



Βρυξέλλες, 24.5.2023
COM(2023) 256 final

2023/0155 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών

{SEC(2023) 197 final} - {SWD(2023) 137 final} - {SWD(2023) 138 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση αφορά αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹. Ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει ανώτατα όρια ημερήσιου και εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης, κατώτατα όρια περιόδων διαλείμματος και περιόδων ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης για τους οδηγούς στον τομέα των εμπορικών μεταφορών.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 καλύπτει δύο είδη οδηγών. Το πρώτο είδος είναι οι οδηγοί που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με οχήματα των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τους 3,5 τόνους [από την 1η Ιουλίου 2026, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 θα εφαρμόζεται επίσης σε οχήματα των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τους 2,5 τόνους, όταν εκτελούν διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές]. Το δεύτερο είδος είναι οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές επιβατών με οχήματα κατασκευασμένα ή διαμορφωμένα με μόνιμο τρόπο και κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα ατόμων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 εφαρμόζεται στους οδικούς μεταφορείς και τους οδηγούς τους: i) ανεξάρτητα από το αν εκτελούν μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων ή ii) ανεξάρτητα από το αν, κατά τη μεταφορά επιβατών, η μεταφορά είναι τακτική ή έκτακτη. Ωστόσο, ο τομέας των έκτακτων μεταφορών επιβατών έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές και τις τακτικές μεταφορές επιβατών. Τα διαφορετικά αυτά χαρακτηριστικά συνεπάγονται ότι ο τομέας των έκτακτων μεταφορών επιβατών έχει διαφορετικό αντίκτυπο στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και, ως εκ τούτου, απαιτεί προσαρμογή των κανόνων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που εφαρμόζονται σε αυτούς.

Οι έκτακτες μεταφορές επιβατών χαρακτηρίζονται, συγκεκριμένα, από υψηλή εποχικότητα (κορύφωση της ζήτησης επιβατικών ταξιδιών σε ορισμένες περιόδους του έτους, ιδίως κατά τη διάρκεια των χειμερινών και θερινών διακοπών). Χαρακτηρίζονται επίσης από διαφορετικές αποστάσεις οδήγησης ανάλογα με τις τουριστικές δραστηριότητες των επιβατών, όπως οι επισκέψεις. Αυτό σημαίνει ότι χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερες οδικώς διανυόμενες αποστάσεις στην αρχή και στο τέλος του ταξιδιού και από μικρότερη διάρκεια χρόνου οδήγησης στον τόπο όπου διεξάγονται οι τουριστικές δραστηριότητες. Ο κλάδος πρέπει να ικανοποιεί μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα εύλογα αιτήματα επιβατών όσον αφορά πρόσθετες στάσεις, αλλαγές δρομολογίων ή ωραρίου. Γενικά, ο χρόνος οδήγησης είναι μικρότερος απ' ό,τι στις εμπορευματικές μεταφορές ή στις τακτικές μεταφορές με λεωφορεία. Επίσης, οι οδηγοί συνήθως κοιμούνται σε ξενοδοχεία και σπάνια οδηγούν τη νύχτα. Ταυτόχρονα, οι οδηγοί ενδέχεται, κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας, να υπόκεινται σε ορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες, οι οποίες συχνά προκύπτουν από αλληλεπιδράσεις με τους επιβάτες, για παράδειγμα η παροχή συμβουλών.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

Εδώ και πολλά χρόνια ο κλάδος των έκτακτων μεταφορών επιβατών αμφισβητεί την επάρκεια των ισχυόντων κανόνων. Η επάρκεια των ισχυόντων κανόνων αποτέλεσε επίσης αντικείμενο της εκ των υστέρων αξιολόγησης των κοινωνικών διατάξεων της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών² το 2017 στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT).

Ωστόσο, κατά την εκπόνηση της νομοθετικής πρότασης μετά την αξιολόγηση, η Επιτροπή επέλεξε να αντιμετωπίσει πρώτα τα σοβαρότερα προβλήματα των οδηγών που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές, όπως τα μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από τον τόπο διαμονής τους και τις ακατάλληλες συνθήκες εργασίας και ανάπαυσης. Ως εκ τούτου, η πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα στις 31 Μαΐου 2017³, δεν αντιμετώπισε τα ιδιαίτερα ζητήματα που αντιμετωπίζουν οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες μεταφορές επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν. Ωστόσο, οι συννομοθέτες συζήτησαν το θέμα αυτό και, κατά την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴, αποφασίστηκε να προστεθεί το άρθρο 8 παράγραφος 10 στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Βάσει του εν λόγω άρθρου η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει το αν μπορούν να θεσπιστούν καταλληλότεροι κανόνες για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες μεταφορές επιβατών, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009⁵.

