



Βρυξέλλες, 31.5.2017
COM(2017) 278 final

2017/0121 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

{SWD(2017) 184 final}

{SWD(2017) 185 final}

{SWD(2017) 186 final}

{SWD(2017) 187 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι κοινωνικοί κανόνες της Ένωσης συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων πολιτικής για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών, τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου. Η προσαρμογή αυτών των κανόνων στις ανάγκες του τομέα και η ευκολότερη εφαρμογή και επιβολή τους με ομοιόμορφο και αποδοτικό τρόπο αποτελούν βασικό στοιχείο της στρατηγικής της Επιτροπής για να ενοποιηθεί περαιτέρω η αγορά οδικών μεταφορών στην ΕΕ και να καταστεί ο τομέας δίκαιος, αποδοτικός και κοινωνικά υπεύθυνος, όπως επισημαίνεται στη λευκή βίβλο για τις μεταφορές, της 28ης Μαρτίου 2011¹.

Οι βασικοί κοινωνικοί κανόνες που ισχύουν στις οδικές μεταφορές περιλαμβάνουν διατάξεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των οδηγών που διατυπώνονται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ², ελάχιστες απαιτήσεις επιβολής που ορίζονται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ, κανόνες για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006³ και διατάξεις σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων που θεσπίζονται στην οδηγία 96/71/ΕΚ⁴ και στην οδηγία 2014/67/ΕΕ για την εφαρμογή της⁵. Αυτές οι νομικές πράξεις αποτελούν μέρος ευρύτερης προσπάθειας για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών, τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και τη βελτίωση της ασφάλειας των ευρωπαϊκών οδών, καθώς και για την εξασφάλιση ισορροπίας ανάμεσα στην κοινωνική προστασία των οδηγών και την ελευθερία των μεταφορέων να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες.

Από εκ των υστέρων αξιολόγηση της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών και της εφαρμογής της, η οποία διενεργήθηκε την περίοδο 2015-2017⁶ στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), συνήχθη το συμπέρασμα ότι οι κανόνες που εφαρμόζονται δεν αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά και αποδοτικά τους κινδύνους επιδείνωσης των συνθηκών εργασίας και τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε ανεπάρκειες του νομικού πλαισίου. Ορισμένοι κανόνες είναι ασαφείς, ακατάλληλοι ή παρουσιάζουν δυσκολία στην εφαρμογή ή επιβολή τους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφορές μεταξύ των κρατών μελών ως προς την εφαρμογή των κοινών κανόνων και να δημιουργείται κίνδυνος κατακερματισμού της εσωτερικής αγοράς.

Η επιτόπου ανάλυση των προβλημάτων καταδεικνύει ότι οι διαφορές στην ερμηνεία και την εφαρμογή των οδηγιών 96/71/ΕΚ και 2014/67/ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών πρέπει να αντιμετωπιστούν επειγόντως. Από την εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα νομοθετική πρόταση συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι διατάξεις σχετικά με την απόσπαση και οι διοικητικές απαιτήσεις δεν ανταποκρίνονται στην υψηλού βαθμού κινητικότητα που

¹ COM(2011) 144 τελικό.

² ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35.

³ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

⁴ ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1.

⁵ ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11.

⁶ Η εκ των υστέρων αξιολόγηση κάλυψε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, την οδηγία 2006/22/ΕΚ για την εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού και την οδηγία 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών.

χαρακτηρίζει την εργασία των οδηγών στις διεθνείς οδικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, προκαλείται δυσανάλογος κανονιστικός φόρτος στους μεταφορείς και δημιουργούνται αδικαιολόγητοι φραγμοί στην παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών. Οι νομικές και πρακτικές δυσκολίες εφαρμογής των κανόνων για τις αποσπάσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών επισημάνθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 10 της πρότασης της Επιτροπής, της 8ης Μαρτίου 2016⁷, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/71/ΕΚ: *Λόγω του υψηλού βαθμού κινητικότητας που χαρακτηρίζει τη φύση της εργασίας στις διεθνείς οδικές μεταφορές, η εφαρμογή της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων εγείρει ιδιαίτερα νομικά ζητήματα και δυσχέρειες (ιδίως όταν ο δεσμός με το οικείο κράτος μέλος είναι ανεπαρκής). Το πλέον ενδεδειγμένο θα ήταν οι εν λόγω προκλήσεις να αντιμετωπιστούν μέσω ειδικής τομεακής νομοθεσίας, μαζί με άλλες ενωσιακές πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στη βελτίωση της λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς οδικών μεταφορών.*

Η παρούσα πρόταση προβλέπει μια ολιστική προσέγγιση όσον αφορά την αντιμετώπιση των κινδύνων των ακατάλληλων συνθηκών εργασίας των οδηγών, συμπεριλαμβανομένων των όρων και συνθηκών απασχόλησης, μετριάζοντας παράλληλα τον υπερβολικό κανονιστικό φόρτο για τους μεταφορείς και αποτρέποντας στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Ο γενικός στόχος είναι να εξασφαλιστεί ισορροπία ανάμεσα στις κατάλληλες συνθήκες εργασίας των οδηγών και στην ελευθερία των μεταφορέων να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση αποτελεί μέρος ευρύτερης επανεξέτασης της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη. Είναι στενά συνδεδεμένη με πρωτοβουλία βελτίωσης της σαφήνειας και της καταλληλότητας των κανόνων για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, καθώς και των κανόνων για τη χρήση ταχογράφου που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Σχετίζεται επίσης με την υπό εξέλιξη επανεξέταση των κανόνων της αγοράς σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009), την πρόσβαση στην αγορά διεθνών εμπορευματικών μεταφορών (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009) και την πρόσβαση στη διεθνή αγορά μεταφοράς επιβατών (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009). Οι κοινωνικοί κανόνες και οι κανόνες της αγοράς αποτελούν ολοκληρωμένο και συνεκτικό νομικό πλαίσιο και η επιβολή τους με συνεπή και αποτελεσματικό τρόπο είναι καθοριστική για τη δημιουργία δίκαιου, ασφαλούς και περιβαλλοντικά και κοινωνικά βιώσιμου τομέα οδικών μεταφορών. Καμία από τις πρωτοβουλίες δεν μπορεί από μόνη της να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις συνεχιζόμενες κοινωνικές προκλήσεις και προκλήσεις της αγοράς.

