθούν στα σχετικά με την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας κριτήρια.
- (11) Λόγω του πιθανού σημαντικού αντικτύπου τους στην αγορά των οδικών μεταφορών και στην κοινωνική προστασία των εργαζομένων, θα πρέπει να προστεθούν στα σχετικά με την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας κριτήρια οι σοβαρές παραβάσεις που αφορούν τους κανόνες της Ένωσης σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές, τις ενδομεταφορές καθώς και το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές.
- (12) Με δεδομένη τη σπουδαιότητα του θεμιτού ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, οι παραβάσεις των σχετικών κανόνων της Ένωσης, περιλαμβανομένων των κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά, όπως οι κανόνες για τις ενδομεταφορές, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας των διαχειριστών μεταφορών και των επιχειρήσεων μεταφορών. Η όροι της ανάθεσης εξουσίας δυνάμει της οποίας η Επιτροπή θα καθορίζει τον βαθμό σοβαρότητας των σχετικών παραβάσεων θα πρέπει να αποσαφηνιστεί αναλόγως.
- (13) Οι εθνικές αρμόδιες αρχές έχουν αντιμετωπίσει δυσκολίες στον καθορισμό των εγγράφων τα οποία οι επιχειρήσεις μπορούν να υποβάλλουν ως απόδειξη της οικονομικής επιφάνειάς τους, ιδίως όταν δεν υπάρχουν επικυρωμένοι ετήσιοι λογαριασμοί. Οι κανόνες σχετικά με τις αποδείξεις που απαιτούνται για την τεκμηρίωση της οικονομικής επιφάνειας χρήζουν αποσαφήνισης.

- (14) Οι επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων, που εκτελούν διεθνείς μεταφορές και τα οποία έχουν επιτρεπόμενη μεικτή μάζα που υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους θα πρέπει να διαθέτουν ελάχιστη οικονομική επιφάνεια προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι έχουν τα μέσα για να εκτελούν μεταφορές σε σταθερή και μακροχρόνια βάση. Ωστόσο, επειδή οι μεταφορές που εκτελούνται με τα εν λόγω οχήματα είναι γενικά περιορισμένου μεγέθους, οι αντίστοιχες απαιτήσεις οικονομικής επιφάνειας θα πρέπει να είναι λιγότερο αυστηρές από εκείνες που ισχύουν για τους μεταφορείς οι οποίοι χρησιμοποιούν οχήματα που υπερβαίνουν το συγκεκριμένο όριο. Οι συνδυασμοί οχημάτων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό της απαιτούμενης οικονομικής επιφάνειας. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εφαρμόζει το υψηλότερο επίπεδο για την οικονομική απαίτηση εφόσον η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα του συνδυασμού οχημάτων υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.
- (15) Προκειμένου να διατηρηθούν και να δημιουργηθούν υψηλά πρότυπα για τις επιχειρήσεις χωρίς αρνητικές επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά των οδικών μεταφορών, θα πρέπει να επιτραπεί στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τις οικονομικές απαιτήσεις που αφορούν τη χρήση βαρέων οχημάτων και στις επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες στο έδαφος τους όσον αφορά τα οχήματα με επιτρεπόμενη μεικτή μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.

- (16) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αξιοπιστία του τομέα των οδικών μεταφορών και να βελτιωθεί η είσπραξη οφειλών προς οργανισμούς δημοσίου δικαίου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις πληρωμής προς δημόσιους φορείς, όπως οι οφειλές φόρου προστιθέμενης αξίας και οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και να απαιτούν να μην έχουν κινηθεί ως προς τις επιχειρήσεις διαδικασίες για την προστασία των στοιχείων του ενεργητικού τους.
- (17) Οι πληροφορίες σχετικά με τους μεταφορείς που περιέχονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο πλήρεις και επικαιροποιημένες ώστε να μπορούν οι εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την επιβολή των σχετικών κανόνων να έχουν επαρκή εποπτεία των υπό διερεύνηση μεταφορέων. Πιο συγκεκριμένα, οι πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό κυκλοφορίας των οχημάτων που διαθέτουν οι μεταφορείς και την αποτίμηση επικινδυνότητας των μεταφορέων εκτιμάται ότι θα συμβάλουν στην καλύτερη εθνική και διασυνοριακή επιβολή των διατάξεων των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Οι κανόνες σχετικά με το εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως.

- (18) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για να εγκρίνει, μεταξύ άλλων, τις τεχνικές διαδικασίες για την ηλεκτρονική διερεύνηση στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των άλλων κρατών μελών. Σε αυτές θα μπορούσαν να περιλαμβάνονται οι διαδικασίες που είναι απαραίτητες για να μπορούν οι αρμόδιες αρχές να έχουν πρόσβαση στην εναρμονισμένη αποτίμηση επικινδυνότητας μιας επιχείρησης βάσει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ στη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου².
- (19) Ο ορισμός της πλέον σοβαρής παράβασης όσον αφορά την υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, δεν συνάδει με την υφιστάμενη σχετική διάταξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Αυτή η ανακολουθία προκαλεί αβεβαιότητα και αποκλίνουσες πρακτικές μεταξύ των εθνικών αρχών που οδηγούν σε δυσχέρειες στην επιβολή των εν λόγω κανόνων. Ο συγκεκριμένος ορισμός θα πρέπει, συνεπώς, να αποσαφηνιστεί προκειμένου να εξασφαλιστεί συνέπεια μεταξύ των δύο κανονισμών.

¹ Οδηγία 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/EK 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).

² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (20) Οι κανόνες σχετικά με τις εθνικές μεταφορές που εκτελούνται σε προσωρινή βάση από μη εγκατεστημένο μεταφορέα σε κράτος μέλος υποδοχής («ενδομεταφορές») θα πρέπει να είναι σαφείς, απλοί και εύκολοι στην εφαρμογή τους, διαφυλάσσοντας ταυτόχρονα το επίπεδο ελευθέρωσης που έχει επιτευχθεί έως σήμερα.
- (21) Οι ενδομεταφορές θα πρέπει να βοηθούν στην αύξηση του συντελεστή φορτίου των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και στη μείωση των διαδρομών χωρίς φορτίο, θα πρέπει δε να επιτρέπονται στον βαθμό που δεν πραγματοποιούνται κατά τρόπο που να δημιουργεί σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα στο σχετικό κράτος μέλος. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι δεν πραγματοποιούνται ενδομεταφορές κατά τρόπο που να δημιουργεί σταθερή ή συνεχή δραστηριότητα, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στους μεταφορείς να εκτελούν ενδομεταφορές στο ίδιο κράτος μέλος εντός ορισμένου χρονικού διαστήματος μετά το τέλος μιας περιόδου ενδομεταφορών.

- (22) Παρόλο που η μεγαλύτερη ελευθέρωση που θεσπίστηκε στο άρθρο 4 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹, σε σύγκριση με τις ενδομεταφορές βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, έχει αποδειχθεί επωφελής για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και θα πρέπει, κατ' αρχήν, να διατηρηθεί, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι δεν χρησιμοποιείται καταχρηστικά. Η εμπειρία δείχνει ότι, σε ορισμένα μέρη της Ένωσης, η διάταξη αυτή έχει χρησιμοποιηθεί συστηματικά για την παράκαμψη του προσωρινού χαρακτήρα των ενδομεταφορών και ως βάση για τη συνεχή παρουσία οχημάτων σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος εγκατάστασης της επιχείρησης. Οι εν λόγω αθέμιτες πρακτικές ενέχουν τον κίνδυνο να οδηγήσουν σε κοινωνικό ντάμπινγκ και να θέσουν σε κίνδυνο την τήρηση του νομικού πλαισίου σχετικά με τις ενδομεταφορές. Θα πρέπει, επομένως, τα κράτη μέλη να έχουν τη δυνατότητα να παρεκκλίνουν από το άρθρο 4 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ και να εφαρμόζουν τις σχετικές με τις ενδομεταφορές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 προκειμένου να αντιμετωπίζουν τέτοια προβλήματα, εισάγοντας αναλογικό όριο για τη συνεχή παρουσία οχημάτων στο έδαφός τους.

¹ 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).

- (23) Η ουσιαστική και αποτελεσματική επιβολή των κανόνων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για θεμιτό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά. Η περαιτέρω ψηφιοποίηση των μέσων επιβολής είναι απαραίτητη προκειμένου να αποδευθύνει ικανότητα επιβολής, να μειωθεί ο περιττός διοικητικός φόρτος που βαρύνει τους διεθνείς μεταφορείς και ιδίως τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, να υπάρξει καλύτερη στόχευση των μεταφορέων υψηλής επικινδυνότητας και να εντοπίζονται οι δόλιες πρακτικές. Οι τρόποι με τους οποίους οι οδικοί μεταφορείς μπορούν να αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες για τις ενδομεταφορές χρήζουν αποσαφήνισης. Οι καθ' οδόν έλεγχοι θα πρέπει να βασίζονται στα έγγραφα μεταφοράς και, εφόσον είναι διαθέσιμες, στις καταγραφές του ταχογράφου. Προκειμένου να απλουστευθεί η υποβολή σχετικών αποδείξεων και η επεξεργασία τους από τις αρμόδιες αρχές, η χρήση και η μετάδοση ηλεκτρονικών πληροφοριών σχετικά με τις μεταφορές θα πρέπει να αναγνωριστούν ως τρόπος απόδειξης της συμμόρφωσης. Ο μορφότυπος που θα χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό αυτό θα πρέπει να εγγυάται την αξιοπιστία και την αυθεντικότητα. Με δεδομένη την αυξανόμενη χρήση της αποτελεσματικής ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών στους κλάδους των μεταφορών και της εφοδιαστικής, είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί συνοχή στα κανονιστικά πλαίσια και να θεσπιστούν διατάξεις που άπτονται της απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών.

- (24) Οι επιχειρήσεις μεταφορών είναι εκείνες στις οποίες απευθύνονται οι κανόνες για τις διεθνείς μεταφορές και, ως τέτοιες, υπόκεινται στις συνέπειες των τυχόν παραβάσεων που διαπράττουν. Ωστόσο, για να αποφεύγονται οι καταχρήσεις από επιχειρήσεις που αναθέτουν με συμβάσεις την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς σε οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να ορίσουν σαφείς και προβλέψιμους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις κατά των αποστολέων, των πρακτόρων μεταφορών, των εργολάβων και των υπεργολάβων σε περιπτώσεις όπου γνώριζαν ή, βάσει όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς που αναθέτουν ενέχουν παραβάσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.
- (25) Η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας, της οποίας το πεδίο δραστηριοτήτων, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, καλύπτει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην παροχή συνδρομής προς τα κράτη μέλη για την κατάλληλη επιβολή των κανόνων του παρόντος κανονισμού. Ο ρόλος αυτός θα αφορά ειδικότερα τους συντονισμένους ελέγχους, τη διευκόλυνση της συνεργασίας και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, την προώθηση και την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, την υποστήριξη της ανάπτυξης ικανοτήτων, την κατάρτιση και τις ενημερωτικές εκστρατείες.

¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 883/2004, (ΕΕ) αριθ. 492/2011 και (ΕΕ) 2016/589 και την κατάργηση της απόφασης (ΕΕ) 2016/344 (ΕΕ L 186 της 11.7.2019, σ. 21).

(26) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις της αγοράς και η τεχνολογική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αντικείμενο την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου¹. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ισότιμη συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

¹ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (27) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η καθιέρωση ενός βαθμού εναρμόνισης σε ορισμένους τομείς οι οποίοι δεν είχαν έως σήμερα εναρμονιστεί μέσω του ενωσιακού δικαίου, ειδικά όσον αφορά τις μεταφορές με ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και τις πρακτικές επιβολής, και η σύγκλιση των όρων ανταγωνισμού και η βελτίωση της επιβολής, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της φύσης των επιδιωκόμενων στόχων σε συνδυασμό με τη διασυνοριακή φύση των οδικών μεταφορών, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται 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 επιδιωκόμενων στόχων.
- (28) Ως εκ τούτου, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

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

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 1, η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:
 - α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «α) στις επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, και που εκτελούν αποκλειστικά εθνικές μεταφορές στο κράτος μέλος εγκατάστασής τους»·
 - β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:
 - «αα) στις επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους»·

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

«β) στις επιχειρήσεις που εκτελούν οδικές μεταφορές επιβατών αποκλειστικά για μη εμπορικούς σκοπούς ή των οποίων η κύρια δραστηριότητα δεν είναι οι οδικές μεταφορές επιβατών.»

δ) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για τους σκοπούς του στοιχείου β) του πρώτου εδαφίου, κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτου ή για ίδιο λογαριασμό, για την οποία δεν εισπράττεται άμεση ή έμμεση αμοιβή και η οποία δεν παράγει άμεσα ή έμμεσα εισόδημα για τον οδηγό του οχήματος ή άλλους και δεν συνδέεται με επαγγελματική δραστηριότητα θεωρείται μεταφορά αποκλειστικά για μη εμπορικούς σκοπούς.»

2) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 απαλείφεται.

3) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Όροι σχετικοί με την απαίτηση εγκατάστασης

1. Για να πληροί την απαίτηση του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α), στο κράτος μέλος εγκατάστασης μια επιχείρηση πρέπει:
 - α) να διαθέτει χώρο στον οποίο μπορεί να έχει πρόσβαση στα πρωτότυπα των βασικών εμπορικών εγγράφων της, είτε σε ηλεκτρονική είτε σε άλλη μορφή, ιδίως στις συμβάσεις μεταφορών, τα έγγραφα σχετικά με τα οχήματα που διαθέτει η επιχείρηση, τα λογιστικά έγγραφα, τα έγγραφα διαχείρισης του προσωπικού, τις συμβάσεις εργασίας, τα έγγραφα κοινωνικής ασφάλισης, τα έγγραφα που περιέχουν στοιχεία σχετικά με την αποστολή και την απόσπαση οδηγών, τα έγγραφα που περιέχουν στοιχεία σχετικά με τις ενδομεταφορές και τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης, καθώς και κάθε άλλο έγγραφο στο οποίο πρέπει να έχει πρόσβαση η αρμόδια αρχή για να ελέγξει τη συμμόρφωση της επιχείρησης με τους όρους που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό·
 - β) να οργανώνει τη δραστηριότητα του στόλου οχημάτων της κατά τρόπο ώστε τα οχήματα που είναι στη διάθεση της επιχείρησης και χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές να επιστρέφουν σε ένα από τα επιχειρησιακά κέντρα στο εν λόγω κράτος μέλος τουλάχιστον εντός οκτώ εβδομάδων αφότου έφυγαν από αυτό·

- γ) να είναι εγγεγραμμένη στο μητρώο εμπορικών εταιρειών του συγκεκριμένου κράτους μέλους ή σε ανάλογο μητρώο εφόσον αυτό απαιτείται από την εθνική νομοθεσία·
- δ) να υπόκειται σε φόρο εισοδήματος και, εφόσον αυτό απαιτείται από την εθνική νομοθεσία, να διαθέτει έγκυρο αριθμό φορολογικού μητρώου φόρου προστιθέμενης αξίας·
- ε) μόλις χορηγηθεί άδεια, να διαθέτει ένα ή περισσότερα οχήματα, τα οποία έχουν ταξινομηθεί ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία και έχουν λάβει άδεια χρήσης σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω κράτους μέλους, ανεξάρτητα από το κατά πόσον της ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα ή, για παράδειγμα, τα κατέχει βάσει σύμβασης αγοράς με δόσεις, βάσει σύμβασης μίσθωσης ή βάσει χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing)·
- στ) να εκτελεί πραγματικά και συνεχώς τις διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητές της με τον κατάλληλο εξοπλισμό και τις κατάλληλες εγκαταστάσεις σε χώρο, όπως αναφέρεται στο στοιχείο α), που βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος και να διαχειρίζεται τις μεταφορές της πραγματικά και συνεχώς χρησιμοποιώντας τα οχήματα που αναφέρονται στο στοιχείο ζ) με τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό που βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος·
- ζ) να έχει διαρκώς στην τακτική της διάθεση έναν αριθμό οχημάτων συμβατών προς τους όρους του στοιχείο ε) και οδηγών που έχουν κανονικά τη βάση τους σε επιχειρησιακό κέντρο στο εν λόγω κράτος μέλος, ο οποίος και στις δύο περιπτώσεις να είναι ανάλογος προς τον όγκο των μεταφορών που εκτελεί.

2. Πέραν των απαιτήσεων που καθορίζονται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από μια επιχείρηση να έχει στο κράτος μέλος εγκατάστασης:

- α) αναλογικά προς το μέγεθος της δραστηριότητας της επιχείρησης, κατάλληλα ειδικευμένο διοικητικό προσωπικό στους χώρους ή διαχειριστή μεταφορών διαθέσιμο κατά τις συνήθεις ώρες εργασίας·
- β) αναλογικά προς το μέγεθος της δραστηριότητας της επιχείρησης, επιχειρησιακή υποδομή πέραν του τεχνικού εξοπλισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο στ) στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένου γραφείου που να είναι ανοικτό κατά τις συνήθεις ώρες εργασίας.»

4) Το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προκειμένου να καθοριστεί κατά πόσον μια επιχείρηση πληροί την απαίτηση αυτή, τα κράτη μέλη εξετάζουν τη συμπεριφορά της εν λόγω επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς της επιχείρησης, των εκτελεστικών διευθυντών και οιοδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος. Τυχόν αναφορά στο παρόν άρθρο σε καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις περιλαμβάνει καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις της ίδιας της επιχείρησης, των διαχειριστών μεταφοράς της επιχείρησης, των εκτελεστικών διευθυντών ή οιοδήποτε άλλου σχετικού προσώπου καθορίσει το κάθε κράτος μέλος.»

- ii) στο σημείο vi) του στοιχείου α) του τρίτου εδαφίου, η λέξη «και» απαλείφεται
 - iii) στο στοιχείο α) του τρίτου εδαφίου προστίθεται το ακόλουθο σημείο:
 - «vii) του φορολογικού δικαίου· και»·
 - iv) στο στοιχείο β) του τρίτου εδαφίου προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:
 - «xi) την απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές·
 - xii) το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές·
 - xiii) τις ενδομεταφορές.»·
- β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 τρίτο εδάφιο στοιχείο β), σε περίπτωση που ο διαχειριστής μεταφορών ή η επιχείρηση μεταφορών έχει, σε ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, καταδικαστεί για σοβαρό ποινικό αδίκημα ή υποστεί κύρωση για μια από τις πλέον σοβαρές παραβάσεις των κανόνων της Ένωσης που παρατίθενται στο παράρτημα IV, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εγκατάστασης κινεί και ολοκληρώνει με τον κατάλληλο τρόπο και σε εύθετο χρόνο διοικητική διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, επιτόπια επιθεώρηση των χώρων της εν λόγω επιχείρησης.

Στη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, ο διαχειριστής μεταφορών ή οι άλλοι νόμιμοι αντιπρόσωποι της επιχείρησης μεταφορών, κατά περίπτωση, έχουν το δικαίωμα να εκθέσουν τα επιχειρήματά τους και να δώσουν εξηγήσεις.

Στη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, η αρμόδια αρχή εκτιμά κατά πόσον, λόγω ειδικών συνθηκών, η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας θα συνιστούσε στη συγκεκριμένη περίπτωση δυσανάλογη αντίδραση. Στο πλαίσιο αυτής της εκτίμησης, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη τον αριθμό σοβαρών παραβάσεων των εθνικών και ενωσιακών κανόνων όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο, καθώς και τον αριθμό των πλέον σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης που παρατίθενται στο παράρτημα IV, για τις οποίες ο διαχειριστής μεταφορών ή η επιχείρηση μεταφορών έχει καταδικαστεί ή υποστεί κυρώσεις. Κάθε τέτοια απόφαση αιτιολογείται δεόντως.

Όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας θα ήταν δυσανάλογη αντίδραση, αποφασίζει ότι η εν λόγω επιχείρηση συνεχίζει να πληροί τα εχέγγυα αξιοπιστίας. Η αιτιολογία της απόφασης καταχωρίζεται στο εθνικό μητρώο. Ο αριθμός των αποφάσεων αυτών επισημαίνεται στην έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 26 παράγραφος 1.

Όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας δεν θα ήταν δυσανάλογη αντίδραση, η καταδίκη ή η κύρωση οδηγεί στην απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την κατάρτιση καταλόγου κατηγοριών, τύπων και βαθμών σοβαρότητας των σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο στοιχείο β), οι οποίες, επιπλέον των παραβάσεων που ορίζονται στο παράρτημα IV, μπορούν να οδηγήσουν σε απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας. Κατά τον καθορισμό των προτεραιοτήτων για τους ελέγχους δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες σχετικά με αυτές τις παραβάσεις, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που δέχονται από άλλα κράτη μέλη.

Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή:

- α) καθορίζει τις κατηγορίες και τους τύπους παραβάσεων που απαντώνται συχνότερα·
- β) καθορίζει τον βαθμό σοβαρότητας των παραβάσεων ανάλογα με τις πιθανότητες τους να δημιουργήσουν κινδύνους θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού και να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού στην αγορά των οδικών μεταφορών, μεταξύ άλλων μέσω της υπονόμησης των εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων στον κλάδο των μεταφορών·
- γ) προβλέπει τη συχνότητα των παραβάσεων, πέραν της οποίας οι επανειλημμένες παραβάσεις θεωρούνται πλέον σοβαρές, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τις δραστηριότητες μεταφορών που διευθύνει ο διαχειριστής μεταφορών.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 25 παράγραφος 3.».

5) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

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

«1. Για να πληροί την απαίτηση του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο γ), μια επιχείρηση οφείλει να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να αντιμετωπίζει τις οικονομικές υποχρεώσεις της κατά τη διάρκεια της ετήσιας λογιστικής χρήσης. Η επιχείρηση αποδεικνύει με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς της, κατόπιν επικύρωσής τους από ελεγκτή ή δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, ότι, κάθε χρόνο, διαθέτει κεφάλαια και αποθεματικά τα οποία ανέρχονται συνολικά σε τουλάχιστον:

α) 9 000 EUR για το πρώτο χρησιμοποιούμενο μηχανοκίνητο όχημα·

β) 5 000 EUR για κάθε επιπλέον μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμό χρησιμοποιούμενων οχημάτων που έχει επιτρεπόμενη μεικτή μάζα η οποία υπερβαίνει τους 3,5 τόνους και

γ) 900 EUR για κάθε επιπλέον μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμό χρησιμοποιούμενων οχημάτων που έχει επιτρεπόμενη μεικτή μάζα η οποία υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.

Οι επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους αποδεικνύουν, με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς τους, κατόπιν επικύρωσής τους από ελεγκτή ή δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, ότι, κάθε χρόνο, διαθέτουν κεφάλαια και αποθεματικά τα οποία ανέρχονται συνολικά σε τουλάχιστον:

- α) 1 800 EUR για το πρώτο χρησιμοποιούμενο όχημα και
- β) 900 EUR για κάθε επιπλέον χρησιμοποιούμενο όχημα.

Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν να αποδεικνύουν οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο έδαφός τους ότι έχουν στη διάθεσή τους για τα οχήματα αυτά τα ίδια ποσά κεφαλαίου και αποθεματικών όπως για τα οχήματα που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο. Σε τέτοιες περιπτώσεις αυτή η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή, και η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις εν λόγω πληροφορίες.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Πέραν των απαιτήσεων που ορίζονται στην παράγραφο 1, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν από την επιχείρηση, τον διαχειριστή μεταφορών ή οιοδήποτε άλλο σχετικό πρόσωπο καθορίσουν τα κράτη μέλη να μην έχει εκκρεμείς μη προσωπικές οφειλές προς οργανισμούς που διέπονται από το δημόσιο δίκαιο και να μην έχει κηρυχθεί σε πτώχευση ούτε να υπόκειται σε διαδικασία αφερεγγυότητας ή εκκαθάρισης.»

γ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή μπορεί να συμφωνεί ή να απαιτεί να αποδεικνύει μια επιχείρηση την οικονομική της επιφάνεια με βεβαίωση που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, όπως τραπεζική εγγύηση ή ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης ασφάλισης επαγγελματικής ευθύνης από μία ή περισσότερες τράπεζες ή άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένων των ασφαλιστικών εταιρειών, ή με άλλο δεσμευτικό έγγραφο, το οποίο εγγυάται εις ολόκληρον για την επιχείρηση τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1.»

δ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, όταν δεν υπάρχουν επικυρωμένοι ετήσιοι λογαριασμοί για το έτος καταχώρισης της επιχείρησης, η αρμόδια αρχή δέχεται μια επιχείρηση να αποδείξει την οικονομική της επιφάνεια με βεβαίωση, όπως τραπεζική εγγύηση, έγγραφο που έχει εκδοθεί από χρηματοπιστωτικό ίδρυμα διά του οποίου πιστοποιείται η πρόσβαση της επιχείρησης σε χρηματοδότηση ή με άλλο δεσμευτικό έγγραφο, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, το οποίο αποδεικνύει ότι η επιχείρηση έχει στη διάθεσή της τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1.»

6) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Τα κράτη μέλη μπορούν να προωθούν την περιοδική εκπαίδευση για τα θέματα που αναφέρονται στο παράρτημα I ανά τριετία, ώστε να εξασφαλίζουν ότι το πρόσωπο ή τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διαθέτουν επαρκείς γνώσεις για τις εξελίξεις στον τομέα.»

β) η παράγραφος 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 24α, για την τροποποίηση των παραρτημάτων I, II και III ώστε να τα προσαρμόζει στις εξελίξεις της αγοράς και στην τεχνολογική πρόοδο.»

7) Στο άρθρο 9, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για τους σκοπούς της χορήγησης άδειας σε επιχείρηση οδικών εμπορευματικών μεταφορών που χρησιμοποιεί μόνο μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίζουν να απαλλάσσουν από την εξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 τα πρόσωπα τα οποία αποδεικνύουν ότι εργάζονταν συνεχώς ως διαχειριστές επιχειρήσεων του ίδιου τύπου κατά τα τελευταία δέκα έτη πριν από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].»

8) Στο άρθρο 11 παράγραφος 4, το τρίτο εδάφιο απαλείφεται·

9) Το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν τακτικά αν οι επιχειρήσεις στις οποίες έχουν χορηγήσει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος οδικού μεταφορέα συνεχίζουν να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 3 του παρόντος κανονισμού. Προς τούτο, τα κράτη μέλη διενεργούν ελέγχους, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, επιτόπιων επιθεωρήσεων στους χώρους των εν λόγω επιχειρήσεων, εστιάζοντας σε εκείνες που έχουν χαρακτηριστεί αυξημένης επικινδυνότητας. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη επεκτείνουν το σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας που έχουν θεσπίσει βάσει του άρθρου 9 της οδηγίας 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, κατά τρόπο ώστε να καλύπτει όλες τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού.

* Οδηγία 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/EK 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).»

β) στην παράγραφο 2, το δεύτερο εδάφιο απαλείφεται·

10) Στο άρθρο 13 παράγραφος 1, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) εντός προθεσμίας έξι το πολύ μηνών, σε περίπτωση που δεν είχε πληρωθεί η απαίτηση οικονομικής επιφάνειας, για να αποδείξει ότι η απαίτηση αυτή πληρούται και πάλι σε μόνιμη βάση.».

11) Το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η αρμόδια αρχή δεν αποκαθιστά τον διαχειριστή μεταφορών εάν δεν παρέλθει ένα έτος από την ημερομηνία απώλειας των εχεγγύων αξιοπιστίας και, σε κάθε περίπτωση, όχι πριν ο διαχειριστής μεταφορών αποδείξει ότι έχει παρακολουθήσει κατάλληλη κατάρτιση για περίοδο τουλάχιστον τριών μηνών ή έχει εξεταστεί επιτυχώς στα θέματα που παρατίθενται στο μέρος I του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού.»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Εκτός εάν και έως ότου ληφθεί μέτρο αποκατάστασης σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του εθνικού δικαίου και την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, το πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας του διαχειριστή μεταφορών ο οποίος έχει κηρυχθεί ακατάλληλος, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 8, δεν ισχύει πλέον σε κανένα κράτος μέλος.»·

12) Το άρθρο 16 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

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

«γ) το ονοματεπώνυμο των διαχειριστών μεταφορών που έχουν καθοριστεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 σχετικά με τα εχέγγυα αξιοπιστίας και την επαγγελματική επάρκεια ή, κατά περίπτωση, το ονοματεπώνυμο του νόμιμου αντιπροσώπου.»

ii) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ζ) τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που διαθέτει η επιχείρηση δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 1 στοιχείο ζ)·

η) τον αριθμό των ατόμων που απασχολούσε η επιχείρηση στις 31 Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους, ο οποίος καταχωρείται στο εθνικό μητρώο έως την 31η Μαρτίου κάθε έτους·

θ) την αποτίμηση επικινδυνότητας της επιχείρησης σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.»

- iii) το δεύτερο, τρίτο και τέταρτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το κοινό έχει πρόσβαση στα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ) του πρώτου εδαφίου, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Τα κράτη μέλη δύνανται να διατηρούν τα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία ε) έως θ) του πρώτου εδαφίου σε ξεχωριστά μητρώα. Στις περιπτώσεις αυτές, τα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία ε) και στ) διατίθενται κατόπιν αιτήσεως ή είναι απευθείας προσβάσιμα από όλες τις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους. Τα δεδομένα που ζητούνται παρέχονται εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης.

Τα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία ζ) έως θ) του πρώτου εδαφίου βρίσκονται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών κατά τη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων το αργότερο 12 μήνες από την έναρξη ισχύος της εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 6 και καθορίζει τις λειτουργικές δυνατότητες που επιτρέπουν τη διάθεση των δεδομένων στις αρμόδιες αρχές κατά τη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων.

Στα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία ε) έως θ) του πρώτου εδαφίου έχουν πρόσβαση μόνον όσες αρχές, πέραν των αρμοδίων, έχουν τις δέουσες εξουσίες εποπτείας και επιβολής κυρώσεων στις οδικές μεταφορές και οι υπάλληλοί τους είναι ορκωτοί ή άλλως δεσμεύονται από υποχρέωση εχεμύθειας.»

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο είναι επικαιροποιημένα και ακριβή.»

γ) στην παράγραφο 6, προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Το αργότερο 14 μήνες μετά την έγκριση εκτελεστικής πράξης σχετικά με κοινό τύπο υπολογισμού για την αποτίμηση επικινδυνότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/22/EK, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις, που διευκρινίζουν τις λειτουργικές δυνατότητες που επιτρέπουν τη διάθεση των δεδομένων των στοιχείων ζ) έως θ) της παραγράφου 2 στις αρμόδιες αρχές κατά τη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.»

δ) η παράγραφος 7 απαλείφεται.

13) Το άρθρο 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 18

Διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει εθνικό σημείο επαφής, αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών με τα λοιπά κράτη μέλη όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή την ονομασία και τη διεύθυνση του εθνικού σημείου επαφής το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2011. Η Επιτροπή καταρτίζει κατάλογο με όλα τα σημεία επαφής και τον διαβιβάζει στα κράτη μέλη.
2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται στενά και παρέχουν αμελλητί και σε αμοιβαία βάση συνδρομή και κάθε άλλη σχετική πληροφορία προκειμένου να διευκολύνουν την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού.
3. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις καταδίκες και κυρώσεις για τυχόν σοβαρές παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2. Το κράτος μέλος το οποίο παραλαμβάνει κοινοποίηση σοβαρής παράβασης αναφερόμενης στο άρθρο 6 παράγραφος 2 η οποία έχει οδηγήσει σε καταδίκη ή κύρωση από άλλο κράτος μέλος κατά την προηγούμενη διετία καταχωρίζει την παράβαση στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο του.

4. Τα κράτη μέλη απαντούν στα αιτήματα παροχής πληροφοριών που υποβάλλονται από οποιαδήποτε αρμόδια αρχή άλλων κρατών μελών και διενεργούν ελέγχους, επιθεωρήσεις και έρευνες με αντικείμενο τη συμμόρφωση των οδικών μεταφορέων που είναι εγκατεστημένοι στο έδαφός τους με την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α). Στα εν λόγω αιτήματα παροχής πληροφοριών μπορεί να περιλαμβάνεται η πρόσβαση σε έγγραφα που απαιτείται για να αποδειχθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 5. Τα αιτήματα παροχής πληροφοριών που υποβάλλονται από αρμόδιες αρχές κρατών μελών πρέπει να είναι δεόντως τεκμηριωμένα και αιτιολογημένα. Για τον σκοπό αυτό, τα αιτήματα περιλαμβάνουν βάσιμες ενδείξεις για πιθανές παραβάσεις του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α), αναφέρουν τον σκοπό του αιτήματος και προσδιορίζουν με επαρκή λεπτομέρεια τις πληροφορίες και τα έγγραφα που ζητούνται.
5. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν τις πληροφορίες που ζητούν τα άλλα κράτη μέλη δυνάμει της παραγράφου 4 εντός 30 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του αιτήματος. Τα κράτη μέλη μπορούν να συμφωνήσουν αμοιβαίως συντομότερη προθεσμία.
6. Εάν το κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται το αίτημα κρίνει ότι το αίτημα δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένο, ενημερώνει σχετικά το αιτούν κράτος μέλος εντός δέκα εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του αιτήματος. Το αιτούν κράτος μέλος τεκμηριώνει περαιτέρω το αίτημα. Όταν το αιτούν κράτος μέλος δεν είναι σε θέση να τεκμηριώσει περαιτέρω το αίτημα, το κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται το αίτημα μπορεί να απορρίψει το αίτημα.

7. Εάν είναι δύσκολο να ικανοποιήσει ένα αίτημα παροχής πληροφοριών ή να διενεργήσει ελέγχους, επιθεωρήσεις ή έρευνες, το κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται το αίτημα ενημερώνει σχετικά το αιτούν κράτος μέλος, εντός 10 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του αιτήματος, αναφέροντας τους λόγους της δυσκολίας. Τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη συζητούν μεταξύ τους με στόχο την εξεύρεση λύσης σε όποια δυσκολία προκύψει. Σε περίπτωση επίμονης καθυστέρησης στην παροχή των πληροφοριών στο αιτούν κράτος μέλος, η Επιτροπή ενημερώνεται και λαμβάνει κατάλληλα μέτρα.

8. Η ανταλλαγή πληροφοριών που αναφέρεται στην παράγραφο 3 διενεργείται μέσω του συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων, ήτοι το Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU), που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής*. Η διοικητική συνεργασία και η αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών που αναφέρονται στις παραγράφους 4 έως 7 του παρόντος άρθρου υλοποιούνται μέσω του συστήματος πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI), που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**. Για τον σκοπό αυτό, κάθε κράτος μέλος μπορεί να ορίσει το σημείο επαφής κατά την παράγραφο 1 ως την αρμόδια αρχή και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή μέσω του IMI.

9. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που διαβιβάζονται σε αυτά δυνάμει του παρόντος άρθρου χρησιμοποιούνται μόνο σε σχέση με το θέμα ή τα θέματα για τα οποία ζητήθηκαν. Οποιαδήποτε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα διενεργείται αποκλειστικά για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και είναι σύμφωνη με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{***}.
10. Η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή παρέχονται δωρεάν.

11. Τα αιτήματα παροχής πληροφοριών δεν εμποδίζουν τις αρμόδιες αρχές να λαμβάνουν μέτρα σύμφωνα με τη σχετική εθνική και ενωσιακή νομοθεσία για τη διερεύνηση και αποτροπή πιθανών παραβάσεων του παρόντος κανονισμού.

-
- * Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2010, για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 335 της 18.12.2010, σ. 21).
- ** Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά και την κατάργηση της απόφασης 2008/49/ΕΚ («κανονισμός ΙΜΙ») (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 1).
- *** Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).».

14) Στο άρθρο 23, προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 1 παράγραφος 2, έως ... [21 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] οι επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούν διεθνείς μεταφορές αποκλειστικά μέσω μηχανοκίνητων οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους εξαιρούνται από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, εκτός εάν προβλέπει άλλως η νομοθεσία του κράτους μέλους εγκατάστασης.

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 16 παράγραφος 2, η απαίτηση καταχώρισης της αποτίμησης επικινδυνότητας της επιχείρησης στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα εφαρμόζεται 14 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της εκτελεστικής πράξης σχετικά με κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης της επικινδυνότητας, που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.».

15) Το άρθρο 24 απαλείφεται.

16) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 24α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 8 παράγραφος 9 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 9 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου*.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 9 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

* EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».

17) Το άρθρο 25 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οσάκις γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

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

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Οσάκις γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»

18) Το άρθρο 26 τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση»

β) στην παράγραφο 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) «τον αριθμό των αδειών που χορηγήθηκαν δυνάμει του παρόντος κανονισμού ανά τύπο και ανά έτος, τον αριθμό των αδειών που ανεστάλησαν, τον αριθμό των αδειών που ανακλήθηκαν, τον αριθμό των πράξεων κήρυξης ακαταλληλότητας και τους λόγους στους οποίους στηρίζονται οι αποφάσεις αυτές. Οι εκθέσεις σχετικά με την περίοδο μετά ... [21 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] περιλαμβάνουν επίσης ανάλυση των στοιχείων αυτών ανά:

i) οδικούς μεταφορείς επιβατών

ii) οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων αποκλειστικά με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων· των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους·

και

iii) όλους τους άλλους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων·»·

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

- «3. Κάθε δύο χρόνια, τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τα αιτήματα που έχουν υποβάλει βάσει του άρθρου 18 παράγραφοι 4 ως 9, τις απαντήσεις που έχουν λάβει από άλλα κράτη μέλη και τα μέτρα που έχουν λάβει βάσει των πληροφοριών που τους παρασχέθηκαν.
4. Έως ... [36 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], με βάση τις πληροφορίες που συλλέγονται από την Επιτροπή δυνάμει της παραγράφου 3 και με βάση επιπλέον στοιχεία, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο λεπτομερή έκθεση σχετικά με την έκταση της διοικητικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών, τις ενδεχόμενες ανεπάρκειες στο επίπεδο αυτό και τους πιθανούς τρόπους βελτίωσης της συνεργασίας. Με βάση την έκθεση, η Επιτροπή αξιολογεί αν χρειάζεται να εισηγηθεί πρόσθετα μέτρα.

5. Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού έως ... [τρία έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του.
6. Μετά την έκθεση της παραγράφου 5, η Επιτροπή αξιολογεί τακτικά τον παρόντα κανονισμό και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
7. Ανάλογα με την περίπτωση, οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6 συνοδεύονται από σχετικές νομοθετικές προτάσεις.».

19) Το παράρτημα IV τροποποιείται ως εξής:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΛΕΟΝ ΣΟΒΑΡΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6
ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2»·

β) στο σημείο 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) υπέρβαση κατά 50 % ή περισσότερο, κατά τη διάρκεια ημερήσιας περιόδου
εργασίας, του μέγιστου χρονικού ορίου ημερήσιου χρόνου εργασίας.»·

γ) το σημείο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Απουσία ταχογράφου και/ή μηχανισμού για τον περιορισμό της ταχύτητας ή ύπαρξη στο όχημα και/ή δόλγια χρήση συσκευής ικανής να τροποποιεί την καταγραφή στοιχείων στη συσκευή ελέγχου και/ή τον μηχανισμό για τον περιορισμό της ταχύτητας ή παραποίηση των φύλλων καταγραφής ή των δεδομένων που τηλεφορτώνονται από τον ταχογράφο και/ή την κάρτα οδηγού.».

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 1, η παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

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

«γ) έως ... [την ημέρα πριν συμπληρωθούν 21 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού]: οι εμπορευματικές μεταφορές με οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.»

β) παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γα) από ... [21 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού]: οι εμπορευματικές μεταφορές με οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 2,5 τόνους».

2) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 2, το τρίτο εδάφιο απαλείφεται·

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Η κοινοτική άδεια και τα επικυρωμένα γνήσια αντίγραφα είναι σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα II, το οποίο καθορίζει επίσης τους σχετικούς όρους χρήσης. Περιέχουν τουλάχιστον δύο από τα χαρακτηριστικά ασφαλείας που απαριθμούνται στο παράρτημα I.

Στην περίπτωση οχημάτων χρησιμοποιούμενων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους και για τα οποία εφαρμόζονται οι χαμηλότερες οικονομικές απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, η αρχή έκδοσης αναγράφει στο τμήμα «ειδικές παρατηρήσεις» της κοινοτικής άδειας ή του επικυρωμένου γνήσιου αντιγράφου το ακόλουθο κείμενο: «≤ 3,5 t».

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14β, για την τροποποίηση των παραρτημάτων I και II προκειμένου να τα προσαρμόζει στην τεχνολογική πρόοδο.».

3) Στο άρθρο 5, η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 14β, για την τροποποίηση του παραρτήματος III προκειμένου να το προσαρμόζει στην τεχνολογική πρόοδο.»·

4) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Οι μεταφορείς δεν επιτρέπεται να εκτελούν ενδομεταφορές με το ίδιο όχημα ή, αν πρόκειται για συνδυασμούς συζευγμένων οχημάτων, με το μηχανοκίνητο όχημα του ίδιου οχήματος στο ίδιο κράτος μέλος εντός τεσσάρων ημερών μετά το πέρας της ενδομεταφοράς στο εν λόγω κράτος μέλος.»·

β) στην παράγραφο 3, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές που πραγματοποιούνται στο κράτος μέλος υποδοχής από μη εγκατεστημένο μεταφορέα λογίζονται σύμφωνες προς τον παρόντα κανονισμό μόνο εάν ο μεταφορέας μπορεί να παράσχει σαφείς αποδείξεις σχετικά με την προηγούμενη διεθνή μεταφορά και κάθε μετέπειτα πραγματοποιηθείσα ενδομεταφορά. Στην περίπτωση που το όχημα βρισκόταν στο έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής κατά την περίοδο των τεσσάρων ημερών πριν από τη διεθνή μεταφορά, ο μεταφορέας παρέχει επίσης σαφείς αποδείξεις σχετικά με όλες τις μεταφορές που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο αυτή.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4α. Οι αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3 επιδεικνύονται ή διαβιβάζονται στον αρμόδιο για τον έλεγχο υπάλληλο του κράτους μέλους υποδοχής κατόπιν αιτήματος και κατά τη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου. Μπορούν να επιδεικνύονται ή να διαβιβάζονται ηλεκτρονικά, με τη χρήση αναθεωρήσιμου δομημένου μορφότυπου που μπορεί να χρησιμοποιηθεί απευθείας για αποθήκευση και επεξεργασία από υπολογιστές, όπως ηλεκτρονική φορτωτική βάσει του πρόσθετου πρωτοκόλλου της Γενεύης της σύμβασης περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων (CMR) όσον αφορά την ηλεκτρονική φορτωτική της 20ής Φεβρουαρίου 2008. Στη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου, ο οδηγός μπορεί να επικοινωνεί με την έδρα της επιχείρησης, τον διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα ώστε να παράσχει, πριν τελειώσει ο καθ' οδόν έλεγχος, τυχόν αποδείξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 3.»

δ) η παράγραφος 5 τροποποιείται ως εξής:

«5. Κάθε μεταφορέας που έχει στο κράτος μέλος εγκατάστασης το δικαίωμα να εκτελεί για λογαριασμό τρίτου τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές που προσδιορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχεία α), β), γ) και γα) σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους αυτού επιτρέπεται, υπό τους όρους του παρόντος κεφαλαίου, να εκτελεί, κατά περίπτωση, ίδιας φύσεως ενδομεταφορές ή ενδομεταφορές με οχήματα της ίδιας κατηγορίας.»

5) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 3, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η Επιτροπή εξετάζει την κατάσταση, βάσει ιδίως των πιο πρόσφατων στοιχείων και, αφού συμβουλευθεί την επιτροπή που συγκροτείται δυνάμει του άρθρου 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, αποφασίζει, εντός προθεσμίας ενός μηνός αφότου λάβει την αίτηση του κράτους μέλους, αν είναι αναγκαίο να ληφθούν μέτρα διασφάλισης, και τα θεσπίζει, εάν κριθεί αναγκαίο.

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

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7. Επιπλέον των παραγράφων 1 έως 6 του παρόντος άρθρου και κατά παρέκκλιση από το άρθρο 4 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ, τα κράτη μέλη μπορούν, όταν απαιτείται για να αποφευχθεί η κατάχρηση της διάταξης αυτής με την παροχή απεριόριστων και συνεχών υπηρεσιών που συνίστανται σε αρχικές ή τελικές οδικές διαδρομές εντός κράτους μέλους υποδοχής που αποτελούν μέρος συνδυασμένης μεταφοράς μεταξύ κρατών μελών, να προβλέπουν ότι το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού εφαρμόζεται στους μεταφορείς όταν εκτελούν τέτοιες αρχικές και/ή τελικές διαδρομές εμπορευματικών μεταφορών εντός αυτού του κράτους μέλους. Αναφορικά με τις εν λόγω διαδρομές οδικών εμπορευματικών μεταφορών, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν περίοδο μεγαλύτερη από εκείνη των επτά ημερών που ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού και μπορούν να προβλέπουν συντομότερη περίοδο από εκείνη των τεσσάρων ημερών που ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 2α του παρόντος κανονισμού. Η εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού στις εν λόγω μεταφορές δεν θίγει τις απαιτήσεις που απορρέουν από την οδηγία 92/106/ΕΟΚ. Τα κράτη μέλη που κάνουν χρήση της παρέκκλισης που προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή πριν από την εφαρμογή των σχετικών εθνικών τους μέτρων. Επανεξετάζουν τα εν λόγω μέτρα τουλάχιστον κάθε πέντε έτη και κοινοποιούν στην Επιτροπή τα αποτελέσματα της εν λόγω επανεξέτασης. Δημοσιοποιούν τους κανόνες, καθώς και τη διάρκεια των αντίστοιχων χρονικών περιόδων, με διαφανή τρόπο.»

6) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

Έλεγχοι

1. Για την περαιτέρω επιβολή των υποχρεώσεων που ορίζονται στο παρόν κεφάλαιο, τα κράτη μέλη μεριμνούν για την εφαρμογή συνεκτικής εθνικής στρατηγικής για την επιβολή στο έδαφός τους. Η στρατηγική αυτή εστιάζει στις επιχειρήσεις υψηλής επικινδυνότητας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.
2. Κάθε κράτος μέλος μεριμνά ώστε οι έλεγχοι που προβλέπονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ να περιλαμβάνουν έλεγχο των ενδομεταφορών, όπου αρμόζει.

3. Τουλάχιστον δύο φορές ετησίως, τα κράτη μέλη διενεργούν συντονισμένους καθ' οδόν ελέγχους σε ενδομεταφορές. Οι έλεγχοι διενεργούνται ταυτόχρονα από τις εθνικές αρχές οι οποίες είναι αρμόδιες για την επιβολή των κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών δύο ή περισσότερων κρατών μελών, με την κάθε εθνική αρχή να διενεργεί τον έλεγχο στο έδαφός της. Τα κράτη μέλη μπορούν να συνδυάζουν τις δραστηριότητες αυτές με εκείνες που προβλέπονται στο άρθρο 5 της οδηγίας 2006/22/EK. Τα εθνικά σημεία επαφής που έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό και τον τύπο των παραβάσεων που εντοπίζονται μετά τη διενέργεια των συντονισμένων καθ' οδόν ελέγχων.

* Οδηγία 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/EK 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).».

7) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 14α

Ευθύνη

Τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις κατά των αποστολέων, των πρακτόρων μεταφορών, των εργολάβων και των υπεργολάβων για μη συμμόρφωση με τα κεφάλαια II και III, σε περίπτωση που γνώριζαν ή, βάσει όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς που ανέθεσαν, ενείχαν παραβάσεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 14β

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 4 παράγραφος 4 και στο άρθρο 5 παράγραφος 4 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 και στο άρθρο 5 παράγραφος 4 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου*.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 4 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

* EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».

- 8) Το άρθρο 15 απαλείφεται.
- 9) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Έως τις 31 Μαρτίου κάθε δεύτερου έτους, το αργότερο, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον αριθμό των μεταφορέων που κατείχαν κοινοτική άδεια στις 31 Δεκεμβρίου καθενός από τα δύο προηγούμενα έτη και για τον αριθμό των επικυρωμένων γνήσιων αντιγράφων που αντιστοιχούν στα κυκλοφορούντα κατά την ημερομηνία αυτή οχήματα. Οι εκθέσεις για την περίοδο μετά ... [την ημέρα πριν συμπληρωθούν 21 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] περιλαμβάνουν επίσης ανάλυση των στοιχείων αυτών ανά οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές αποκλειστικά με οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους και τους υπόλοιπους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων.

2. Έως τις 31 Μαρτίου κάθε δεύτερου έτους, το αργότερο, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον αριθμό των βεβαιώσεων οδηγού που εκδόθηκαν στη διάρκεια καθενός από τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, καθώς και για τον συνολικό αριθμό των βεβαιώσεων οδηγού σε κυκλοφορία στις 31 Δεκεμβρίου καθενός από τα δύο προηγούμενα έτη. Οι εκθέσεις για την περίοδο μετά ... [την ημέρα πριν συμπληρωθούν 21 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] περιλαμβάνουν επίσης ανάλυση των στοιχείων αυτών ανά οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων που εκτελούν διεθνείς μεταφορές αποκλειστικά με οχήματα των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, και τους υπόλοιπους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων.
3. Έως ... [δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού], το αργότερο, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή την εθνική στρατηγική τους για την επιβολή που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 10α. Έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, το αργότερο, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον αριθμό των ενεργειών επιβολής που πραγματοποιήθηκαν στη διάρκεια του προηγούμενου ημερολογιακού έτους σύμφωνα με το άρθρο 10α, συμπεριλαμβανομένου, όπου ενδείκνυται, του αριθμού των διενεργηθέντων ελέγχων. Στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνεται ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν.
4. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση για την κατάσταση της ενωσιακής αγοράς οδικών μεταφορών έως τα τέλη του ... [τέσσερα έτη από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού]. Η έκθεση περιλαμβάνει ανάλυση της κατάστασης της αγοράς, στην οποία περιλαμβάνεται αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων και της εξέλιξης των όρων άσκησης του επαγγέλματος.

5. Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ιδίως την επίπτωση των τροποποιήσεων του άρθρου 8, που πραγματοποιήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*⁺, έως ... [τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού] και υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
6. Μετά την έκθεση της παραγράφου 5, η Επιτροπή αξιολογεί τακτικά τον παρόντα κανονισμό και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
7. Ανάλογα με την περίπτωση, οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 5 και 6 συνοδεύονται από σχετικές νομοθετικές προτάσεις.

* Κανονισμός (ΕΕ) 2020/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΕ) 1024/2012 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο των οδικών μεταφορών (ΕΕ ...).».

⁺ ΕΕ: Να εισαχθεί στο κείμενο ο αριθμός του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού και να εισαχθεί ο αριθμός, η ημερομηνία, ο τίτλος και η αναφορά ΕΕ του εν λόγω κανονισμού στην υποσημείωση.

Άρθρο 3

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

Στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

- «15) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου. *: Άρθρο 18 παράγραφος 8.

* ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51.».

Άρθρο 4
Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού].

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

...

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