Η εκτίμηση επιπτώσεων που διενεργήθηκε για την παρούσα πρωτοβουλία⁶ επιβεβαίωσε ότι οι ισχύοντες κανόνες είναι ακατάλληλοι σε κάποιο βαθμό για τον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών. Συχνά απαιτούνται περίοδοι ανάπαυσης και διαλείμματα όταν οι οδηγοί δεν τα χρειάζονται, με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να οργανώσουν και να πραγματοποιήσουν ταξίδια σύμφωνα με τις επιθυμίες των πελατών ή κατά τη διάρκεια εποχιακών περιόδων αιχμής. Αυτό μπορεί να επηρεάσει τα εισοδήματα των οδηγών, ιδίως τα εισοδήματα των αυτοαπασχολούμενων οδηγών. Οι ισχύοντες κανόνες επηρεάζουν επίσης αρνητικά τις συνθήκες εργασίας των οδηγών, δεδομένου ότι δεν είναι σε θέση να κάνουν διαλείμματα σε πρόσφορες ώρες και δεν είναι σε θέση να ελαχιστοποιήσουν τις διανυκτερεύσεις μακριά από τον τόπο διαμονής τους. Τα παραπάνω επηρεάζουν με τη σειρά τους τα επίπεδα άγχους και κόπωσης των οδηγών, μειώνοντας την ελκυστικότητα του επαγγέλματος του οδηγού και θέτοντας σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια.

Επιπλέον, επί του παρόντος επικρατούν άνισοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων έκτακτων διεθνών και εγχώριων (εθνικών) μεταφορών επιβατών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι έκτακτες μεταφορές που πραγματοποιούνται σε ένα μόνο κράτος μέλος δεν μπορούν να εφαρμόσουν την παρέκκλιση των δώδεκα ημερών (δηλαδή την αναβολή της εβδομαδιαίας

² SWD(2017) 184 final, διατίθεται στη διεύθυνση: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0184>.

³ COM(2017) 277 final.

⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, 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, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1).

⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

⁶ SWD(2023) 137 final.

περιόδου ανάπαυσης για έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα που ακολουθούν προηγούμενη τακτική εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης) που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 6 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όπως προβλέπεται για τις διεθνείς γραμμές. Για παράδειγμα, ένα ταξίδι μεγάλης απόστασης εντός της Γερμανίας δεν μπορεί να υπαχθεί σε αυτή την παρέκκλιση των δώδεκα ημερών, ενώ ένα ταξίδι μεταξύ Βελγίου και Λουξεμβούργου μπορεί να υπαχθεί σε αυτή την παρέκκλιση, ακόμη και αν ενδεχομένως δεν υπάρχει διαφορά μεταξύ των δύο αυτών μεταφορών όσον αφορά την απόσταση και τη διάρκεια.

Για τον λόγο αυτόν, η παρούσα πρόταση έχει ως στόχο: i) να διασφαλίσει μια πιο ευέλικτη κατανομή των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης· και ii) να θεσπιστεί η ίση μεταχείριση των διεθνών και εσωτερικών έκτακτων μεταφορών επιβατών. Δεν θεσπίζει αλλαγές όσον αφορά την κατώτατη διάρκεια των διαλειμμάτων ή των περιόδων ανάπαυσης ή το ανώτατο όριο χρόνου οδήγησης. Ως εκ τούτου, επιδιώκει να διασφαλίσει αποδοτικές και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες έκτακτης μεταφοράς επιβατών και να βελτιώσει τις συνθήκες εργασίας και οδήγησης για τους οδηγούς, ιδίως με σκοπό να ελαχιστοποιήσει το άγχος και την κόπωση τους.

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

Η παρούσα πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 συνάδει με την πολιτική οδικών μεταφορών της Ένωσης, ιδίως δε με τους σχετικούς κανόνες που διαμορφώνουν το πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς της Ένωσης για τις οδικές μεταφορές. Ειδικότερα, συνάδει με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών⁷, την οδηγία 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών⁸, και την οδηγία 2006/22/ΕΚ για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών⁹. Συνάδει επίσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 συνάδει πλήρως με τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁰. Η εν λόγω στρατηγική ζητεί να βοηθηθούν ο τομέας των μεταφορών και οι συναφείς τομείς της αξιακής αλυσίδας, όπως ο ταξιδιωτικός και ο τουριστικός κλάδος, να ανακάμψουν καλύτερα από την πανδημία COVID-

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35).

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος», η οποία εκδόθηκε στις 9 Δεκεμβρίου 2020 [COM(2020) 789 final].

19 και να γίνουν ανθεκτικότεροι, προωθώντας παράλληλα ένα ελκυστικότερο εργασιακό περιβάλλον για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών. Επιπλέον, η πρωτοβουλία συνάδει με άλλες πολιτικές της ΕΕ, ιδίως με τα μέτρα για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας.

Γενικότερα, η πρόταση συμβάλλει σε έναν από τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης (ΣΒΑ) τους οποίους η ΕΕ έχει δεσμευτεί να υλοποιήσει στο πλαίσιο της Ατζέντας του 2030, και συγκεκριμένα στον ΣΒΑ 8 για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης, της παραγωγικής απασχόλησης και της αξιοπρεπούς εργασίας¹¹.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Η παρούσα πρόταση τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και βασίζεται συνεπώς στην ίδια νομική βάση, ήτοι στο άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει συντρέχουσα αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη για τη ρύθμιση των μεταφορών. Ωστόσο, οι ισχύοντες κανόνες μπορούν να τροποποιηθούν μόνο από τον ενωσιακό νομοθέτη.