- **Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση συμβάλλει σε δύο προτεραιότητες της παρούσας Επιτροπής, συγκεκριμένα στη δημιουργία «βαθύτερης και δικαιότερης εσωτερικής αγοράς» και στην ώθηση «της απασχόλησης, της ανάπτυξης και των επενδύσεων». Είναι σύμφωνη με τις δράσεις που έχουν ως στόχο την καταπολέμηση της κοινωνικής αδικίας και του αθέμιτου ανταγωνισμού και τη δημιουργία κοινωνικού πλαισίου για νέες ευκαιρίες απασχόλησης και δίκαιους επιχειρηματικούς όρους.

Η πρόταση αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, να εξασφαλίσει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και κατάλληλη κοινωνική προστασία. Ως εκ τούτου, είναι σύμφωνη με τους στόχους της κοινωνικής ατζέντας της Επιτροπής και με την πρωτοβουλία για τη δημιουργία πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων της ΕΕ. Είναι επίσης σύμφωνη με τον Χάρτη των Θεμελιωδών

⁷ COM(2016)128

Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο άρθρο 31 του οποίου προβλέπεται το δικαίωμα σε δίκαιες και πρόσφορες συνθήκες εργασίας.

Η πρόταση συμβάλλει στο πρόγραμμα REFIT μέσω της μείωσης του κανονιστικού φόρτου, της απλούστευσης και της προσαρμογής ορισμένων κανόνων στις ειδικές ανάγκες του τομέα. Επιπλέον, θα καταστήσει πιο αποδοτική την επιβολή με καλύτερη χρήση των υφιστάμενων εργαλείων και συστημάτων ελέγχου.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η παρούσα πρόταση τροποποιεί την οδηγία 2006/22/EK και θεσπίζει ειδικούς τομεακούς κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων σε σχέση με τις οδηγίες 96/71/EK και 2014/67/EE.

Η οδηγία 2006/22/EK βασίζεται στο νυν άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) και η τροποποίησή της θα πρέπει επίσης να βασιστεί σε αυτή τη διάταξη.

Οι οδηγίες 96/71/EK και 2014/67/EE στηρίζονται στο (νυν) άρθρο 53 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι κανόνες που προτείνονται με την παρούσα αφορούν αποκλειστικά καταστάσεις ειδικά για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών, η βάση θα πρέπει να είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

• Επικουρικότητα

Δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ, η ΕΕ έχει συντρέχουσα κανονιστική αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη στον τομέα των μεταφορών. Εντούτοις, οι υφιστάμενοι κανόνες μπορούν να τροποποιηθούν μόνο από τον νομοθέτη της ΕΕ.

Λόγω των ανεπαρκειών της υφιστάμενης νομοθεσίας, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν και επιβάλλουν με διαφορετικό τρόπο τους κοινωνικούς κανόνες της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την απόσπαση εργαζομένων. Οι κατευθυντήριες γραμμές ή η αυτορρύθμιση από τα κράτη μέλη δεν θα αρκούσαν για να εξασφαλίσουν τη συνεπή εφαρμογή και επιβολή των κοινωνικών κανόνων για τις οδικές μεταφορές σε όλη την ΕΕ. Επομένως είναι δικαιολογημένη η δράση σε επίπεδο ΕΕ.

• Αναλογικότητα

Η πρόταση δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την αντιμετώπιση των διαπιστωθέντων προβλημάτων των ακατάλληλων συνθηκών εργασίας των οδηγών και των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

Όπως αναφέρεται στο τμήμα 7.2 της εκτίμησης επιπτώσεων, η πρόταση περιλαμβάνει την επιλογή πολιτικής που θεωρείται η πλέον κατάλληλη και αναλογική, επιτυγχάνοντας την ισορροπία ανάμεσα στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς, τη μείωση του κανονιστικού φόρτου για τους μεταφορείς και την αποτελεσματική επιβολή της εφαρμογής των κανόνων σε διασυνοριακό επίπεδο.

Η πρόταση επικεντρώνεται στην απλούστευση, την αποσαφήνιση και την προσαρμογή ορισμένων κανόνων ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες του τομέα. Αποφεύγει τυχόν περιττός διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς και στοχεύει να διασφαλιστεί η αναλογικότητα των

απαιτήσεων διοικητικής συνεργασίας και αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών. Από την εκτίμηση επιπτώσεων προέκυψε το συμπέρασμα ότι τα προτεινόμενα μέτρα πολιτικής δεν θα έχουν δυσανάλογο αντίκτυπο στις ΜΜΕ.

- **Επιλογή του νομικού μέσου**

Δεδομένου ότι η πρόταση επιφέρει περιορισμένο αριθμό τροποποιήσεων στην οδηγία 2006/22/EK και θεσπίζει ειδικούς τομεακούς κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών σε σχέση με τις οδηγίες 96/71/EK και 2014/67/EE, το νομικό μέσο που επιλέχθηκε είναι επίσης οδηγία.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας**

Η οδηγία εφαρμογής 2006/22/EK, μαζί με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τον χρόνο οδήγησης και την οδηγία 2002/15/EK για τον χρόνο εργασίας, υποβλήθηκαν σε ολοκληρωμένη εκ των υστέρων αξιολόγηση η οποία διενεργήθηκε την περίοδο 2015-2017⁸. Η αξιολόγηση αυτή υποστηρίχθηκε από εξωτερική μελέτη⁹.

Τα κύρια ζητήματα που διαπιστώθηκαν ήταν τα εξής:

- αποκλίνουσα ερμηνεία και επιβολή της διάταξης για την καταγραφή των χρονικών περιόδων κατά τις οποίες ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα·
- παράβαση των κανόνων για τον χρόνο εργασίας με αποτέλεσμα υπερβολικές ώρες εργασίας για τους οδηγούς και συσσωρευμένη κούραση με δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία και την ασφάλεια των οδηγών και στην οδική ασφάλεια·
- αναποτελεσματική επιβολή των διατάξεων για τον χρόνο εργασίας και ανομοιομορφία στα δεδομένα σχετικά με τους ελέγχους παρακολούθησης και συμμόρφωσης·
- ανεπαρκής διοικητική συνεργασία και αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών μελών που παρεμποδίζει τη συνεπή εφαρμογή των κανόνων της ΕΕ·
- έλλειψη συνέπειας μεταξύ των εθνικών συστημάτων αξιολόγησης της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων μεταφορών, γεγονός που παρεμποδίζει την ανταλλαγή πληροφοριών και τη σύγκριση δεδομένων με σκοπό τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων·
- ανεπαρκής χρήση δεδομένων στα συστήματα αποτίμησης επικινδυνότητας, γεγονός που παρεμποδίζει την αποτελεσματική στόχευση των ελέγχων·
- κίνδυνοι επιδείνωσης των συνθηκών εργασίας οι οποίοι δεν έχουν αντιμετωπιστεί και συνδέονται με την ανεπάρκεια αμοιβών και κοινωνικής προστασίας των οδηγών που εργάζονται επί μακρόν εκτός της χώρας απασχόλησής τους.

Οι διατάξεις για την απόσπαση εργαζομένων δεν αποτέλεσαν ρητό μέρος αυτής της αξιολόγησης REFIT. Εντούτοις, οι δυσκολίες εφαρμογής αποκλινόντων εθνικών μέτρων για

⁸ βλέπε υποσημείωση αριθ. 1.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών κατέδειξαν, αφενός, ότι οι γενικοί κανόνες για την απόσπαση δεν είναι κατάλληλοι για το εργατικό δυναμικό του τομέα των οδικών μεταφορών που παρουσιάζει υψηλό βαθμό κινητικότητας και, αφετέρου, ότι οι διοικητικές απαιτήσεις συνεπάγονται δυσανάλογο φόρτο, περιορίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Για την εκπόνηση της παρούσας πρότασης πραγματοποιήθηκαν εκτενείς διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, σύμφωνα με τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη διαβούλευση των ενδιαφερομένων μερών που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2002 (COM(2002) 704 τελικό).

Στη διαδικασία διαβούλευσης συμμετείχαν όλες οι σχετικές ομάδες ενδιαφερομένων: εθνικές αρχές, φορείς επιβολής, ενώσεις που εκπροσωπούσαν οδικούς μεταφορείς (εμπορευμάτων και επιβατών), πράκτορες μεταφορών, φορτωτές, ΜΜΕ, συνδικαλιστικές οργανώσεις, οδηγοί και άλλοι εργαζόμενοι στον τομέα των οδικών μεταφορών. Ειδικότερα, πραγματοποιήθηκαν εκτενείς διαβουλεύσεις με τους Ευρωπαϊούς κοινωνικούς εταίρους σε όλη τη διάρκεια της διαδικασίας. Στο πλαίσιο αυτό, χρησιμοποιήθηκαν διάφορες μέθοδοι και εργαλεία ανοικτής και στοχευμένης διαβούλευσης:

- διάσκεψη υψηλού επιπέδου, στις 4 Ιουνίου 2015, με θέμα μια «κοινωνική ατζέντα για τις μεταφορές», στο πλαίσιο της οποίας ξεκίνησε ευρεία συζήτηση για τις κοινωνικές πτυχές των οδικών μεταφορών με περίπου 350 συμμετέχοντες: υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, εμπειρογνώμονες στον τομέα των μεταφορών, κοινωνικούς εταίρους·

- σεμινάρια στο τέλος του 2015 στα οποία συμμετείχαν ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου, εκπρόσωποι των κρατών μελών και οι κοινωνικοί εταίροι σε επίπεδο ΕΕ. Οι συζητήσεις επικεντρώθηκαν στον τρόπο λειτουργίας της κοινωνικής νομοθεσίας και της νομοθεσίας της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών·

- συνέδριο για τις οδικές μεταφορές, στις 19 Απριλίου 2016, με ειδικό εργαστήριο για την εσωτερική αγορά και τις κοινωνικές πτυχές των οδικών μεταφορών. Το συνέδριο συγκέντρωσε περίπου 400 συμμετέχοντες, συγκεκριμένα, εκπροσώπους των κρατών μελών, βουλευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και βασικά ενδιαφερόμενα μέρη, που συζήτησαν τους στόχους και το πεδίο εφαρμογής των σχεδιαζόμενων πρωτοβουλιών στον τομέα των οδικών μεταφορών·

- δρομολογήθηκαν πέντε ειδικά διαμορφωμένες έρευνες για να συγκεντρωθούν οι απόψεις των εθνικών υπουργείων μεταφορών (με επίκεντρο την εφαρμογή και ερμηνεία των κανόνων), των αρχών επιβολής (με επίκεντρο τις πρακτικές επιβολής, το κόστος και τα οφέλη της επιβολής), των επιχειρήσεων (με επίκεντρο τον αντίκτυπο της νομοθεσίας στις επιχειρήσεις μεταφορών της αγοράς), των συνδικαλιστικών οργανώσεων (με επίκεντρο τον αντίκτυπο της νομοθεσίας στους οδηγούς) και άλλων ενδιαφερομένων μερών, όπως ενώσεων του κλάδου (με επίκεντρο τις συνολικές απόψεις τους για τις επιπτώσεις της νομοθεσίας). Συνολικά λήφθηκαν 1 441 απαντήσεις (εκ των οποίων οι 1 269 ήταν από επιχειρήσεις οδικών μεταφορών)·

- πραγματοποιήθηκαν συνεντεύξεις με 90 ενδιαφερόμενα μέρη (37 εκ των οποίων ήταν οδηγοί) για να συγκεντρωθούν πληροφορίες σχετικά με τις εμπειρίες των ενδιαφερομένων μερών ως προς τον τρόπο λειτουργίας της επιβολής, τον βαθμό αποτελεσματικότητάς της και τις προκλήσεις σε επίπεδο συμμόρφωσης·

- δημόσια διαβούλευση¹⁰ από τις 5 Σεπτεμβρίου έως τις 11 Δεκεμβρίου 2016 για να καθοριστεί το πρόβλημα και να προσδιοριστούν πιθανές λύσεις. Από τις 1 378 απαντήσεις, οι 1 209 ήταν από οδηγούς, μεταφορείς, φορτωτές και πράκτορες μεταφορών, ενώ οι 169 ήταν από εθνικές αρχές, φορείς επιβολής, οργανώσεις εργαζομένων και ενώσεις του κλάδου·
- έρευνα δείγματος ΜΜΕ από τις 4 Νοεμβρίου 2016 έως τις 4 Ιανουαρίου 2017. Οι 109 απαντήσεις που λήφθηκαν περιείχαν απόψεις για τους στόχους της αναθεώρησης του νομικού πλαισίου και πιθανές λύσεις·
- διαδικτυακή έρευνα σε οδηγούς (οι 345 απαντήσεις περιείχαν απόψεις για πιθανά μέτρα, μολονότι 140 από αυτές ήταν από τις Κάτω Χώρες και 127 από το Ηνωμένο Βασίλειο)· έρευνα στις εθνικές αρχές και στους φορείς επιβολής (λήφθηκαν 41 απαντήσεις από 27 κράτη μέλη της ΕΕ, καθώς και τη Νορβηγία και την Ελβετία) και έρευνα στους μεταφορείς (73 απαντήσεις, παρότι και πάλι δεν ήταν πλήρως αντιπροσωπευτικές, καθώς οι 58 απαντήσεις ήταν από την Ουγγαρία)·
- συνεντεύξεις με 7 εταιρείες μεταφορών, 9 εθνικές ενώσεις του κλάδου, 9 εθνικές αρχές, 4 εθνικές ενώσεις εργαζομένων και 6 Ευρωπαίους κοινωνικούς εταίρους.

Οι Ευρωπαίοι κοινωνικοί εταίροι ενημερώνονταν επίσης τακτικά και ζητούνταν η γνώμη τους σε αρκετές διμερείς συναντήσεις με την Επιτροπή και σε τακτικές συναντήσεις της επιτροπής κλαδικού διαλόγου για τις οδικές μεταφορές και της ομάδας εργασίας των κοινωνικών εταίρων.

Οι δραστηριότητες διαβούλευσης επιβεβαίωσαν τα κύρια προβλήματα: 1) ακατάλληλες συνθήκες εργασίας των οδηγών· 2) στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων· και 3) κανονιστικός φόρτος για τους μεταφορείς και τα κράτη μέλη. Τα κύρια νομικά ζητήματα που διαπιστώθηκαν σε σχέση με τα παραπάνω προβλήματα είναι τα εξής: ασαφείς ή ακατάλληλοι κοινωνικοί κανόνες, αποκλίνουσα εφαρμογή των κανόνων, ασυνεπής και αναποτελεσματική επιβολή και ανεπαρκής διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.

Όσον αφορά τα σχεδιαζόμενα μέτρα πολιτικής, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη τάχθηκαν σθεναρά υπέρ της ενίσχυσης της επιβολής και της συνεργασίας μεταξύ των φορέων επιβολής, παρόλο που ορισμένες εθνικές αρχές επιβολής διατύπωσαν ανησυχίες σχετικά με το πιθανό πρόσθετο κόστος επιβολής. Ειδικότερα, οι εθνικές αρχές και οι οργανισμοί επιβολής σε επίπεδο ΕΕ υποστήριξαν θερμά (σε ποσοστό πάνω από 70 %) τα μέτρα εναρμόνισης των εθνικών συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας και παροχής πρόσβασης στα δεδομένα των συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας σε πραγματικό χρόνο.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη είχαν διχασμένες απόψεις όσον αφορά τα σχέδια μέτρων για τις προϋποθέσεις απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών: τα κράτη μέλη της ΕΕ-13 και οι μεταφορείς υποστήριξαν το μέτρο με επιφυλάξεις (το χρονικό όριο δεν θα πρέπει να είναι υπερβολικά χαμηλό), ενώ οι συνδικαλιστικές οργανώσεις θεώρησαν το μέτρο επιζήμιο για τους οδηγούς. Τα κράτη μέλη της ΕΕ-15 και οι μεταφορείς εξέφρασαν ανάμεικτες απόψεις. Πλην των συνδικαλιστικών οργανώσεων, η πλειονότητα όλων των ομάδων ενδιαφερομένων τάχθηκε υπέρ του μέτρου μείωσης του διοικητικού φόρτου κατά την εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση στον τομέα των οδικών μεταφορών.

¹⁰ Σύνοψη των πορισμάτων http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-social-legislation-road_en

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Στο έργο της Επιτροπής συνέδραμαν εξωτερικοί συνεργάτες με την εκπόνηση υποστηρικτικής μελέτης για την εκ των υστέρων αξιολόγηση¹¹ και ξεχωριστής υποστηρικτικής μελέτης για την εκτίμηση επιπτώσεων, η οποία ολοκληρώθηκε τον Μάιο του 2017.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρωτοβουλία βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη με συστάσεις η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου. Οι κύριες παρατηρήσεις της επιτροπής απαντήθηκαν στο σύνολό τους στην αναθεωρημένη έκδοση της εκτίμησης επιπτώσεων (βλ. παράρτημα 1 για σχετική επισκόπηση).

Εξετάστηκαν τέσσερις επιλογές πολιτικής. Οι τρεις πρώτες έχουν σωρευτικό χαρακτήρα ως προς το αυξημένο επίπεδο κανονιστικής παρέμβασης και τις αναμενόμενες επιπτώσεις, ενώ η τέταρτη είναι οριζόντια και τα μέτρα της θα μπορούσαν να συνδυαστούν με οποιαδήποτε από τις τρεις πρώτες επιλογές.

Η πρώτη επιλογή πολιτικής επικεντρώθηκε στην αποσαφήνιση του νομικού πλαισίου και την αύξηση της συνεργασίας των αρχών επιβολής. Η δεύτερη επικεντρώθηκε στην ενίσχυση της επιβολής και τη βελτίωση των εργασιακών ρυθμών των εργαζομένων. Με την τρίτη προτεινόταν ουσιαστικές αλλαγές στους κανόνες, συγκεκριμένα απαγόρευση της αμοιβής βάσει της απόδοσης. Η τέταρτη περιλάμβανε ειδικά τομεακά κριτήρια και ειδικά μέτρα επιβολής για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Περιλάμβανε παραλλαγές βάσει χρονικών ορίων: παραλλαγή α) - 3 μέρες, β) - 5 μέρες, γ) - 7 και δ) - 9 ημέρες συνολικά ανά ημερολογιακό μήνα παραμονής του οδηγού στο έδαφος κράτους μέλους υποδοχής, πέρα από τις οποίες ισχύουν οι κανόνες του κράτους μέλους υποδοχής για τις ελάχιστες αμοιβές και την ετήσια άδεια μετ' αποδοχών για τους ξένους μεταφορείς.

Η επιλογή πολιτικής 1 φάνηκε να είναι η λιγότερο αποτελεσματική στην αντιμετώπιση του ζητήματος της ανασφάλειας δικαίου και της ανισότητας μεταξύ οδηγών και μεταφορέων, κυρίως λόγω της προαιρετικής φύσης των μέτρων, που θα επέτεινε την ανησυχία για τον αριθμό των εθνικών μέτρων που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν οι οδηγοί και οι μεταφορείς.

Η επιλογή πολιτικής 3 φάνηκε να έχει ορισμένα αρνητικά παράπλευρα αποτελέσματα όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας των οδηγών στον τομέα μεταφοράς επιβατών, επειδή το μέτρο για καθυστέρηση της εβδομαδιαίας ανάπαυσης θα οδηγούσε σε αύξηση του δείκτη κούρασης κατά 20-33 % και θα αύξανε τους κινδύνους οδικής ασφάλειας κατά 4-5 %. Η αυξημένη κούραση και ο κίνδυνος θα συνοδευόταν από μείωση 3-5 % στο κόστος συμμόρφωσης για τους μεταφορείς.

Η επιλογή πολιτικής 2 παρέχει τις πλέον θετικές επιπτώσεις όσον αφορά τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών (μειώνοντας τον δείκτη κούρασης κατά 28 % και τις περιόδους απουσίας από τον τόπο διαμονής κατά 43 % για τους οδηγούς της EE-13 και κατά 16 % για τους οδηγούς της EE-15). Παράλληλα, συμβάλλει στη μείωση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, χάρη στα μέτρα που καθιστούν την επιβολή συνεπή και πιο αποδοτική, ενώ συγχρόνως μειώνει κάπως τον διοικητικό φόρτο για τις εθνικές αρχές και τις επιχειρήσεις μεταφορών.

¹¹ Τελική έκθεση <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-eval-road-transport-social-legislation-final-report.pdf>

Όσον αφορά την οριζόντια επιλογή (ΔΜΠ4) σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων, το κόστος συμμόρφωσης για τους μεταφορείς είναι το χαμηλότερο στην περίπτωση υψηλότερου ορίου, λόγω μειωμένου αριθμού διαδρομών εντός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων για τον κατώτατο μισθό. Από την άλλη πλευρά, χαμηλότερο χρονικό όριο θα κάλυπτε ευρύτερη ομάδα οδηγών που εμπλέκονται στη διασυνοριακή παροχή υπηρεσιών οδικών μεταφορών, με αποτέλεσμα συνολικά θετικότερες συνέπειες όσον αφορά τη βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών των οδηγών και τη βελτίωση της ελκυστικότητας της εργασίας.

Η εκτιμώμενη σημαντική εξοικονόμηση για τους μεταφορείς προκύπτουν κυρίως από την επιλογή 4 και, ειδικότερα, από τα μέτρα σχετικά με τις διοικητικές απαιτήσεις και τις απαιτήσεις ελέγχου. Αυτή η εξοικονόμηση είναι της τάξης των 785 εκατ. EUR ετησίως σε διοικητικό κόστος. Η εξοικονόμηση από τα μέτρα της επιλογής 2 δεν κατέστη δυνατό να καθοριστεί ποσοτικά. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά αναμένεται να μειώσουν τις παραβάσεις και, ως εκ τούτου, το κόστος μη συμμόρφωσης. Επιπλέον, επιτρέπουν την ενίσχυση της αποδοτικότητας των μεταφορών και παρέχουν κίνητρο για πιο συχνές επιστροφές των οδηγών στον τόπο διαμονής τους. Εντούτοις, θα επιφέρουν ελαφρώς υψηλότερο κόστος επιβολής για τις εθνικές αρχές (μεταξύ 1,3 % και 8 %), ιδίως όσον αφορά τους ελέγχους συμμόρφωσης με τους κανόνες για τον χρόνο εργασίας.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Η πρόταση επιδιώκει την επίτευξη του στόχου REFIT για αύξηση της αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας και μείωση του κανονιστικού φόρτου για τις επιχειρήσεις, κυρίως με την απλούστευση και προσαρμογή των κανόνων στις ειδικές ανάγκες του τομέα και την αποτελεσματικότερη χρήση πιο ομοιόμορφων εργαλείων επιβολής και βάσεων δεδομένων. Μολονότι το κόστος επιβολής αναμένεται να αυξηθεί ελαφρώς για τις εθνικές αρχές, η αύξηση δικαιολογείται από τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών και των επιχειρηματικών όρων για τους μεταφορείς, γεγονός που επιτρέπει εξοικονόμηση στο κόστος μη συμμόρφωσης. Η πρόταση θα καταστήσει επίσης την επιβολή πιο αποδοτική, αυξάνοντας για παράδειγμα τη χρήση συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας για τη στόχευση των ελέγχων σε μη συμμορφούμενους μεταφορείς. Η πρόταση δεν εξαιρεί τις πολύ μικρές επιχειρήσεις, γιατί αυτό θα οδηγούσε σε κίνδυνο άνισων όρων ανταγωνισμού και άνισων συνθηκών εργασίας.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση συμβάλλει στους στόχους του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων και ιδίως στο άρθρο 31, το οποίο προβλέπει το δικαίωμα σε δίκαιες και πρόσφορες συνθήκες εργασίας.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν θα έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η παρακολούθηση των εξελίξεων, ιδίως του αριθμού, του είδους και της συχνότητας των παραβάσεων των κοινωνικών κανόνων θα επιτευχθεί με συνδυασμό εθνικών εκθέσεων εφαρμογής και ανάλυσης δεδομένων από τους οργανισμούς επιβολής της ΕΕ. Τα ζητήματα εφαρμογής και επιβολής θα παρακολουθούνται και θα αξιολογούνται τακτικά από την επιτροπή για τις οδικές μεταφορές. Οι πληροφορίες για τις αποσπάσεις θα συλλέγονται από τις εθνικές βάσεις δεδομένων βάσει του εντύπου A1, ήτοι της δήλωσης ότι ο αποσπασμένος

εργαζόμενος εξακολουθεί να καλύπτεται από το σύστημα κοινωνικής ασφάλισης της χώρας προέλευσης.

Άλλες εξελίξεις στην αγορά και οι πιθανές επιπτώσεις τους στις συνθήκες εργασίας και στους όρους ανταγωνισμού θα αξιολογούνται με τη χρήση σχετικών δεδομένων που θα συλλέγονται στο πλαίσιο άλλων πρωτοβουλιών, ιδίως της αναθεώρησης του κανονισμού για την πρόσβαση στην αγορά διεθνών εμπορευματικών μεταφορών.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα**

Η παρούσα πρόταση τροποποιεί δύο υφιστάμενες οδηγίες σε περιορισμένο βαθμό και θεσπίζει ειδικούς κανόνες σχετικά με άλλες δύο υφιστάμενες οδηγίες. Δεν κρίνεται αναγκαίο κανένα ειδικό επεξηγηματικό έγγραφο σχετικά με τη μεταφορά.

- **Πιθανή τροποποίηση της οδηγίας 2002/15/EK**

Σύμφωνα με το άρθρο 154 της ΣΛΕΕ, το οποίο ενσωματώνει τις οργανώσεις των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο με τις οποίες πρέπει να γίνει διαβούλευση για ζητήματα σχετικά με την απασχόληση και τις κοινωνικές υποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 153 της Συνθήκης, η Επιτροπή θα κινήσει διαδικασία διαβούλευσης για να ζητήσει την άποψη των κοινωνικών εταίρων σχετικά με την πιθανή κατεύθυνση της δράσης της Ένωσης όσον αφορά την οδηγία 2002/15/EK, που αποτελεί μέρος του νομικού πλαισίου των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Τα κυριότερα στοιχεία της πρότασης είναι τα ακόλουθα:

Οδηγία 2006/22/EK

Με το άρθρο 1 τροποποιείται η οδηγία 2006/22/EK ως εξής:

Άρθρο 1 – Αντικείμενο

Το άρθρο 1 τροποποιείται προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι οι απαιτήσεις επιβολής που ορίζονται στην εν λόγω οδηγία ισχύουν και για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την οδηγία 2002/15/EK.

Άρθρο 2 – Συστήματα ελέγχου

Το άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο τροποποιείται ώστε οι έλεγχοι που διενεργούνται από τα κράτη μέλη να περιλαμβάνουν υποχρεωτικά έλεγχο συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τον χρόνο εργασίας που ορίζονται στην οδηγία 2002/15/EK.

Το άρθρο 2 παράγραφος 3 προβλέπει ότι ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων συμμόρφωσης με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 περιλαμβάνει ελέγχους συμμόρφωσης με την οδηγία 2002/15/EK.

Το άρθρο 2 παράγραφος 4 απαιτεί οι πληροφορίες οι οποίες υποβάλλονται από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή σχετικά με τα αποτελέσματα των ελέγχων καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις να περιλαμβάνουν ελέγχους συμμόρφωσης με την οδηγία 2002/15/EK.

Άρθρο 6 – Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Το άρθρο 6 παράγραφος 1 διευκρινίζει ότι οι σοβαρές παραβάσεις που επιφέρουν έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων οδικών μεταφορών περιλαμβάνουν και τις παραβάσεις της οδηγίας 2002/15/EK.

Άρθρο 7 – Ενδοκοινοτικός σύνδεσμος

Παρεμβάλλεται το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο δ) για να υποχρεούνται οι ορισθείσες εθνικές αρχές να ανταλλάζουν πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή αυτής της οδηγίας και της οδηγίας 2002/15/EK.

Άρθρο 8 – Ανταλλαγή πληροφοριών

Το άρθρο 8 τροποποιείται για να επεκταθεί η διοικητική συνεργασία και αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών μελών. Το άρθρο 8 παράγραφος 1 τροποποιείται για να διευκρινιστεί ότι η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ορισθεισών εθνικών αρχών καλύπτει επίσης την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Παρεμβάλλεται το άρθρο 8 παράγραφος 1α για να ορίσει προκαθορισμένες προθεσμίες εντός των οποίων η αρχή ενός κράτους μέλους πρέπει να απαντήσει σε αιτήσεις παροχής πληροφοριών άλλων κρατών μελών.

Άρθρο 9 – Σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας

Το άρθρο 9 τροποποιείται για να βελτιώσει τη συνέπεια και την αποτελεσματικότητα των εθνικών συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας. Στο άρθρο 9 παράγραφος 1 προστίθεται δεύτερο εδάφιο με το οποίο απαιτείται από την Επιτροπή να καθορίσει ενιαίο τύπο υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας για τις επιχειρήσεις μεταφορών και προσδιορίζει τα κριτήρια που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον καθορισμό αυτού του τύπου, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του ευφυούς ταχογράφου. Το άρθρο 9 παράγραφος 2 τροποποιείται για να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να συζητήσουν τους κανόνες διενέργειας πρόσθετων ελέγχων στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών υψηλής επικινδυνότητας. Προστίθεται το άρθρο 9 παράγραφος 4 για να διευκρινιστεί ότι τα δεδομένα του συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας πρέπει να τίθενται στη διάθεση των αρχών ελέγχου. Προστίθεται το άρθρο 9 παράγραφος 5 ώστε τα κράτη μέλη να υποχρεούνται να θέτουν τις πληροφορίες του εθνικού συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας στη διάθεση άλλων κρατών μελών κατόπιν σχετικής αίτησης.

Άρθρο 11- Βέλτιστη πρακτική

Προστίθεται το άρθρο 11 παράγραφος 3 ώστε να υποχρεούται η Επιτροπή να καθορίσει κοινή προσέγγιση για την καταγραφή και τον έλεγχο των χρονικών περιόδων που αφορούν εργασία άλλη από την οδήγηση όταν ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα και ως εκ τούτου δεν μπόρεσε να κάνει τις απαραίτητες καταγραφές στον ταχογράφο.

Παράρτημα 1

Προστίθεται το μέρος Α σημείο 6) για να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ελέγχων καθ' οδόν ώστε να καλύπτει και ελέγχους συμμόρφωσης με τα όρια του εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας. Προστίθεται το μέρος Β σημείο 4) για να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των ελέγχων στις εγκαταστάσεις με συμπερίληψη των ελέγχων συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τον εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας, τα διαλείμματα και τη νυκτερινή εργασία που ορίζονται στην οδηγία 2002/15/EK.

Ειδικοί κανόνες σχετικά με την απόσπαση στον τομέα των οδικών μεταφορών που υπερисχύουν ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 96/71/EK και της οδηγίας 2014/67/EE

Άρθρο 2 παράγραφος 1

Το άρθρο 2 παράγραφος 1 εξηγεί τους στόχους των κανόνων που θεσπίζουν ειδικούς κανόνες σχετικά με την απόσπαση στον τομέα των οδικών μεταφορών οι οποίοι υπερисχύουν συναφών διατάξεων στις οδηγίες 96/71/EK και 2014/67/EE.

Άρθρο 2 παράγραφοι 2 και 3

Το άρθρο 2 παράγραφος 2 ορίζει την ελάχιστη περίοδο απόσπασης κάτω από την οποία δεν ισχύουν στις διεθνείς οδικές μεταφορές οι κανόνες των κρατών μελών υποδοχής όσον αφορά τις ελάχιστες αμοιβές και την ετήσια άδεια μετ' αποδοχών. Αυτό το χρονικό όριο δεν ισχύει για τις ενδομεταφορές εφόσον το σύνολο της μεταφοράς λαμβάνει χώρα σε κράτος μέλος υποδοχής. Κατά συνέπεια, η ελάχιστη αμοιβή και η ελάχιστη ετήσια άδεια μετ' αποδοχών του κράτους μέλους υποδοχής θα πρέπει να ισχύουν για τις ενδομεταφορές ανεξάρτητα από τη συχνότητα και διάρκεια των μεταφορών που εκτελούνται από τον οδηγό. Η παράγραφος 3 εξηγεί περαιτέρω τη μέθοδο υπολογισμού αυτών των περιόδων απόσπασης.

Άρθρο 2 παράγραφος 4

Το άρθρο 3 παράγραφοι 4 και 5 θεσπίζει τις ειδικές διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου της συμμόρφωσης με τις διατάξεις σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

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 Επιτροπής¹²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹³,

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.
- (2) Η εγγενής υψηλή κινητικότητα των υπηρεσιών οδικών μεταφορών απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή για να εξασφαλιστεί ότι οι οδηγοί επωφελούνται από τα δικαιώματα τα οποία διαθέτουν και ότι οι μεταφορείς δεν αντιμετωπίζουν δυσανάλογους διοικητικούς φραγμούς που περιορίζουν αδικαιολόγητα την ελευθερία τους να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες.
- (3) Η ισορροπία ανάμεσα στην ενίσχυση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών για τους οδηγούς και στη διευκόλυνση άσκησης της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών με θεμιτό ανταγωνισμό ανάμεσα στους εθνικούς και ξένους μεταφορείς είναι ουσιαστικής σημασίας για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (4) Από την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της υφιστάμενης κοινωνικής νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών, εντοπίστηκαν ορισμένα κενά στις υφιστάμενες διατάξεις και ελλείψεις στην επιβολή τους. Επιπλέον, υπάρχουν ορισμένες αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών στην ερμηνεία και την εφαρμογή των κανόνων, γεγονός που δημιουργεί ανασφάλεια δικαίου και άνιση μεταχείριση των οδηγών και μεταφορέων, με επιζήμιες συνέπειες

¹² ΕΕ C της, σ. .

¹³ ΕΕ C της, σ. .

στις εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες και στους όρους του ανταγωνισμού στον τομέα.

- (5) Η κατάλληλη, αποτελεσματική και συνεπής επιβολή των διατάξεων για τον χρόνο εργασίας είναι ουσιαστικής σημασίας για την προστασία των συνθηκών εργασίας 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 στον έλεγχο συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τον χρόνο εργασίας που ορίζονται στην οδηγία 2002/15/EE.
- (6) Η διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχει αποδειχθεί ανεπαρκής, ενώ 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 πληροφοριών για καλές πρακτικές επιβολής.
- (7) Προκειμένου να βελτιωθεί περαιτέρω η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και η συνέπεια της επιβολής, είναι επιθυμητό να αναπτυχθούν τα χαρακτηριστικά και η χρήση των υφιστάμενων συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας. Η πρόσβαση στα δεδομένα που περιέχονται στα συστήματα αποτίμησης επικινδυνότητας θα επέτρεπε την καλύτερη στόχευση των ελέγχων 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.
- (8) Προκειμένου να διασφαλιστούν ομοιόμορφες συνθήκες για την εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/EK, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011¹⁴.
- (9) Δυσκολίες αντιμετωπίστηκαν επίσης στην εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων που ορίζονται στην οδηγία 96/71/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ και των κανόνων για τις διοικητικές απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ στον υψηλού βαθμού κινητικότητας τομέα των οδικών μεταφορών. Τα ασυντόνιστα εθνικά μέτρα για την εφαρμογή και επιβολή των διατάξεων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχουν επιφέρει υψηλό διοικητικό φόρτο για τους μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση. Ως αποτέλεσμα, δημιουργήθηκαν αδικαιολόγητοι περιορισμοί στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών οδικών μεταφορών με αρνητικά παράπλευρα αποτελέσματα στις θέσεις εργασίας.

¹⁴ 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).

¹⁵ Οδηγία 96/71/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 18 της 21.1.97, σ. 1)

¹⁶ 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 (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («κανονισμός IMI») (ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11).

- (10) Η Επιτροπή, στην πρόταση που υπέβαλε στις 8 Μαρτίου 2016¹⁷ για την αναθεώρηση της οδηγίας 96/71/EK, αναγνώρισε ότι η εφαρμογή αυτής της οδηγίας εγείρει ιδιαίτερα νομικά ζητήματα και δυσχέρειες στον υψηλού βαθμού κινητικότητας τομέα οδικών μεταφορών και ανέφερε ότι αυτά τα ζητήματα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν καλύτερα με ειδική για τον τομέα των οδικών μεταφορών νομοθεσία.
- (11) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αναλογική εφαρμογή της οδηγίας 96/71/EK στον τομέα των οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν ειδικοί τομεακοί κανόνες που να αντικατοπτρίζουν 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 για παροχή διασυνοριακών υπηρεσιών.
- (12) Αυτά τα ισόρροπα κριτήρια θα πρέπει να βασίζονται στην έννοια του επαρκούς δεσμού του οδηγού με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να καθοριστεί χρονικό όριο πέρα από το οποίο θα ισχύει η ελάχιστη αμοιβή και η ελάχιστη ετήσια άδεια μετ' αποδοχών του κράτους μέλους υποδοχής σε περίπτωση διεθνών μεταφορών. Αυτό το χρονικό όριο δεν θα πρέπει να ισχύει για τις ενδομεταφορές, όπως ορίζονται με τους κανονισμούς 1072/2009¹⁸ και 1073/2009¹⁹ εφόσον το σύνολο της μεταφοράς λαμβάνει χώρα σε κράτος μέλος υποδοχής. Κατά συνέπεια, η ελάχιστη αμοιβή και η ελάχιστη ετήσια άδεια μετ' αποδοχών του κράτους μέλους υποδοχής θα πρέπει να ισχύουν για τις ενδομεταφορές ανεξάρτητα από τη συχνότητα και διάρκεια των μεταφορών που εκτελούνται από τον οδηγό.
- (13) 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 εγκαταστημένοι 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.
- (14) Επομένως, η οδηγία 2006/22/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2006/22/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά

¹⁷ COM(2016)128.

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου»·

2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

*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.»·

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, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.»·

γ) 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, περιλαμβάνουν τον αριθμό των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν, τον αριθμό των ελέγχων σε 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) 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.»·

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

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

6) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) μετά από αιτιολογημένη αίτηση κράτους μέλους σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«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 σε περιπτώσεις που απαιτούν λεπτομερή εξέταση ή περιλαμβάνουν ελέγχους στις εγκαταστάσεις των συγκεκριμένων επιχειρήσεων. 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 η συμμόρφωση με αίτηση παροχής πληροφοριών ή η διενέργεια ελέγχων, επιθεωρήσεων ή ερευνών είναι δύσκολη ή αδύνατη, το συγκεκριμένο κράτος μέλος ενημερώνει αναλόγως και αιτιολογημένα το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση εντός 10 εργάσιμων ημερών. Τα εν λόγω κράτη μέλη συζητούν μεταξύ τους για να βρουν λύση για οποιαδήποτε δυσκολία προκύπτει.»·

7) 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 για τη μεταφορά της οδηγίας 2002/15/EK, την οποία διαπράττει μια συγκεκριμένη επιχείρηση.

Η Επιτροπή θα καθορίσει με εκτελεστικές πράξεις κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων, για τον οποίο θα λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός, η σοβαρότητα και η συχνότητα των παραβάσεων, καθώς και τα αποτελέσματα των ελέγχων όπου δεν εντοπίστηκε παράβαση και το κατά πόσον 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 στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.»·

β) στην παράγραφο 2, η δεύτερη περίοδος απαλείφεται·

γ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4 και 5:

«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, κατόπιν αίτησης ή άμεσα, τις πληροφορίες που περιέχονται στο εθνικό σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας στη διάθεση όλων των αρμόδιων αρχών άλλων κρατών μελών σύμφωνα με τα χρονικά όρια που ορίζονται στο άρθρο 8.»

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

«3. Η Επιτροπή καθορίζει με εκτελεστικές πράξεις 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, και των περιόδων τουλάχιστον μίας εβδομάδας κατά τις οποίες ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2.»

9) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) Στο μέρος Α προστίθεται το ακόλουθο σημείο 6):

«6) εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας όπως ορίζεται στα άρθρα 4 και 5 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.»

β) Στο μέρος Β προστίθεται το ακόλουθο σημείο 4):

«4) εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας, διαλείμματα και απαιτήσεις νυκτερινής εργασίας όπως ορίζονται στα άρθρα 4, 5 και 7 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.»

Άρθρο 2

1. Το παρόν άρθρο θεσπίζει ειδικούς κανόνες σχετικά με ορισμένες πτυχές της οδηγίας 96/71/ΕΚ αναφορικά με την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 2014/67/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου αναφορικά με τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου για την απόσπαση αυτών των οδηγών.

2. Τα κράτη μέλη δεν εφαρμόζουν το άρθρο 3 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχεία β) και γ) της οδηγίας 96/71/ΕΚ στους οδηγούς του τομέα των οδικών μεταφορών που απασχολούνται από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της εν λόγω οδηγίας, όταν εκτελούν διεθνείς μεταφορές, όπως ορίζονται με τους κανονισμούς 1072/2009 και 1073/2009, και εφόσον η περίοδος απόσπασης στο έδαφός τους για την εκτέλεση των εν λόγω μεταφορών είναι μικρότερη ή ίση με 3 ημέρες κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού μήνα.

Όταν η περίοδος απόσπασης είναι μεγαλύτερη από 3 ημέρες, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν το άρθρο 3 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχεία β) και γ) της οδηγίας 96/71/ΕΚ για ολόκληρη την περίοδο απόσπασης στο έδαφός τους κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού μήνα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

3. Για τους σκοπούς του υπολογισμού των περιόδων απόσπασης που αναφέρονται στην παράγραφο 2:

α) ημερήσιος χρόνος εργασίας μικρότερος των έξι ωρών στο έδαφος κράτους μέλους υποδοχής θεωρείται μισή ημέρα·

β) ημερήσιος χρόνος εργασίας έξι ωρών ή περισσότερο στο έδαφος κράτους μέλους υποδοχής θεωρείται ολόκληρη ημέρα·

- γ) τα διαλείμματα και οι περίοδοι ανάπαυσης, καθώς και οι περίοδοι διαθεσιμότητας στο έδαφος κράτους μέλους υποδοχής θεωρούνται χρόνος εργασίας.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν μόνο τις παρακάτω διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου:
- α) υποχρέωση του μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος να αποστέλλει δήλωση απόσπασης στις εθνικές αρμόδιες αρχές το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης, σε ηλεκτρονική μορφή, σε επίσημη γλώσσα του κράτους μέλους υποδοχής ή στα αγγλικά, η οποία να περιέχει μόνο τις παρακάτω πληροφορίες:
- i) την ταυτότητα του οδικού μεταφορέα·
 - ii) τα στοιχεία επικοινωνίας του διαχειριστή μεταφορών ή άλλου/ων αρμόδιου/ων επικοινωνίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης που λειτουργεί/ούν ως σύνδεσμος/οι με τις αρμόδιες αρχές στο κράτος μέλος υποδοχής όπου παρέχονται οι υπηρεσίες και αποστέλλει/ουν και λαμβάνει/ουν έγγραφα ή ειδοποιήσεις·
 - iii) τον αναμενόμενο αριθμό και την ταυτότητα των αποσπασμένων οδηγών·
 - iv) την αναμενόμενη διάρκεια και την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης·
 - v) τις πινακίδες κυκλοφορίας των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στην απόσπαση·
 - vi) το είδος των υπηρεσιών μεταφοράς, ήτοι μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφορά επιβατών, διεθνείς μεταφορές, ενδομεταφορές (καμποτάζ)·
- β) υποχρέωση για τον οδηγό να τηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται σε έλεγχο καθ' οδόν, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης και αποδεικτικά στοιχεία της δραστηριότητας μεταφοράς που λαμβάνει χώρα στο κράτος μέλος υποδοχής, όπως ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR), ή τα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- γ) υποχρέωση για τον οδηγό να τηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται σε έλεγχο καθ' οδόν, 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·
- δ) υποχρέωση για τον οδηγό να τηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται σε έλεγχο καθ' οδόν, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, αντίγραφο της σύμβασης εργασίας ή ισοδύναμου εγγράφου κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου²⁰, μεταφρασμένο σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους υποδοχής ή στα αγγλικά·
- ε) υποχρέωση για τον οδηγό να τηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται σε έλεγχο καθ' οδόν, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, αντίγραφο των δελτίων μισθοδοσίας των τελευταίων δύο μηνών· κατά τον έλεγχο καθ' οδόν, ο οδηγός επιτρέπεται να επικοινωνεί με τα κεντρικά γραφεία, τον διαχειριστή μεταφορών ή οποιοδήποτε άλλο άτομο ή οντότητα μπορεί να παράσχει αυτό το αντίγραφο·

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).

- στ) υποχρέωση για τον οδικό μεταφορέα να παραδώσει, μετά την περίοδο της απόσπασης, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, αντίγραφα των εγγράφων που αναφέρονται στα στοιχεία β), γ) και ε), κατόπιν αίτησης των αρχών του κράτους μέλους υποδοχής εντός εύλογου χρονικού διαστήματος.
5. Για τους σκοπούς της παραγράφου 4 στοιχείο α), ο οδικός μεταφορέας μπορεί να παράσχει δήλωση απόσπασης που να καλύπτει περίοδο έξι μηνών το μέγιστο.

Άρθρο 3

1. Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως τις επιπτώσεις του άρθρου 2, έως [3 έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας οδηγίας], 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.
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 4

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, το αργότερο την/στις [...] [Η προθεσμία για τη μεταφορά θα είναι η μικρότερη δυνατή και, γενικά, δεν θα υπερβαίνει τα δύο έτη] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από [...].

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 5

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 6

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.
Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος*