



Βρυξέλλες, 23 Ιανουαρίου 2020
(OR. en)

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

5424/20
ADD 3

TRANS 25
SOC 29
EMPL 21
MI 11
COMPET 13
CODEC 37

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων (1ο Τμήμα) / Συμβούλιο

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 9668/17
ST 9670/17
ST 9671/17

Θέμα: Πρώτη δέσμη για την κινητικότητα:

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 με στόχο την προσαρμογή τους στις εξελίξεις στον κλάδο

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών

– Πολιτική συμφωνία

Η παρούσα προσθήκη αφορά την πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και τη θέσπιση ειδικού νόμου για την απόσπαση των εργαζομένων.

Πρόταση

οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ
για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση της οδηγίας
2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012
σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για
την Εσωτερική Αγορά («κανονισμός IMI»)

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) Προκειμένου να δημιουργηθεί ασφαλής, αποδοτικός και κοινωνικά υπεύθυνος τομέας οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστούν, αφενός, κατάλληλες συνθήκες εργασίας και κοινωνική προστασία για τους οδηγούς και, αφετέρου, κατάλληλοι επιχειρηματικοί όροι και δίκαιοι όροι ανταγωνισμού για τους μεταφορείς.

¹ ΕΕ C , , σ. .

² ΕΕ C , , σ. .

Δεδομένου του υψηλού βαθμού κινητικότητας του εργατικού δυναμικού στον τομέα των οδικών μεταφορών, απαιτούνται ειδικοί τομεακοί κανόνες για να διασφαλιστεί η ισορροπία μεταξύ της ελευθερίας των μεταφορέων να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες, της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των κατάλληλων εργασιακών συνθηκών και της κοινωνικής προστασίας των οδηγών.

- (2) Η εγγενής μεγάλη κινητικότητα των υπηρεσιών οδικών μεταφορών απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι οδηγοί επωφελούνται των δικαιωμάτων τους και ότι οι μεταφορείς, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι μικρές ΜΜΕ, δεν αντιμετωπίζουν δυσανάλογους διοικητικούς φραγμούς ή διακρίσεις κατά τους ελέγχους οι οποίοι περιορίζουν αδικαιολόγητα την ελευθερία τους να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες.
- (3) Για τον ίδιο λόγο, οι εθνικοί κανόνες που εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές πρέπει να είναι αναλογικοί και παράλληλα δικαιολογημένοι, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστούν κατάλληλες κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες για τους οδηγούς και να διευκολυνθεί η άσκηση της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών με βάση τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ εθνικών και ξένων μεταφορέων.
- (4) Η ισορροπία ανάμεσα στη βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών για τους οδηγούς και στη διευκόλυνση της άσκησης της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών με βάση τον θεμιτό ανταγωνισμό ανάμεσα στους εθνικούς και τους ξένους μεταφορείς είναι καίριας σημασίας για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (5) Από την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της υφιστάμενης κοινωνικής νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών, εντοπίστηκαν ορισμένα κενά στις υπάρχουσες διατάξεις και ελλείψεις στην επιβολή τους, όπως σχετικά με τη χρήση εταιρειών-βιτρινών. Επιπλέον, υπάρχουν ορισμένες αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την ερμηνεία, την εφαρμογή και την επιβολή των κανόνων, γεγονός που δημιουργεί μεγάλο διοικητικό φόρτο για τους οδηγούς και τους μεταφορείς. Αυτό δημιουργεί ανασφάλεια δικαίου, με αρνητικές συνέπειες στις εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες και στους όρους του ανταγωνισμού στον τομέα.

- (6) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των οδηγιών 96/71/EK³ και 2014/67/EE⁴ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, πρέπει να ενισχυθούν οι έλεγχοι και η συνεργασία σε επίπεδο Ένωσης ώστε να αντιμετωπιστεί η απάτη σχετικά με την απόσπαση οδηγών.
- (7) Η κατάλληλη, αποτελεσματική και συνεπής επιβολή των διατάξεων για τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης έχει κρίσιμη σημασία για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προστασία των εργασιακών συνθηκών των οδηγών και την πρόληψη των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού λόγω μη συμμόρφωσης. Ως εκ τούτου, είναι επιθυμητό να επεκταθούν οι υφιστάμενες ομοιόμορφες απαιτήσεις επιβολής που ορίζονται στην οδηγία 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ στον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τον χρόνο εργασίας που ορίζονται στην οδηγία 2002/15/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶.
- (8) Λαμβανομένων υπόψη των σειρών δεδομένων που απαιτούνται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες για τον χρόνο εργασίας οι οποίοι καθορίζονται στην οδηγία 2002/15/EK, η έκταση των καθ' οδόν ελέγχων εξαρτάται από την ανάπτυξη και την υιοθέτηση τεχνολογιών γενικής εφαρμογής που να καλύπτουν επαρκείς χρονικές περιόδους. Ο καθ' οδόν έλεγχος θα πρέπει να αφορά μόνο πτυχές που μπορούν ήδη να ελεγχθούν με τη χρήση του ταχογράφου και σχετικών συσκευών επί του οχήματος, ενώ οι ολοκληρωμένοι έλεγχοι περιορίζονται στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

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

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

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

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

- (9) Οι καθ' οδόν έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται γρήγορα και αποτελεσματικά, ώστε να ολοκληρώνονται όσο το δυνατόν συντομότερα και με την ελάχιστη καθυστέρηση για τον οδηγό, θα πρέπει δε να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων των μεταφορέων και των υποχρεώσεων των οδηγών.
- (10) Θα πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω η συνεργασία μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών μέσω συντονισμένων ελέγχων, τους οποίους τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθήσουν να επεκτείνουν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας, της οποίας το πεδίο δραστηριότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷, καλύπτει την οδηγία 2006/22/ΕΚ, θα μπορούσε να παίξει σημαντικό ρόλο στην παροχή βοήθειας προς τα κράτη μέλη που διενεργούν συντονισμένους ελέγχους. Η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας θα μπορούσε επίσης να στηρίξει τις προσπάθειες εκπαίδευσης και κατάρτισης.
- (11) Η διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχει αποδειχθεί ανεπαρκής, πράγμα που καθιστά τη διασυνοριακή επιβολή δυσχερέστερη, μη αποδοτική και ασυνεπή. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να θεσπιστεί πλαίσιο αποτελεσματικής επικοινωνίας και αμοιβαίας συνδρομής, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής δεδομένων για παραβάσεις και της ανταλλαγής πληροφοριών για καλές πρακτικές επιβολής.
- (12) Με σκοπό την προώθηση της αποτελεσματικής διοικητικής συνεργασίας και της αποτελεσματικής ανταλλαγής πληροφοριών, το άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸ απαιτεί από τα κράτη μέλη να διασυνδέσουν τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα τους μέσω του συστήματος ERRU (Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών). Η έκταση των πληροφοριών που είναι προσβάσιμες από τους καθ' οδόν ελέγχους θα πρέπει να διευρυνθεί στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος.

⁷ 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).

⁸ 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).

- (13) Για τη διευκόλυνση και τη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών μελών, τη διασφάλιση μιας πιο ομοιόμορφης εφαρμογής των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των μεταφορών και τη διευκόλυνση της συμμόρφωσης των οδικών μεταφορέων με τις διοικητικές απαιτήσεις κατά την απόσπαση οδηγών, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μία ή περισσότερες νέες ενότητες για το Σύστημα Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά (IMI) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹. Είναι σημαντικό το IMI να επιτρέπει τον έλεγχο της εγκυρότητας των δηλώσεων απόσπασης στη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων.
- (14) Η ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο της αποτελεσματικής διοικητικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών θα πρέπει να συνάδει με τους κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679¹⁰ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725¹¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η ανταλλαγή πληροφοριών μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά (IMI) θα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012.
- (15) Για να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, οι οδικοί μεταφορείς θα πρέπει να υποβάλλουν δήλωση απόσπασης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στα οποία αποσπούν οδηγούς.
- (16) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς, είναι αναγκαίο να απλουστευθεί η διαδικασία αποστολής και ενημέρωσης των δηλώσεων απόσπασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μια πολύγλωσση δημόσια διασύνδεση, στην οποία θα έχουν πρόσβαση οι μεταφορείς και μέσω της οποίας θα υποβάλλουν και θα ενημερώνουν τις πληροφορίες για τις αποσπάσεις και, εάν χρειαστεί, θα υποβάλλουν άλλα σχετικά έγγραφα στο IMI.

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

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

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

- (17) Προκειμένου να βελτιωθεί περαιτέρω η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και η συνέπεια της επιβολής, είναι επιθυμητό να αναπτυχθούν τα χαρακτηριστικά και η χρήση των υφιστάμενων εθνικών συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας. Η πρόσβαση στα δεδομένα που περιέχουν τα συστήματα αποτίμησης επικινδυνότητας θα επιτρέψει να επικεντρωθούν καλύτερα οι έλεγχοι σε μη συμμορφούμενους μεταφορείς και η ύπαρξη ενιαίου τύπου για την αξιολόγηση της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων μεταφορών αναμένεται να συμβάλει στην πιο δίκαιη μεταχείριση των μεταφορέων κατά τους ελέγχους.
- (18) Προκειμένου να διασφαλιστούν δίκαιοι και ίσοι όροι ανταγωνισμού για εργαζόμενους και επιχειρήσεις, είναι αναγκαίο να σημειωθεί πρόοδος στην ευφυή επιβολή της νομοθεσίας και να παρέχεται κάθε δυνατή στήριξη για την πλήρη εισαγωγή και χρήση συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας.
- (19) Προκειμένου να διασφαλιστούν ομοιόμορφες συνθήκες για την εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/EK, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίσει την ίση μεταχείριση των επιχειρήσεων κατά τη συνεκτίμηση των κριτηρίων που ορίζονται στην παρούσα οδηγία για την ανάπτυξη κοινού τύπου υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².
- (20) Έχουν επίσης εντοπιστεί δυσκολίες στην εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων που ορίζονται στην οδηγία 96/71/EK και των κανόνων για τις διοικητικές απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ στον υψηλού βαθμού κινητικότητας τομέα των οδικών μεταφορών. Τα ασυντόνιστα εθνικά μέτρα για την εφαρμογή και επιβολή των διατάξεων σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχουν δημιουργήσει ανασφάλεια δικαίου και μεγάλο διοικητικό φόρτο για τους μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση. Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκαν αδικαιολόγητοι περιορισμοί στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών οδικών μεταφορών με αρνητικές παράπλευρες συνέπειες για τις θέσεις εργασίας και την ανταγωνιστικότητα των μεταφορικών εταιρειών. Είναι λοιπόν απαραίτητη η εναρμόνιση των διοικητικών απαιτήσεων και των μέτρων ελέγχου ώστε οι μεταφορείς να μην υφίστανται άσκοπες καθυστερήσεις.

¹² 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).

- (21) Ορισμένοι ειδικοί κανόνες περί απόσπασης απευθύνονται στις επιχειρήσεις μεταφορών και, ως εκ τούτου, οι επιχειρήσεις αυτές υπόκεινται στις συνέπειες των παραβάσεων που ενδεχομένως θα διαπράξουν. Ωστόσο, για να αποφεύγονται οι παραβάσεις από επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς από οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να προβλέψουν σαφείς και προβλέψιμους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις για τους αποστολείς, τους μεταφορείς φορτίων, τους πράκτορες μεταφορών, τους εργολάβους και τους υπεργολάβους σε περίπτωση που γνώριζαν, ή, δεδομένων όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν, ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς που αναθέτουν ενέχουν παραβάσεις των ειδικών κανόνων περί απόσπασης.
- (22) Η Επιτροπή, στην πρόταση που υπέβαλε στις 8 Μαρτίου 2016¹³ για την αναθεώρηση της οδηγίας 96/71/ΕΚ, αναγνώρισε ότι η εφαρμογή αυτής της οδηγίας εγείρει ιδιαίτερα νομικά ζητήματα και δυσχέρειες στον υψηλού βαθμού κινητικότητας τομέα των οδικών μεταφορών και ανέφερε ότι αυτά τα ζητήματα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν καλύτερα με ειδική για τον τομέα των οδικών μεταφορών νομοθεσία.
- (23) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αναλογική εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ στον τομέα των οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν ειδικοί τομεακοί κανόνες που να αποτυπώνουν την ιδιαιτερότητα του υψηλού βαθμού κινητικότητας εργατικού δυναμικού στον τομέα των οδικών μεταφορών και να παρέχουν ισορροπία ανάμεσα στην κοινωνική προστασία των οδηγών και στην ελευθερία των μεταφορέων να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες. Οι διατάξεις της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων και της οδηγίας 2014/67/ΕΕ σχετικά με την επιβολή των διατάξεων αυτών ισχύουν για τον τομέα των οδικών μεταφορών και θα πρέπει να υπόκεινται στους ειδικούς κανόνες που ορίζει η παρούσα οδηγία.
- (24) Λόγω της κινητικότητας του τομέα των μεταφορών, οι οδηγοί γενικά δεν αποσπώνται σε άλλο κράτος μέλος στο πλαίσιο συμβάσεων παροχής υπηρεσιών για μεγάλα χρονικά διαστήματα, όπως συμβαίνει μερικές φορές σε άλλους τομείς. Θα πρέπει συνεπώς να διευκρινιστεί σαφώς σε ποιες περιπτώσεις οι κανόνες σχετικά με τη μακροχρόνια απόσπαση της οδηγίας 96/71/ΕΚ δεν εφαρμόζονται στους οδηγούς αυτούς.
- (25) Αυτά τα ισορροπημένα κριτήρια θα πρέπει να βασίζονται στην έννοια του επαρκούς δεσμού της παρεχόμενης υπηρεσίας και του οδηγού με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των κανόνων, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων μεταφορών, αναλόγως του βαθμού σύνδεσης με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής.

¹³ COM(2016) 128

- (26) Πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι διεθνείς μεταφορές υπό διαμετακόμιση μέσω του εδάφους κράτους μέλους δεν συνιστούν περίπτωση απόσπασης. Οι ως άνω μεταφορές χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι ο οδηγός διέρχεται από το κράτος μέλος χωρίς να προβαίνει σε φόρτωση/εκφόρτωση εμπορευμάτων ή επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών, και για τους λόγους αυτούς δεν υπάρχει σημαντικός δεσμός μεταξύ των δραστηριοτήτων του οδηγού και του κράτους μέλους διέλευσης. Συνεπώς, το αν η παρουσία του οδηγού σε κράτος μέλος θεωρείται ότι πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαμετακόμισης δεν επηρεάζεται από στάσεις του ταξιδιού, παραδείγματος χάρη, για λόγους υγιεινής.
- (27) Όταν ένας οδηγός εκτελεί διμερείς μεταφορές από το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας ή στο κράτος μέλος εγκατάστασης, η φύση της υπηρεσίας συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης. Ένας οδηγός δύναται να εκτελέσει σειρά διμερών μεταφορών κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Θα συνιστούσε δυσανάλογο περιορισμό στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών οδικών μεταφορών εάν οι κανόνες περί απόσπασης, και, ως εκ τούτου, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που κατοχυρώνονται στο κράτος μέλος υποδοχής, εφαρμόζονταν στις εν λόγω διμερείς μεταφορές.
- (28) Από την άλλη πλευρά, υπάρχει επαρκής δεσμός με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής, όταν ο οδηγός εκτελεί άλλους τύπους μεταφορών, ιδίως ενδομεταφορές ή μη διμερείς διεθνείς μεταφορές, στο εν λόγω κράτος μέλος. Αυτός ο επαρκής δεσμός υπάρχει στην περίπτωση των ενδομεταφορών, όπως ορίζονται με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1072/2009¹⁴ και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009¹⁵ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δεδομένου ότι ολόκληρη η μεταφορά λαμβάνει χώρα σε κράτος μέλος υποδοχής και συνεπώς η υπηρεσία συνδέεται στενά με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Μια μη διμερής διεθνής μεταφορά χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο οδηγός εκτελεί διεθνή μεταφορά εκτός του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση που προβαίνει στην απόσπαση. Ως εκ τούτου, οι παρεχόμενες υπηρεσίες συνδέονται μάλλον με το σχετικό κράτος μέλος υποδοχής παρά με το κράτος μέλος προέλευσης. Στις περιπτώσεις αυτές, απαιτούνται ειδικοί τομεακοί κανόνες μόνον όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (29) Σε περίπτωση που ο οδηγός εκτελεί συνδυασμένη μεταφορά, η φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας στη διάρκεια της αρχικής ή της τελικής οδικής διαδρομής συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης εάν η οδική διαδρομή από μόνη της είναι διμερής μεταφορά. Από την άλλη πλευρά, υπάρχει επαρκής δεσμός με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής, όταν η μεταφορά στη διάρκεια της οδικής διαδρομής πραγματοποιείται εντός του κράτους μέλους υποδοχής ή ως μη διμερής διεθνής μεταφορά και, ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες περί απόσπασης.
- (30) Οι επιχειρήσεις μεταφορών χρειάζονται ασφάλεια δικαίου σχετικά με τους κανόνες και τις απαιτήσεις που καλούνται να τηρήσουν. Οι εν λόγω κανόνες και απαιτήσεις θα πρέπει να είναι σαφείς, κατανοητές και ευπρόσιτες για τις επιχειρήσεις μεταφορών και θα πρέπει να επιτρέπουν τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων. Είναι σημαντικό οι νέοι κανόνες να μην εισάγουν περιττό διοικητικό φόρτο και να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα των ΜΜΕ.
- (31) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, όπως καθορίζονται στις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, ή σε συλλογικές συμφωνίες ή διαιτητικές αποφάσεις οι οποίες, στο εν λόγω κράτος μέλος, έχουν αναγορευθεί σε κανόνες γενικής εφαρμογής ή εφαρμόζονται με άλλον τρόπο σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 8 της εν λόγω οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, συλλογικών συμφωνιών που ισχύουν γενικά για όλες τις παρόμοιες επιχειρήσεις στην σχετική γεωγραφική περιοχή, διατίθενται με προσιτό και διαφανή τρόπο στις επιχειρήσεις μεταφορών από άλλα κράτη μέλη και στους αποσπασμένους οδηγούς. Οι σχετικές πληροφορίες θα πρέπει να καλύπτουν, ειδικότερα, τα συστατικά στοιχεία των αποδοχών που καθίστανται υποχρεωτικά με τις εν λόγω πράξεις. Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, επιδιώκεται η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων.
- (32) Οι μεταφορείς της ΕΕ αντιμετωπίζουν αυξανόμενο ανταγωνισμό από μεταφορείς που εδρεύουν σε κράτη μη μέλη της ΕΕ. Συνεπώς, είναι εξαιρετικά σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις της Ένωσης δεν υφίστανται διακρίσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μη μέλος δεν μπορούν να τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος. Η αρχή αυτή θα πρέπει επίσης να εφαρμόζεται όσον αφορά τους ειδικούς κανόνες περί απόσπασης που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Θα πρέπει, ιδίως, να εφαρμόζεται όταν οι επιχειρήσεις τρίτων χωρών εκτελούν μεταφορές βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που παρέχουν πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά.

- (33) Το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων της ΕΔΥΜ αποτελεί ένα από τα κύρια μέσα που διέπουν την πρόσβαση των μεταφορέων τρίτων χωρών στην ενωσιακή αγορά και την πρόσβαση των μεταφορέων της ΕΕ σε αγορές εκτός της Ένωσης. Ο αριθμός των αδειών που χορηγούνται σε κάθε κράτος μέλος της ΕΔΥΜ αποφασίζεται σε ετήσια βάση. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν γίνονται διακρίσεις εις βάρος των ενωσιακών επιχειρήσεων, πρέπει να τηρείται η σχετική υποχρέωση των κρατών μελών επίσης όταν συμφωνούνται προϋποθέσεις για την πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά στο πλαίσιο της ΕΔΥΜ.
- (34) Επιπλέον, η αρμοδιότητα διαπραγμάτευσης και σύναψης της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) ανήκει στην Ένωση ως μέρος των αποκλειστικών εξωτερικών της αρμοδιοτήτων. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶, η Ένωση θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τους μηχανισμούς ελέγχου που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται η τήρηση των εθνικών και ενωσιακών κοινωνικών διατάξεων από τους μεταφορείς τρίτων χωρών με τους μηχανισμούς που ισχύουν για τους μεταφορείς της Ένωσης.
- (35) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή των ειδικών τομεακών κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων και να αποφευχθεί ο δυσανάλογος διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στην ΕΕ, θα πρέπει να καθοριστούν ειδικές διοικητικές απαιτήσεις και απαιτήσεις ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, με πλήρη αξιοποίηση εργαλείων ελέγχου όπως ο ψηφιακός ταχογράφος. Για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και στην οδηγία 96/71/ΕΚ, και ταυτόχρονα για να ελαττωθεί η πολυπλοκότητα του έργου αυτού, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν στους οδικούς μεταφορείς μόνον τις οριζόμενες στην παρουσία οδηγία διοικητικές απαιτήσεις, οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στον τομέα των οδικών μεταφορών.
- (36) Ο διοικητικός φόρτος και τα καθήκοντα διαχείρισης εγγράφων που βαρύνουν τους οδηγούς θα πρέπει να είναι εύλογα. Ως εκ τούτου, παρότι ορισμένα έγγραφα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στο όχημα για καθ' οδόν έλεγχο, άλλα έγγραφα θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα μέσω της δημόσιας διασύνδεσης του ΙΜΙ από τους οδικούς μεταφορείς και, όπου είναι αναγκαίο, από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου είναι εγκατεστημένος ο μεταφορέας. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να χρησιμοποιούν το πλαίσιο αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών που προβλέπεται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ.

¹⁶ 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).

- (37) Δεδομένου ότι σε ορισμένα κράτη μέλη οι κοινωνικοί εταίροι διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν στους εθνικούς κοινωνικούς εταίρους τις σχετικές πληροφορίες που ανταλλάσσονται μέσω του IMI, με αποκλειστικό σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης και με παράλληλη τήρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679. Οι σχετικές πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται στους κοινωνικούς εταίρους εκτός του IMI.
- (38) Για την προσαρμογή των παραρτημάτων της παρουσίας οδηγίας στην εξέλιξη των βέλτιστων πρακτικών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την αναθεώρηση των παραρτημάτων αυτών. 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 έργου¹⁷. Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (39) Η Επιτροπή θα πρέπει να εκτιμήσει τις επιπτώσεις της εφαρμογής και της επιβολής των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον κλάδο των οδικών μεταφορών και να υποβάλει έκθεση με θέμα τα αποτελέσματα της εκτίμησης αυτής στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, μαζί με νομοθετική πρόταση αν κριθεί σκόπιμο.
- (40) Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται από... [18 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος]. Η ως άνω ημερομηνία θα είναι η ημερομηνία από την οποία η οδηγία 2018/957 πρέπει να ισχύσει για τον τομέα των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 αυτής.
- (41) Επομένως, η οδηγία 2006/22/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

¹⁷ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

Άρθρο 1

Ειδικοί κανόνες για την απόσπαση οδηγών

1. Το παρόν άρθρο θεσπίζει ειδικούς κανόνες σχετικά με ορισμένες πτυχές της οδηγίας 96/71/EK αναφορικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 2014/67/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αναφορικά με τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου για την απόσπαση αυτών των οδηγών.
2. Οι ως άνω ειδικοί κανόνες ισχύουν για τους οδηγούς που απασχολούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ένα κράτος μέλος το οποίο λαμβάνει ένα από τα διεθνή μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 96/71/EK.
3. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 96/71/EK, η απόσπαση θεωρείται ότι λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείπει το κράτος μέλος υποδοχής κατά την εκτέλεση διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών και η εν λόγω περίοδος απόσπασης δεν επιτρέπεται να σωρευτεί με προηγούμενες περιόδους απόσπασης στο πλαίσιο τέτοιων διεθνών μεταφορών του ίδιου οδηγού ή άλλου οδηγού που αντικαθιστά.
4. Δεν θεωρείται αποσπασμένος ένας οδηγός για τον σκοπό της οδηγίας 96/71/EK όταν εκτελεί διμερείς μεταφορές.

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

5. Από την ημερομηνία κατά την οποία οι οδηγοί πρέπει να καταγράφουν χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, όπως απαιτείται από το άρθρο 34 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν επίσης την εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 4 όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων όταν ο οδηγός που εκτελεί διμερή μεταφορά εκτελεί, επιπλέον, μία δραστηριότητα φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης στα κράτη μέλη ή στις τρίτες χώρες που διασχίζει, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν φορτώνει εμπορεύματα και δεν τα εκφορτώνει στο ίδιο κράτος μέλος.

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

Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται μόνο μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία ο ευφυής ταχογράφος που είναι συμβατός με την καταγραφή της διέλευσης των συνόρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, τοποθετείται στα οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Από την ημερομηνία αυτή και έπειτα, η εξαίρεση που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο ισχύει αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα με ευφυή ταχογράφο, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω κανονισμού.

6. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως διμερής μεταφορά υπό διεθνή έκτακτη ή τακτική μεταφορά επιβατών, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, νοείται όταν ο οδηγός:
- επιβιβάζει επιβάτες στο κράτος μέλος εγκατάστασης και τους αποβιβάζει σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα· ή
 - επιβιβάζει επιβάτες σε κράτος μέλος ή τρίτη χώρα και τους αποβιβάζει στο κράτος μέλος εγκατάστασης· ή

18 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).

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

7. Από την ημερομηνία κατά την οποία οι οδηγοί πρέπει να καταγράφουν χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, όπως απαιτείται από το άρθρο 34 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν επίσης την εξαίρεση της παραγράφου 6 σε ό,τι αφορά τη μεταφορά επιβατών όταν ο οδηγός που εκτελεί διμερή μεταφορά επιπλέον:

- επιβιβάζει επιβάτες μία φορά: ή/και
- αποβιβάζει επιβάτες μία φορά σε κράτη μέλη ή τρίτες χώρες από τις οποίες διέρχεται ο οδηγός, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ δύο σημείων εντός του κράτους μέλους διέλευσης. Το ίδιο ισχύει και για το ταξίδι της επιστροφής.

Η εξαίρεση αυτή εφαρμόζεται μόνο μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία ο ευφυής ταχογράφος που είναι συμβατός με την καταγραφή της διέλευσης των συνόρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, τοποθετείται στα οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Από την ημερομηνία αυτή και έπειτα, η εξαίρεση που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο ισχύει αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα με ευφυή ταχογράφο, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω κανονισμού.

8. Οδηγός που εκτελεί ενδομεταφορές, όπως ορίζονται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, θεωρείται αποσπασμένος βάσει της οδηγίας 96/71/ΕΚ.
9. Παρά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, δεν θεωρείται αποσπασμένος στο έδαφος κράτους μέλους οδηγός που διέρχεται από αυτό χωρίς να προβαίνει σε φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων και επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών.

10. Σε περίπτωση που ο οδηγός εκτελεί την αρχική ή τελική οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς, όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁹, ο οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος για τους σκοπούς της οδηγίας 96/71/ΕΚ εάν η οδική διαδρομή από μόνη της συνίσταται σε διμερείς μεταφορές όπως ορίζεται στην παράγραφο 4.
11. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, όπως καθορίζονται στις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, ή σε συλλογικές συμφωνίες ή διαιτητικές αποφάσεις οι οποίες, στο εν λόγω κράτος μέλος, έχουν αναγορευθεί σε κανόνες γενικής εφαρμογής ή εφαρμόζονται με άλλον τρόπο σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 8 της εν λόγω οδηγίας, διατίθενται με προσιτό και διαφανή τρόπο στις επιχειρήσεις μεταφορών από άλλα κράτη μέλη και στους αποσπασμένους οδηγούς. Οι σχετικές πληροφορίες καλύπτουν, ειδικότερα, τα συστατικά στοιχεία των αποδοχών που καθίστανται υποχρεωτικά με τις εν λόγω πράξεις, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συλλογικών συμφωνιών που ισχύουν γενικά για όλες τις παρόμοιες επιχειρήσεις στην σχετική γεωγραφική περιοχή.
12. Οι εγκατεστημένες σε τρίτο κράτος επιχειρήσεις μεταφορών δεν τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, ακόμη και όταν εκτελούν μεταφορές βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που χορηγούν πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά ή σε μέρη της αγοράς αυτής.
13. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2014/67/ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν μόνο τις παρακάτω διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου όσον αφορά την απόσπαση οδηγών:

19 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).

- α) υποχρέωση του οδικού μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος να υποβάλει δήλωση απόσπασης στις εθνικές αρμόδιες αρχές κράτους μέλους στο οποίο είναι αποσπασμένος ο οδηγός το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης, χρησιμοποιώντας τυποποιημένο πολύγλωσσο έντυπο της δημόσιας διασύνδεσης που συνδέεται με το Σύστημα Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά (IMI), το οποίο θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012. Η δήλωση απόσπασης περιλαμβάνει τις παρακάτω πληροφορίες:
- i) την ταυτότητα του οδικού μεταφορέα, τουλάχιστον, εφόσον είναι διαθέσιμη, με τη μορφή του αριθμού της κοινοτικής άδειας·
 - ii) τα στοιχεία επικοινωνίας του διαχειριστή μεταφορών ή άλλου/άλλων αρμόδιων επικοινωνίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης που λειτουργούν ως σύνδεσμοι με τις αρμόδιες αρχές στο κράτος μέλος υποδοχής όπου παρέχονται οι υπηρεσίες και αποστέλλουν και λαμβάνουν έγγραφα ή ειδοποιήσεις·
 - iii) τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τον αποσπασμένο οδηγό: την ταυτότητά του, τη διεύθυνση κατοικίας του και τον αριθμό της άδειας οδήγησης·
 - iv) την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας του οδηγού και το εφαρμοστέο σε αυτήν δίκαιο·
 - v) την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης·
 - vi) τις πινακίδες κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων·
 - vii) το είδος των υπηρεσιών μεταφοράς, ήτοι μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφορά επιβατών, διεθνείς μεταφορές, ενδομεταφορές (καμποτάζ)·
- β) υποχρέωση του οδικού μεταφορέα να εξασφαλίζει ότι ο οδηγός έχει στη διάθεσή του καθώς και του ίδιου του οδηγού να διατηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται καθ' οδόν, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή:
- i) αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης που υποβλήθηκε μέσω του IMI·

- ii) αποδείξεις ως προς μεταφορά ή μεταφορές που λαμβάνουν χώρα στο κράτος μέλος υποδοχής, όπως ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR) ή τις αποδείξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009·
 - iii) τις καταγραφές του ταχογράφου και ιδίως τους κωδικούς χώρας των κρατών μελών από όπου πέρασε ο οδηγός κατά την εκτέλεση διεθνών οδικών μεταφορών ή ενδομεταφορών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις καταγραφής και τήρησης αρχείων βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014·
- γ) υποχρέωση του οδικού μεταφορέα να αποστείλει μέσω της δημόσιας διασύνδεσης του ΙΜΙ, μετά την περίοδο της απόσπασης και κατόπιν άμεσου αιτήματος των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών όπου πραγματοποιήθηκε η απόσπαση, αντίγραφα των εγγράφων που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημεία ii) και iii) καθώς και έγγραφα σχετικά με την αμοιβή των αποσπασμένων οδηγών για την περίοδο της απόσπασης, τη σύμβαση εργασίας ή ισοδύναμο έγγραφο κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου²⁰, τα δελτία καταγραφής χρόνου που αφορούν την εργασία του οδηγού και τις αποδείξεις πληρωμής.

Ο μεταφορέας αποστέλλει τα έγγραφα τεκμηρίωσης μέσω της δημόσιας διασύνδεσης του ΙΜΙ το αργότερο 8 εβδομάδες από την ημερομηνία του αιτήματος. Εάν ο μεταφορέας δεν υποβάλει την απαιτούμενη τεκμηρίωση εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο πραγματοποιήθηκε η απόσπαση μπορούν να ζητήσουν, μέσω του ΙΜΙ, συνδρομή από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης, σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 7 της οδηγίας 2014/67/ΕΕ. Όταν πραγματοποιείται ένα τέτοιο αίτημα αμοιβαίας συνδρομής, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα έχουν πρόσβαση στη δήλωση απόσπασης και σε άλλες σχετικές πληροφορίες που έχει υποβάλει ο μεταφορέας μέσω της δημόσιας διασύνδεσης του ΙΜΙ.

²⁰ Οδηγία 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Οκτωβρίου 1991, σχετικά με την υποχρέωση του εργοδότη να ενημερώνει τον εργαζόμενο για τους όρους που διέπουν τη σύμβαση ή τη σχέση εργασίας (ΕΕ L 288 της 18.10.1991, σ. 32).

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

Προκειμένου να εξακριβωθεί ότι οι οδηγοί, σύμφωνα με τις παραγράφους 4 έως 7, δεν πρέπει να θεωρούνται αποσπασμένοι, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν ως μέτρο ελέγχου μόνον την υποχρέωση για τον οδηγό να τηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται σε καθ' οδόν έλεγχο, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, τις αποδείξεις σχετικά με την ή τις σχετικές διεθνείς μεταφορές, όπως η ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR) ή τις αποδείξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, καθώς και τις καταγραφές του ταχογράφου όπως αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο iii).

14. Για τους σκοπούς του ελέγχου, ο μεταφορέας διατηρεί ενημερωμένες στη δημόσια διασύνδεση του IMI τις δηλώσεις απόσπασης που αναφέρονται στην παράγραφο 13 στοιχείο α).
15. Οι πληροφορίες από τις δηλώσεις αποθηκεύονται στο αποθετήριο του IMI για τους σκοπούς των ελέγχων για περίοδο 24 μηνών.

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

- αφορούν απόσπαση στο έδαφος του σχετικού κράτους μέλους·
- χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την επιβολή των κανόνων περί απόσπασης· και
- η επεξεργασία των δεδομένων είναι σύμφωνη με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.

16. Έως τις ... [ΕΕ: 6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], η Επιτροπή προσδιορίζει με εκτελεστική πράξη τις λειτουργικές δυνατότητες της δημόσιας διασύνδεσης του IMI. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

17. Τα κράτη μέλη αποφεύγουν άσκοπες καθυστερήσεις κατά την υλοποίηση των μέτρων ελέγχου, οι οποίες θα μπορούσαν να έχουν επιπτώσεις στη διάρκεια και τις ημερομηνίες απόσπασης.
18. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται στενά μεταξύ τους και παρέχουν αμοιβαία βοήθεια και όλες τις συναφείς πληροφορίες, στο πλαίσιο των όρων που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2006/22/ΕΟΚ

Η οδηγία 2006/22/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- (1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

«Άρθρο 1

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

-
- * Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).»·
- ** Οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35).»·

- (3) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

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

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

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

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

γ) Παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

δ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(4) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

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

Αυτοί οι έλεγχοι πραγματοποιούνται ταυτόχρονα από τις αρχές επιβολής του νόμου δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καθεμία από τις οποίες ενεργεί εντός της επικράτειάς της.»

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

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

(6) Στο άρθρο 7 παράγραφος 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

(8) το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Το κράτος μέλος υποβάλλει τις πληροφορίες που ζητούν τα άλλα κράτη μέλη δυνάμει της παραγράφου 1 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου εντός 25 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης. Τα κράτη μέλη μπορούν να συμφωνήσουν αμοιβαία μικρότερο χρονικό όριο. Σε επείγουσες περιπτώσεις ή σε περιπτώσεις που απαιτούν απλή εξέταση μητρώων, όπως στο σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας, οι ζητούμενες πληροφορίες υποβάλλονται εντός τριών εργάσιμων ημερών.

Όταν το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση θεωρεί ότι η αίτηση αυτή είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη, ενημερώνει αναλόγως το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση εντός 10 εργάσιμων ημερών. Το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση τεκμηριώνει περαιτέρω την αίτηση. Όταν αυτό δεν είναι δυνατό, το κράτος μέλος μπορεί να απορρίψει την αίτηση.

Όταν είναι δύσκολη η ανταπόκριση σε αίτηση παροχής πληροφοριών ή η διενέργεια ελέγχων, επιθεωρήσεων ή ερευνών, το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση ενημερώνει αναλόγως, εντός 10 εργάσιμων ημερών, το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση, τεκμηριώνοντας και αιτιολογώντας δεόντως τη δυσκολία ή την αδυναμία παροχής των σχετικών πληροφοριών. Τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη συζητούν μεταξύ τους με στόχο την εξεύρεση λύσης σε όποια δυσκολία προκύψει.

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

γ) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται στο παρόν άρθρο πραγματοποιείται μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά (IMI) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, εκτός από τις πληροφορίες τις οποίες ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη μέσω άμεσης αναζήτησης στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου**.»

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

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

(9) το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Έως τις ... [ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία 10 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], η Επιτροπή θα καθορίσει με εκτελεστικές πράξεις κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων, ο οποίος θα λαμβάνει υπόψη τον αριθμό, τη σοβαρότητα και τη συχνότητα των παραβάσεων, καθώς και τα αποτελέσματα των ελέγχων όπου δεν εντοπίστηκε παράβαση και το αν η επιχείρηση οδικών μεταφορών χρησιμοποιούσε ευφυή ταχογράφο, δυνάμει του κεφαλαίου II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, σε όλα τα οχήματά της. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.»

β) στην παράγραφο 2, η δεύτερη περίοδος απαλείφεται·

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

δ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

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

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

(10) Στο άρθρο 11, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

(11) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Διαδικασία επιτροπής

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

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

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

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

- (12) Στο άρθρο 13, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) την ενθάρρυνση συνεκτικής προσέγγισης και εναρμονισμένης ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από τις αρχές επιβολής του νόμου»

- (13) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες

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

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

(14) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Ενημέρωση των παραρτημάτων

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

(15) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 9 παράγραφος 3 και στο άρθρο 15 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για διάστημα 5 ετών από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε-ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 3 και στο άρθρο 15 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου*.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 3 και του άρθρου 15 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το 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.

* ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.»

(16) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Στο Μέρος A, το σημείο (1) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(1) ημερήσιες και εβδομαδιαίες περίοδοι οδήγησης, διαλείμματα και ημερήσιες και εβδομαδιαίες περίοδοι ανάπαυσης· επίσης τα φύλλα καταγραφής των προηγούμενων ημερών που πρέπει να φέρονται επί του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ή/και τα δεδομένα που έχουν καταχωρηθεί για το αυτό χρονικό διάστημα στην κάρτα οδηγού ή/και στη μνήμη της συσκευής ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας ή/και στις εκτυπώσεις·»

β) στο Μέρος A, το σημείο (2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(2) για την περίοδο την αναφερόμενη στο άρθρο 36 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, περιπτώσεις κατά τις οποίες σημειώνεται υπέρβαση της επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος, η οποία ορίζεται ως κάθε περίοδος διάρκειας άνω του 1 λεπτού κατά την οποία η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 90 km/h για οχήματα κατηγορίας N3 ή τα 105 km/h για οχήματα κατηγορίας M3 [οι κατηγορίες N3 και M3 ορίζονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*·

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

γ) στο Μέρος A, το σημείο (4) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

δ) στο μέρος Α προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6):

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

ε) στο Μέρος Β, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(2) Τα κράτη μέλη μπορούν, εάν το κρίνουν σκόπιμο, να ελέγχουν τη συνυπευθυνότητα άλλων ηθικών αυτουργών ή συνεργών στην αλυσίδα μεταφοράς, όπως φορτωτές, μεταφορείς ή συμβαλλόμενοι, σε περίπτωση εντοπισμού παράβασης, συμπεριλαμβανόμενης της επαλήθευσης ότι οι συμβάσεις για την παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς επιτρέπουν τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 561/85 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014.»

στ) στο μέρος Β προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«(4) μέγιστος μέσος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας, διαλείμματα και απαιτήσεις νυκτερινής εργασίας όπως ορίζεται στα άρθρα 4, 5 και 7 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.

(5) τήρηση των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων όσον αφορά την πληρωμή καταλύματος για τον οδηγό και την οργάνωση του χρόνου εργασίας των οδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφοι 8 και 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

Άρθρο 3

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

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

- «13. Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου: άρθρο [8].
14. Οδηγία (ΕΕ) .../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά («κανονισμός ΙΜΙ»): άρθρο [1 παράγραφος 14].»

Άρθρο 4

Διαδικασία επιτροπής

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

Άρθρο 5

Κανόνες και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις κατά των αποστολέων, των πρακτόρων μεταφορών, των εργολάβων και των υπεργολάβων για μη συμμόρφωση με το άρθρο 1 της παρούσας οδηγίας, σε περίπτωση που γνώριζαν, ή, δεδομένων όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν, ότι οι υπηρεσίες μεταφορών που αναθέτουν ενέχουν παραβάσεις του εν λόγω άρθρου.

2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλουν στις παραβάσεις των διατάξεων του άρθρου 1 του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

Άρθρο 6

Ευφύης επιβολή

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

Άρθρο 7

Αξιολόγηση

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

Άρθρο 8
Κατάρτιση

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

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

Άρθρο 9

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν και δημοσιεύουν το αργότερο έως ... [ΕΕ: να προστεθεί η ημερομηνία 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας] τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από ... [ΕΕ: να συμπληρωθεί η ίδια ημερομηνία με την προηγούμενη παράγραφο].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 10

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

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

[...],

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