Εάν δεν αναληφθεί δράση σε επίπεδο Ένωσης, τα προβλήματα που εντοπίστηκαν πιθανότατα θα εξακολουθήσουν να υφίστανται. Τα προβλήματα αυτά δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μεμονωμένα από τα κράτη μέλη, δεδομένου του διασυνοριακού χαρακτήρα τους και του γεγονότος ότι οι κανόνες που πρέπει να τροποποιηθούν σχετικά με τα διαλείμματα και τα κατώτατα όρια για τις ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης καθορίζονται επί του παρόντος στη νομοθεσία της Ένωσης. Επομένως είναι δικαιολογημένη η δράση σε ενωσιακό επίπεδο.

• Αναλογικότητα

Η πρόταση δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την αντιμετώπιση των διαπιστωθέντων προβλημάτων: i) των ακατάλληλων συνθηκών εργασίας των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών και ii) των άνισων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των οδικών μεταφορών περιστασιακών εσωτερικών επιβατών και των οδικών μεταφορών περιστασιακών διεθνών επιβατών.

Όπως αναφέρεται στο τμήμα 8.1 της εκτίμησης επιπτώσεων, η πρόταση ενσωματώνει την επιλογή πολιτικής που θεωρείται η πλέον κατάλληλη και αναλογική. Εξασφαλίζει ισορροπία ανάμεσα στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ανάπαυσης των οδηγών, την παροχή δυνατότητας στους μεταφορείς να οργανώνουν τις μεταφορές με τον αποδοτικότερο δυνατό τρόπο και την αποτελεσματική και συνεπή επιβολή της εφαρμογής των κανόνων σε διασυνοριακό επίπεδο.

¹¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Επόμενα βήματα για ένα βιώσιμο ευρωπαϊκό μέλλον: Ευρωπαϊκή δράση για την αειφορία», η οποία εκδόθηκε στις 22 Νοεμβρίου 2016 [COM (2016) 739 final].

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Καθώς η πρόταση τροποποιεί κανονισμό σε ισχύ, η νομική πράξη που επιλέχθηκε είναι επίσης κανονισμός. Δεδομένου του περιορισμένου αριθμού προτεινόμενων αλλαγών, δεν κρίνεται απαραίτητη ή σκόπιμη η αναδιατύπωση του κανονισμού.

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

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

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 αποτέλεσε αντικείμενο εκ των υστέρων αξιολόγησης, η οποία ολοκληρώθηκε στις 31 Μαΐου 2017¹² και η οποία διενεργήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT).

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση κατέληξε ουσιαστικά στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι από τους κανόνες που διέπουν την οργάνωση του χρόνου οδήγησης, των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης ενδέχεται να μην είναι κατάλληλοι για τον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και αναγκών της υπηρεσίας.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η παρούσα πρόταση αποτελεί συνέχεια ολοκληρωμένης διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του 2021 και του 2022.

Η Επιτροπή διεξήγαγε δημόσια διαβούλευση από τις 21 Ιανουαρίου 2021 έως τις 18 Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με την αρχική εκτίμηση επιπτώσεων¹³. Συνολικά ελήφθησαν 87 απαντήσεις από δημόσιες αρχές, ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου, συνδικαλιστικές οργανώσεις, οδηγούς και πολίτες. Γενικά, οι παρατηρήσεις επέστησαν την προσοχή σε ένα πρόβλημα με τους ισχύοντες κανόνες για τις έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών. Στη συνέχεια, διεξήχθη ανοικτή δημόσια διαβούλευση διάρκειας 12 εβδομάδων από τις 23 Νοεμβρίου 2021 έως τις 18 Φεβρουαρίου 2022, κατά την οποία ελήφθησαν συνολικά 170 συνεισφορές. Από την εν λόγω διαβούλευση συγκεντρώθηκαν πολύτιμες πληροφορίες σχετικά με τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος και οι φορείς του, καθώς και σχετικά με την προτίμηση όσων απάντησαν για συγκεκριμένα μέτρα πολιτικής. Κατά τη διάρκεια της υποστηρικτικής μελέτης που εκπονήθηκε από εξωτερικό ανάδοχο, διεξήχθη στοχευμένη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη προκειμένου να συγκεντρωθούν συγκεκριμένες και λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα εξής: i) τον τρόπο με τον οποίο εκτελούνται οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών· ii) τα προβλήματα που συνδέονται με την ισχύουσα νομοθεσία· και iii) τις γνώμες των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με πιθανά μέτρα πολιτικής. Τέλος, εκπονήθηκαν τρεις περιπτωσιολογικές μελέτες από εξωτερικό ανάδοχο, με επίκεντρο τις μικρές, μεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις σε διάφορα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο των διαφόρων δραστηριοτήτων διαβούλευσης, ζητήθηκε ιδιαίτερα η συμβολή των ακόλουθων τύπων ενδιαφερόμενων μερών: ενώσεις επιχειρήσεων· φορείς εκμετάλλευσης

¹² SWD(2017) 184 final.

¹³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Bus-and-coach-drivers-EU-rules-on-driving-and-rest-times_el.

λεωφορείων και πούλμαν· συνδικαλιστικές οργανώσεις· μεμονωμένοι οδηγοί· και δημόσιες αρχές.

Από την ολοκληρωμένη διαβούλευση προέκυψε ότι οι απόψεις σχετικά με τους ισχύοντες κανόνες και τις πιθανές αλλαγές στους εν λόγω κανόνες διαφέρουν σημαντικά, τόσο μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων όσο και μεταξύ μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων. Ως επί το πλείστον, οι συνδικαλιστικές οργανώσεις και οι περισσότεροι (απασχολούμενοι) οδηγοί τάχθηκαν κατά της εισαγωγής νέων δυνατοτήτων ευελιξίας στην οργάνωση της εργασίας και στις περιόδους ανάπαυσης για τους οδηγούς λεωφορείων και πούλμαν. Και τούτο διότι, κατά την άποψή τους, οι αλλαγές αυτές θα οδηγήσουν σε επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Ωστόσο, οι οδηγοί εξέφρασαν προθυμία να υποστηρίξουν ορισμένες αλλαγές στους κανόνες, για παράδειγμα όσον αφορά: i) παράταση της δωδεκάμηνης παρέκκλισης για τα εσωτερικά περιστασιακά ταξίδια· και ii) αν και σε μικρότερο βαθμό, προσαρμογές στους κανόνες σχετικά με τον χρόνο διαλείμματος και τον διαχωρισμό των υποχρεωτικών διαλειμμάτων. Η πιο έντονη αντίθεση αφορούσε αλλαγές στην κατανομή των περιόδων ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Αντιθέτως, οι περισσότεροι φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν και οι εκπρόσωποί τους τάσσονται υπέρ εκτεταμένων αλλαγών στους κανόνες σχετικά με την κατανομή των διαλειμμάτων και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ιδιαιτερότητες του κλάδου και να καλυφθούν καλύτερα οι ανάγκες των επιβατών. Η πρόταση λαμβάνει υπόψη τις αποκλίνουσες συνεισφορές που ελήφθησαν και αποσκοπεί στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των προβλημάτων που εντοπίστηκαν και των έννομων συμφερόντων των ενδιαφερόμενων μερών που συμμετείχαν στη διαβούλευση.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Στο έργο της Επιτροπής συνέδραμε εξωτερικός συνεργάτης με την εκπόνηση μελέτης¹⁴ προς υποστήριξη της εκτίμησης επιπτώσεων στην οποία βασίζεται η παρούσα πρόταση. Η μελέτη παρείχε εξαιρετικά χρήσιμες πληροφορίες στην Επιτροπή, ιδίως όσον αφορά τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής· την εκτίμηση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεών τους· και τη συγκέντρωση των απόψεων των άμεσα επηρεαζόμενων ενδιαφερόμενων μερών.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρόταση βασίζεται σε εκτίμηση επιπτώσεων, για την οποία εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου στις 16 Δεκεμβρίου 2022¹⁵. Οι κύριες παρατηρήσεις της επιτροπής απαντήθηκαν στο σύνολό τους στην αναθεωρημένη έκδοση της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων¹⁶.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν τρεις επιλογές πολιτικής, καθεμία από τις οποίες περιλάμβανε δέσμη μέτρων πολιτικής. Οι επιλογές πολιτικής διέφεραν όσον αφορά: i) την ευελιξία που παρέχεται για τα διαλείμματα· ii) τα κριτήρια επιλεξιμότητας για την αναβολή των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης· και iii) την ανάγκη για προσαρμόσιμες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Όλες αυτές οι επιλογές πολιτικής, που προορίζονται να εφαρμοστούν μόνο στις έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, έχουν νομοθετικό χαρακτήρα. Οι επιλογές περιλαμβάνουν: i) περιορισμένη προσαρμογή στις έκτακτες οδικές μεταφορές

¹⁴ <https://op.europa.eu/s/yEMI>

¹⁵ SEC(2023) 197 final.

¹⁶ SWD(2023) 137 final.

επιβατών στην επιλογή πολιτικής Α· ii) πιο εύελικτα συστήματα και ρυθμίσεις για τα διαλείμματα και για τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στην επιλογή Γ· και iii) μια ημιευέλικτη προσέγγιση στην επιλογή Β.

Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη επιλογή πολιτικής (στο εξής: ΕΠ Α) θα επιτρέπει στους οδηγούς να χωρίζουν τα διαλείμματά τους σε περιόδους 30 και 15 λεπτών ή σε περιόδους 15 λεπτών έκαστο. Θα επιτρέπει επίσης την αναβολή της έναρξης της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης κατά 1 ώρα, όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης για τη συγκεκριμένη ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, ή την αναβολή κατά 2 ώρες όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 5 ώρες. Οι παρεκκλίσεις αυτές θα είναι δυνατές μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια ταξιδιού διάρκειας 8 ημερών και άνω. Επιπλέον, η ΕΠ Α θα ευθυγραμμίσει τους κανόνες για τις έκτακτες μεταφορές επιβατών που πραγματοποιούνται αποκλειστικά εντός μίας μόνο χώρας με τους κανόνες για τις διεθνείς μεταφορές, επιτρέποντας την αναβολή της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης για έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα που ακολουθούν προηγούμενη κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης (η αποκαλούμενη παρέκκλιση των δώδεκα ημερών).

Η δεύτερη επιλογή πολιτικής (στο εξής ΕΠ Β) θα επιτρέπει στους οδηγούς να χωρίζουν τα διαλείμματά τους με απολύτως εύελικτο τρόπο. Θα επιτρέπει επίσης στους οδηγούς να αναβάλλουν την έναρξη της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης κατά 1 ώρα, όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης για τη συγκεκριμένη ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, ή να αναβάλλουν την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης κατά 2 ώρες όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 5 ώρες. Οι παρεκκλίσεις αυτές θα είναι δυνατές μόνο δύο φορές κατά τη διάρκεια ταξιδιού διάρκειας 8 ημερών και άνω. Επιπλέον, η ΕΠ Β θα επιτρέπει στους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών διάρκειας τουλάχιστον 8 ημερών να κατανέμουν τις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσής τους εντός 10 συναπτών εβδομάδων.

Η τρίτη επιλογή πολιτικής (στο εξής: ΕΠ Γ) θα επιτρέπει επίσης στους οδηγούς να χωρίζουν τα διαλείμματά τους με απολύτως εύελικτο τρόπο. Θα επιτρέπει επίσης στους οδηγούς να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσής τους κατά 1 ώρα, όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης για τη συγκεκριμένη ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, ή να αναβάλλουν την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης κατά 2 ώρες όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 5 ώρες. Οι παρεκκλίσεις αυτές θα είναι απεριόριστες όσον αφορά το πόσες φορές θα μπορούν να εφαρμόζονται κατά τη διάρκεια ταξιδιού διάρκειας 8 ημερών και άνω. Επιπλέον, η ΕΠ Γ θα επιτρέπει επίσης τη χρήση της παρέκκλισης των δώδεκα ημερών σε εσωτερικές έκτακτες μεταφορές επιβατών, αλλά η ΕΠ Γ θα καταργήσει επίσης την προϋπόθεση της «μίας και μόνης περιστασιακής υπηρεσίας»¹⁷ και την υποχρέωση χρήσης δύο κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης μετά τη χρήση της παρέκκλισης των δώδεκα ημερών.

Η προτιμώμενη επιλογή είναι η ΕΠ Α, δεδομένου ότι θεωρείται ότι αποτελεί την επιλογή πολιτικής που είναι η πλέον αποτελεσματική και συνεπής με τον στόχο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Η ΕΠ Α είναι η προτιμώμενη επιλογή παρά τη χαμηλότερη σχέση οφέλους/κόστους σε σύγκριση με την ΕΠ Γ και την ΕΠ Β. Ωστόσο, όσον αφορά την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των μέτρων που παρέχουν

¹⁷ Μία και μόνη περιστασιακή υπηρεσία στο πλαίσιο του άρθρου 8 παράγραφος 6α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 συνεπάγεται ότι οι οδηγοί μπορούν να πραγματοποιήσουν μόνο ένα ταξίδι εντός 12 ημερών, ώστε να τους επιτραπεί να αναβάλλουν την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσής τους έως το τέλος της δωδέκατης ημέρας.

μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την οργάνωση των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης, αφενός, και τη διατήρηση των συνθηκών εργασίας των οδηγών, αφετέρου, η ΕΠ Α θεωρείται πιο αναλογική από την ΕΠ Β και την ΕΠ Γ.

Η προτιμώμενη επιλογή δεν επηρεάζει τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης ή τα κατώτατα όρια για τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Τα προτεινόμενα μέτρα στο πλαίσιο της προτιμώμενης επιλογής προβλέπουν μόνο τα εξής: i) ευελιξία στην κατανομή των διαλειμμάτων και των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης· και ii) τη δυνατότητα εφαρμογής της παρέκκλισης δώδεκα ημερών στις εσωτερικές έκτακτες μεταφορές επιβατών.

Και οι τρεις επιλογές πολιτικής συνεπάγονται καθαρά οφέλη σε σχέση με το βασικό σενάριο. Τα καθαρά οφέλη της ΕΠ Γ εκτιμάται ότι είναι τα υψηλότερα (μεταξύ 171,3 εκατ. EUR και 242,2 εκατ. EUR), ακολουθούμενα από αυτά της ΕΠ Β (μεταξύ 100,4 εκατ. EUR και 206,8 εκατ. EUR) και της ΕΠ Α (μεταξύ 100,4 εκατ. EUR και 135,8 εκατ. EUR). Η εξοικονόμηση κόστους προσαρμογής για τους φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και πούλμαν στην ΕΠ Α εκτιμάται μεταξύ 106,4 εκατ. EUR και 141,9 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως τρέχουσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Από την ΕΠ Β θα προέκυπτε εξοικονόμηση κόστους προσαρμογής μεταξύ 106,4 εκατ. EUR και 212,8 εκατ. EUR, ενώ από την ΕΠ Γ θα προέκυπτε εξοικονόμηση κόστους προσαρμογής μεταξύ 177,3 εκατ. EUR και 248,3 εκατ. EUR. Η μέγιστη εξοικονόμηση κόστους αναμένεται να επιτευχθεί κατά τα πρώτα 2 έτη εφαρμογής των νέων κανόνων και, στη συνέχεια, αναμένεται να μειωθεί σταδιακά σε βάθος χρόνου, ενώ η εξοικονόμηση αναμένεται να καταστεί μηδενική μακροπρόθεσμα (έως το 2050) σε σχέση με το βασικό σενάριο.

Δεν κατέστη δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά οι κοινωνικές επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής, ιδίως λόγω του μικρού μεγέθους του κλάδου έκτακτων μεταφορών επιβατών και της έλλειψης διαθέσιμων δεδομένων για τον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, ήταν εφικτή μόνο η ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων στις συνθήκες εργασίας. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις αξιολογήθηκαν επίσης ως ελαφρώς θετικές, χωρίς να καταστεί δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά. Για τον λόγο αυτόν, η υπολογιζόμενη σχέση οφέλους/κόστους δεν αντικατοπτρίζει τις επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας ή στο περιβάλλον, οι δε ποσοτικές και ποιοτικές εκτιμήσεις πρέπει να συνδυαστούν για να διαμορφωθεί μια πλήρως τεκμηριωμένη άποψη.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 διά της προσαρμογής των ισχυόντων κανόνων στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου έκτακτων μεταφορών επιβατών, θα διευκολύνει τους μεταφορείς και τους οδηγούς να οργανώνουν αποδοτικές και υψηλής ποιότητας μεταφορές. Αυτό θα έχει θετικό αντίκτυπο στις επιχειρηματικές επιδόσεις τους, μεταξύ άλλων μέσω της εξοικονόμησης κόστους και της βελτίωσης της προσφοράς υπηρεσιών. Η καθαρή εξοικονόμηση κόστους για τις επιχειρήσεις στο πλαίσιο της πρότασης εκτιμάται μεταξύ 105,8 εκατ. EUR και 141,3 εκατ. EUR, εκφραζόμενη ως τρέχουσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες τείνουν να λειτουργούν με περιορισμένο αριθμό οδηγών και λεωφορείων, θα επωφεληθούν στο μέγιστο βαθμό από τα προτεινόμενα μέτρα. Οι δημόσιες διοικήσεις ενδέχεται να επιβαρυνθούν με περιορισμένο κόστος για την εξοικείωσή τους με τους νέους κανόνες, το οποίο εκτιμάται σε 5,4 εκατ. EUR, εκφραζόμενο ως τρέχουσα αξία κατά την περίοδο 2025-2050 σε σχέση με το βασικό σενάριο. Ταυτόχρονα, αναμένονται θετικές

επιπτώσεις χάρη στην επίλυση των υφιστάμενων δυσκολιών συμμόρφωσης, παρότι τα οφέλη αυτά δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρόταση συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης¹⁸, ιδίως δε του άρθρου 31, το οποίο προβλέπει το δικαίωμα σε δίκαιες και πρόσφορες συνθήκες εργασίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η πρόταση αναμένεται να βελτιώσει τις συνθήκες εργασίας των περιστασιακών οδηγών λεωφορείων και πούλμαν, παρέχοντας περιορισμένη πλην αναγκαία ευελιξία σε ορισμένους κανόνες που διέπουν τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

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 εφαρμογή και η αποτελεσματικότητα της παρούσας πρωτοβουλίας θα παρακολουθούνται μέσω ενός συνδυασμού εθνικών εκθέσεων εφαρμογής και ανάλυσης δεδομένων από τους οργανισμούς επιβολής της ΕΕ και τις πηγές βάσεων δεδομένων της ΕΕ. Ειδικότερα, οι εξελίξεις όσον αφορά τον αριθμό, τα είδη και τη συχνότητα των παραβάσεων των πρόσφατα τροποποιημένων κοινωνικών κανόνων θα παρακολουθούνται και θα αξιολογούνται μέσω εκθέσεων εφαρμογής βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Το άρθρο αυτό απαιτεί από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν τις αναγκαίες πληροφορίες κάθε 2 έτη, ώστε να είναι σε θέση η Επιτροπή να συντάσσει έκθεση κάθε 2 έτη τόσο σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού όσο και σχετικά με τις εξελίξεις στον εν λόγω τομέα. Επιπλέον, τόσο οι οικονομικές επιπτώσεις όσο και οι επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας και στην ευημερία των οδηγών θα παρακολουθούνται και θα αξιολογούνται με βάση έρευνες της Eurostat και/ή ειδικές έρευνες.

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

Η πρόταση εισηγείται περιορισμένο αριθμό τροποποιήσεων στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ως εξής:

- στο άρθρο 4, το στοιχείο ιδ) τροποποιείται για να επικαιροποιηθεί η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον οποίο καταργήθηκε ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου¹⁹.
- στο άρθρο 4 προστίθεται νέο στοιχείο ιδα) για την εισαγωγή του αναγκαίου ορισμού των έκτακτων μεταφορών επιβατών, όπως προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ)

¹⁸ ΕΕ C 326 της 26.10.2012, σ. 2.

¹⁹ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74 της 20.3.1992, σ. 1).

αριθ. 1073/2009, και προκειμένου να διευκρινιστεί ότι ο ορισμός αυτός καλύπτει τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς υπηρεσίες·

- στο άρθρο 7 προστίθεται νέο εδάφιο που επιτρέπει στους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες μεταφορές επιβατών να χωρίζουν το υποχρεωτικό διάλειμμα τους σε τρία χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, επιπλέον της υφιστάμενης δυνατότητας διαχωρισμού του διαλείμματος σε δύο χωριστά διαλείμματα διάρκειας 15 και 30 λεπτών·
- στο άρθρο 8 παράγραφος 2 προστίθεται νέο εδάφιο που επιτρέπει στους οδηγούς που εκτελούν μία και μόνη περιστασιακή υπηρεσία μεταφοράς επιβατών διάρκειας 8 ημερών και άνω να αναβάλλουν την έναρξη της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης κατά 1 ώρα, όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης για τη συγκεκριμένη ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, ή να αναβάλλουν την έναρξη της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης κατά 2 ώρες, όταν η συνολική ημερήσια περίοδος οδήγησης για τη συγκεκριμένη ημέρα δεν υπερβαίνει τις 5 ώρες. Στο νέο εδάφιο διευκρινίζονται επίσης οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για την εφαρμογή των εν λόγω παρεκκλίσεων·
- στο άρθρο 8 παράγραφος 6 στοιχείο α), η εισαγωγική φράση, καθώς και το στοιχείο α), τροποποιούνται ώστε να επεκταθεί η δυνατότητα αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα, που ακολουθούν προηγούμενη κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, στις εθνικές έκτακτες μεταφορές επιβατών.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών

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 Επιτροπής²⁰,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²¹,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι καλές συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και οι δίκαιοι επιχειρηματικοί όροι για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών είναι ύψιστης σημασίας για τη δημιουργία αποδοτικού, ασφαλούς και κοινωνικά υπεύθυνου κλάδου οδικών μεταφορών, τη διασφάλιση μη διακριτικής μεταχείρισης και την προσέλκυση ειδικευμένων εργαζομένων. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο οι ενωσιακοί κοινωνικοί κανόνες που διέπουν τις οδικές μεταφορές να είναι σαφείς, αναλογικοί, κατάλληλοι για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, εύκολοι στην εφαρμογή και επιβολή τους, και να εφαρμόζονται με αποτελεσματικό και συνεπή τρόπο σε ολόκληρη την Ένωση.
- (2) Οι κανόνες σχετικά με τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²² εφαρμόζονται στους οδικούς μεταφορείς και στους οδηγούς τους, ανεξάρτητα από το αν εκτελούν μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή αν, όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, η μεταφορά είναι τακτική ή έκτακτη.

²⁰ ΕΕ C της , σ. .

²¹ ΕΕ C της , σ. .

²² 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).

- (3) Ωστόσο, ο κλάδος των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών δεν έχει τα ίδια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά με αυτά του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή του κλάδου των τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών χαρακτηρίζονται από υψηλή εποχικότητα και διαφορετικά χρονικά διαστήματα οδήγησης, τα οποία εξαρτώνται από τις τουριστικές δραστηριότητες των επιβατών. Πρέπει να ικανοποιούνται μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα αιτήματα των επιβατών όσον αφορά πρόσθετες στάσεις και αλλαγές δρομολογίων ή ωραρίου, όπου αυτό είναι εφικτό. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών συνεπάγονται γενικά μικρότερο χρόνο οδήγησης σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές μεταφορές με λεωφορεία. Επιπλέον, οι οδηγοί συνήθως κοιμούνται σε ξενοδοχεία και σπάνια οδηγούν τη νύχτα. Από την άλλη πλευρά, οι οδηγοί κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας ενδέχεται να υπόκεινται σε ορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες, οι οποίες συχνά προκύπτουν από αλληλεπιδράσεις με επιβάτες.
- (4) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι από τους ενιαίους κανόνες που διέπουν τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης δεν ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. Περαιτέρω αξιολογήσεις που διενήργησε η Επιτροπή σχετικά με το θέμα αυτό έδειξαν ότι ορισμένες από τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 σχετικά με τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν είναι κατάλληλες και πρακτικές για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, καθώς έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα οργάνωσης αποδοτικών και υψηλής ποιότητας έκτακτων μεταφορών επιβατών, στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και, κατά συνέπεια, στην οδική ασφάλεια.
- (5) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να προσαρμοστούν οι απαιτήσεις σχετικά με τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, ώστε να ανταποκρίνονται επίσης στις ειδικές απαιτήσεις των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. Είναι επίσης σκόπιμο να ευθυγραμμιστούν οι ισχύοντες κανόνες για τις εθνικές και τις διεθνείς έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών.
- (6) Οι πιο ευέλικτοι κανόνες για τον προγραμματισμό των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπονομεύουν την ασφάλεια των οδηγών, την οδική ασφάλεια, να αυξάνουν το επίπεδο κόπωσης των οδηγών ή να οδηγούν σε επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Ως εκ τούτου, η ευελιξία αυτή δεν θα πρέπει να μεταβάλλει τους ισχύοντες κανόνες που διέπουν τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα και τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο.
- (7) Για να εξασφαλιστεί ο ενιαίος ορισμός των έκτακτων μεταφορών επιβατών, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι ο ορισμός που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³ καλύπτει τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς μεταφορές. Είναι επίσης σκόπιμο να επικαιροποιηθεί η

²³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

παραπομπή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, ο οποίος κατήγγησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου²⁴.

- (8) Η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμμάτων για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει να εμποδίζει τους εν λόγω οδηγούς να κάνουν τα διαλείμματα ελάχιστης διάρκειας που απαιτούνται για να μπορούν να αναπαύονται σωστά. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ελάχιστη διάρκεια για κάθε διάλειμμα. Συνεπώς, οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χωρίζουν το υποχρεωτικό διάλειμά τους σε τρία χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, επιπλέον της άλλης δυνατότητας διαχωρισμού ενός διαλείμματος.
- (9) Για να διασφαλιστεί ότι δεν γίνεται κατάχρηση της μεγαλύτερης ευελιξίας στον προγραμματισμό των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, είναι σημαντικό να οριοθετηθεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ευελιξίας και να προβλεφθούν επίσης κατάλληλοι έλεγχοι. Ως εκ τούτου, οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσής τους για μέγιστη περίοδο 1 ή 2 ωρών, σε περιπτώσεις που ο χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις 5 ή τις 7 ώρες αντίστοιχα, και θα πρέπει να αναβάλλουν την έναρξη μόνο όταν εκτελούν ταξίδια διάρκειας 8 ημερών ή μεγαλύτερης διάρκειας. Η ευελιξία αυτή θα πρέπει να περιορίζεται περαιτέρω σε μία μόνο από κάθε παρέκκλιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τέτοιες περιστάσεις θα πρέπει επίσης να μπορούν να ελέγχονται με εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή στο πρόγραμμα υπηρεσίας, επιπλέον των καταγραφών του ταχογράφου.
- (10) Ο περιορισμός της δυνατότητας αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα αποκλειστικά στις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών έχει αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά τον ανόθευτο και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Οι υπηρεσίες έκτακτων εθνικών μεταφορών επιβατών μπορούν επίσης να παρέχονται υπό τους ίδιους όρους με τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών όσον αφορά την διανυόμενη απόσταση ή τη διάρκεια ή τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες. Ως εκ τούτου, οι έκτακτες εθνικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει επίσης να επωφελούνται από τη δυνατότητα αυτή.
- (11) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας μέσω της εναρμόνισης των κανόνων για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της φύσης των στόχων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη αυτών των στόχων.
- (12) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

²⁴ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74 της 20.3.1992, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

(1) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

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

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

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

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιδα):

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

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

«Για οδηγό που εκτελεί μεταφορές σε έκτακτη επιβατική γραμμή, το διάλειμμα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο μπορεί επίσης να αντικαθίσταται από τρία διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, τα οποία κατανέμονται εντός της περιόδου οδήγησης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, με τρόπο ώστε να τηρείται το πρώτο εδάφιο.»

(3) το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν υponομεύεται η οδική ασφάλεια, οδηγός που εκτελεί μεταφορές σε έκτακτη επιβατική γραμμή διάρκειας τουλάχιστον 8 ημερών επιτρέπεται να παρεκκλίνει από την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο με τους ακόλουθους τρόπους:

α) την αναβολή της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης κατά 1 ώρα κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι ο συνολικός σωρευτικός χρόνος οδήγησης της ημέρας αυτής δεν έχει υπερβεί τις 7 ώρες·

β) την αναβολή της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης κατά 2 ώρες κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι ο συνολικός σωρευτικός χρόνος οδήγησης της ημέρας αυτής δεν έχει υπερβεί τις 5 ώρες.

Καθεμία από τις παρεκκλίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β) επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

Ο οδηγός αναφέρει τον λόγο της παρέκκλισης χειρογράφως στο φύλλο καταγραφής της συσκευής ελέγχου ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή στο πρόγραμμα υπηρεσίας το αργότερο κατά την άφιξή του στον κατάλληλο τόπο στάθμευσης.»

β) στην παράγραφο 6α, η εισαγωγική φράση και το στοιχείο α) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

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

α) η μεταφορά διαρκεί τουλάχιστον 24 συναπτές ώρες.»

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος