I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1054 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

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 Επιτροπής [1],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία [3],

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 ασφαλούς, αποδοτικού και κοινωνικά υπεύθυνου τομέα οδικών μεταφορών, προκειμένου να εξασφαλιστεί η μη διακριτική μεταχείριση και η προσέλκυση ειδικευμένων εργαζομένων. Απαραίτητη προϋπόθεση για να διευκολυνθεί αυτή η διαδικασία είναι 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) Μετά από αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της εφαρμογής του υφιστάμενου συνόλου των ενωσιακών κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές, και ιδίως του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [4], διαπιστώθηκαν ορισμένες ανεπάρκειες στην εφαρμογή του εν λόγω νομικού πλαισίου. Λόγω της ασάφειας των κανόνων που διέπουν τις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, τις εγκαταστάσεις ανάπαυσης και τα διαλείμματα στην περίπτωση της πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος, καθώς και της απουσίας κανόνων για την επιστροφή των οδηγών στον τόπο κατοικίας τους, παρατηρούνται αποκλίνουσες ερμηνείες και πρακτικές επιβολής στα κράτη μέλη. Αρκετά κράτη μέλη θέσπισαν πρόσφατα μονομερή μέτρα που αυξάνουν περαιτέρω την ανασφάλεια δικαίου και την άνιση μεταχείριση οδηγών και μεταφορέων. Ωστόσο, οι μέγιστες περίοδοι οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα είναι αποτελεσματικές καθώς βελτιώνουν τις κοινωνικές συνθήκες των οδηγών και την οδική ασφάλεια γενικότερα. Είναι αναγκαίο να καταβάλλονται αδιάκοπες προσπάθειες για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση.

[1] ΕΕ C 197 της 8.6.2018, σ. 45.
[2] ΕΕ C 176 της 23.5.2018, σ. 57.
[3] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Απριλίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 7ης Απριλίου 2020 (ΕΕ C 151 της 6.5.2020, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2020 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).
[4] 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) Για την προώθηση της οδικής ασφάλειας, είναι σημαντικό να ενθαρρυνθούν οι επιχειρήσεις μεταφορών να υιοθετήσουν νοοτροπία ασφάλειας που θα τηρείται σε όλα τα επίπεδα. Ειδικότερα, προκειμένου να αποφευχθούν παραβάσεις των κανόνων οδήγησης και ανάπαυσης ή το να τεθεί σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται η σύνδεση της αμοιβής βάσει επιδόσεων με τον χρόνο που απαιτείται για τη μεταφορά των επιβατών στους προορισμούς τους ή για την παράδοση εμπορευμάτων.

(4) Από εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 επιβεβαιώθηκε ότι η μη συνεπής και αναποτελεσματική επιβολή των ενωσιακών κοινωνικών κανόνων οφειλόταν κυρίως στην ασάφεια κάποιων κανόνων, στη μη αποδοτική και άνιση χρήση των εργαλείων ελέγχου και στην ανεπαρκή διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.

(5) Προκειμένου να βελτιωθεί η σαφήνεια και η συνοχή, θα πρέπει να ορισθεί εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τη μη επαγγελματική χρήση οχήματος.

(6) Η ύπαρξη κανόνων που είναι σαφείς, κατάλληλοι, αναλογικοί και εφαρμόζονται ομοιόμορφα είναι επίσης κρίσιμης σημασίας για την επίτευξη των στόχων πολιτικής που συνίστανται στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών, και ειδικότερα για τη διασφάλιση ανόθευτου και θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και για τη συμβολή στην οδική ασφάλεια για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου.

(7) Οι ισχύουσες απαιτήσεις που αφορούν τα διαλείμματα έχουν αποδειχθεί ακατάλληλες και μη πρακτικές στην περίπτωση της πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος. Ως εκ τούτου, η απαίτηση που αφορά την καταγραφή των διαλειμμάτων θα πρέπει να προσαρμοστεί στις ιδιαιτερότητες των μεταφορών που εκτελούνται από οδηγούς που οδηγούν σε ομάδα, χωρίς να τίθενται σε κίνδυνο η ασφάλεια των οδηγών ή η οδική ασφάλεια.

(8) Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων περνούν μεγάλα διαστήματα μακριά από τους τόπους κατοικίας τους. Οι ισχύουσες απαιτήσεις που αφορούν την κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση ενδέχεται να παρατείνουν κατά τρόπο περιττό τα διαστήματα αυτά. Είναι επομένως ευκταίο να προσαρμοστούν οι διατάξεις για τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης κατά τρόπο που να διευκολύνει τους οδηγούς να εκτελούν τις διεθνείς μεταφορές σε συμμόρφωση με τους κανόνες και να μεταβαίνουν στον τόπο κατοικίας τους για την κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσής τους, αλλά και να αντισταθμίζεται πλήρως το σύνολο των μειωμένων περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Δεδομένων των διαφορών μεταξύ των μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, η δυνατότητα αυτή δεν θα πρέπει να ισχύει για τους οδηγούς που εκτελούν μεταφορές επιβατών.

(9) Κάθε ευελιξία στον προγραμματισμό των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών θα πρέπει να είναι διαφανής και προβλέψιμη για τον οδηγό και σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια, αυξάνοντας το επίπεδο κόπωσης των οδηγών ή να επιδεινώνει τις συνθήκες εργασίας. Ως εκ τούτου, η ευελιξία αυτή δεν θα πρέπει να μεταβάλλει τον τρέχοντα χρόνο εργασίας του οδηγού ή τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο και θα πρέπει να υπόκειται σε αυστηρότερους κανόνες για την αντιστάθμιση της μειωμένης ανάπαυσης.

(10) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα γίνεται κατάχρηση της ευελιξίας αυτής, είναι σημαντικό να καθοριστεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής της και να προβλεφθούν επίσης κατάλληλοι έλεγχοι. Ως εκ τούτου, το εν λόγω πεδίο εφαρμογής θα πρέπει να περιορίζεται στους οδηγούς που περνούν τις μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσής κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς εκτός των κρατών μελών της επιχείρησης και εκτός της χώρας του τόπου κατοικίας του οδηγού. Αυτό μπορεί να ελεγχθεί με εξέταση των αρχείων του ταχογράφου τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης μεταφορών, καθώς περιέχουν τον τόπο έναρξης και λήξης της περιόδου ανάπαυσης, καθώς και στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με τους μεμονωμένους οδηγούς.

(11) Για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματική επιβολή, έχει σημασία να μπορούν οι αρμόδιες αρχές, όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους, να εξακριβώνουν ότι έχουν τηρηθεί ορθώς οι χρόνοι οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης κατά την ημέρα του ελέγχου και κατά τις προηγούμενες 56 ημέρες.

(12) Η ταχεία τεχνολογική πρόοδος έχει ως αποτέλεσμα τη σταδιακή αυτοματοποίηση των συστημάτων οδήγησης, τα οποία απαιτούν μικρότερη ή και καθόλου άμεση παρέμβαση από τον οδηγό. Για να αντιμετωπιστούν οι εν λόγω αλλαγές, η ισχύουσα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, ενδέχεται να πρέπει να προσαρμοστεί προκειμένου να εξασφαλιστούν η οδική ασφάλεια και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας, δίνοντας παράλληλα τη δυνατότητα στην Ένωση να πρωτοστατήσει σε νέες καινοτόμες τεχνολογίες και πρακτικές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση αξιολόγησης της χρήσης των συστημάτων αυτόνομης οδήγησης στα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων των πλεονεκτημάτων των τεχνολογιών αυτόνομης οδήγησης. Η έκθεση αυτή θα πρέπει να συνοδεύεται, εφόσον ενδείκνυται, από νομοθετική πρόταση.

(13) Για την προαγωγή της κοινωνικής προόδου, είναι σκόπιμο να διευκρινισθεί πού μπορούν να πραγματοποιούνται οι περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης διασφαλίζοντας την παροχή κατάλληλων συνθηκών ανάπαυσης στους οδηγούς. Η ποιότητα του καταλύματος είναι ιδιαίτερα σημαντική κατά τη διάρκεια των κανονικών περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης, τις οποίες ο οδηγός θα πρέπει να περάσει μακριά από την καμπίνα του οχήματος σε κατάλληλο κατάλυμα, με έξοδα της επιχείρησης μεταφορών ως εργοδότη. Είναι ανάγκη, προκειμένου να εξασφαλιστούν ομαλές συνθήκες εργασίας και ασφαλείας για τους οδηγούς, να αποσαφηνιστεί η απαίτηση για παροχή στους οδηγούς ποιοτικού και φιλικού προς τα δύο φύλα καταλύματος για τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, εάν τις λαμβάνουν μακριά από τον τόπο κατοικίας τους.

(14) Είναι επίσης ανάγκη να προβλεφθεί ότι οι επιχειρήσεις μεταφορών θα οργανώνουν την εργασία των οδηγών κατά τρόπο ώστε τα διαστήματα που οι οδηγοί παραμένουν μακριά από τον τόπο κατοικίας τους να μην είναι υπερβολικά μεγάλα και ότι οι οδηγοί θα μπορούν να επωφεληθούν από μακρές περιόδους ανάπαυσης που θα λαμβάνονται ως αντιστάθμιση μειωμένων περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Η οργάνωση της επιστροφής θα πρέπει να επιτρέπει την πρόσβαση σε έδρα λειτουργίας της επιχείρησης μεταφοράς στο κράτος μέλος εγκατάστασής της ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού, και οι οδηγοί είναι ελεύθεροι να επιλέγουν πού θα περάσουν την περίοδο ανάπαυσής τους. Για να αποδειχθεί ότι η επιχείρηση μεταφοράς πληροί τις υποχρεώσεις της όσον αφορά την οργάνωση της τακτικής επιστροφής, η επιχείρηση μεταφοράς θα πρέπει να είναι σε θέση να χρησιμοποιεί αρχεία ταχογράφου, πίνακες υπηρεσίας των μηχανοδηγών ή άλλα έγγραφα τεκμηρίωσης. Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης μεταφοράς, εφόσον ζητηθούν από τις ελεγκτικές αρχές.

(15) Ενώ οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης και μεγαλύτερες περίοδοι ανάπαυσης δεν μπορούν να λαμβάνονται στο όχημα ή σε χώρο στάθμευσης, αλλά πρέπει να λαμβάνονται μόνο σε κατάλληλο κατάλυμα, το οποίο μπορεί να γειτνιάζει με χώρο στάθμευσης, είναι εξαιρετικά σημαντικό να μπορούν οι οδηγοί να εντοπίζουν ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης που να παρέχουν κατάλληλα επίπεδα ασφάλειας και κατάλληλες εγκαταστάσεις. Η Επιτροπή έχει ήδη μελετήσει τρόπους ενθάρρυνσης της ανάπτυξης χώρων στάθμευσης υψηλής ποιότητας, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων ελάχιστων απαιτήσεων. Η Επιτροπή θα πρέπει, για τον λόγο αυτό, να αναπτύξει πρότυπα για ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης. Τα πρότυπα αυτά θα πρέπει να συμβάλλουν στην προώθηση χώρων στάθμευσης υψηλής ποιότητας. Τα πρότυπα μπορούν να αναθεωρηθούν προκειμένου να υπάρξει καλύτερη πρόσβαση σε εναλλακτικά καύσιμα, σύμφωνα με τις πολιτικές που αναπτύσσουν τις εν λόγω υποδομές. Είναι επίσης σημαντικό οι χώροι στάθμευσης να διατηρούνται καθαροί από τον πάγο και το χιόνι.

(16) Οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης θα πρέπει να υπόκεινται σε διαδικασίες ελέγχου που πρέπει να πιστοποιούνται σύμφωνα με πρότυπα της Ένωσης. Οι εν λόγω διαδικασίες ελέγχου θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν ότι οι χώροι στάθμευσης εξακολουθούν να πληρούν τα εν λόγω πρότυπα. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η προετοιμασία μιας διαδικασίας πιστοποίησης για την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης στην Ένωση.

(17) Για λόγους οδικής ασφάλειας και επιβολής, όλοι οι οδηγοί θα πρέπει να είναι πλήρως ενήμεροι τόσο για τους κανόνες σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης όσο και για τους κινδύνους της κόπωσης. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να υπάρχουν εύκολα προσβάσιμες πληροφορίες σχετικά με τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις ανάπαυσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει πληροφορίες για ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης μέσω εύχρηστου δικτυακού τόπου. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να επικαιροποιούνται.

(18) Προκειμένου να διασφαλίζεται η συνεχής ασφάλεια και προστασία των χώρων στάθμευσης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη θέσπιση προτύπων για το επίπεδο των υπηρεσιών σε ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης και διαδικασιών πιστοποίησης της ασφάλειας και της προστασίας των χώρων στάθμευσης. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διεξάγονται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([5]). Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(19) Οι αναθεωρημένοι προσανατολισμοί για το ΔΕΔ-Μ που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) προβλέπουν την ανάπτυξη χώρων στάθμευσης σε αυτοκινητοδρόμους ανά περίπου 100 km ώστε να παρέχονται στους εμπορικούς χρήστες του οδικού δικτύου χώροι στάθμευσης που διαθέτουν το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας. Προκειμένου να επιταχυνθεί και να προωθηθεί η κατασκευή κατάλληλων υποδομών στάθμευσης, είναι σημαντικό να διατίθενται επαρκείς ευκαιρίες συγχρηματοδότησης από την Ένωση, σύμφωνες προς τις τρέχουσες και μελλοντικές νομικές πράξεις της Ένωσης στις οποίες θα καθορίζονται οι όροι αυτής της χρηματοδοτικής στήριξης.

(20) Πολλές οδικές μεταφορές εντός της Ένωσης περιλαμβάνουν μεταφορά με πορθμείο ή σιδηρόδρομο σε τμήμα της διαδρομής. Θα πρέπει, επομένως, να καθοριστούν σαφείς και κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα για τις εν λόγω μεταφορές.

([5]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

(21) Οι οδηγοί έρχονται κάποιες φορές αντιμέτωποι με απρόβλεπτες περιστάσεις που καθιστούν αδύνατη τη μετάβασή τους σε επιθυμητό προορισμό προκειμένου να λάβουν περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης χωρίς να παραβιάσουν ενωσιακούς κανόνες. Είναι ευκταίο να καταστεί ευκολότερο για τους οδηγούς να αντεπεξέρχονται στις περιστάσεις αυτές και να έχουν τη δυνατότητα να μεταβαίνουν στον προορισμό τους προκειμένου να λάβουν περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Οι εξαιρετικές αυτές περιστάσεις αποτελούν καταστάσεις που προκύπτουν ξαφνικά, είναι αναπόφευκτες και δεν μπορούν να προβλεφθούν, στις οποίες, για σύντομο χρονικό διάστημα, καθίσταται αδύνατη η εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού στο σύνολό τους. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να γίνεται αναφορά στις περιστάσεις αυτές με συστηματικό τρόπο προκειμένου να αποφεύγεται η συμμόρφωση προς τον παρόντα κανονισμό. Προκειμένου να διασφαλίζεται η δέουσα επιβολή του νόμου, ο οδηγός θα πρέπει να τεκμηριώνει τις εξαιρετικές περιστάσεις που έχουν ως αποτέλεσμα την παρέκκλιση από τους κανόνες. Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρχει διασφάλιση κατά του υπερβολικού χρόνου οδήγησης.

(22) Για να περιοριστούν και να αποφεύγονται αποκλίνουσες πρακτικές εφαρμογής και για να βελτιωθεί περαιτέρω η αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα της επιβολής σε διασυνοριακό επίπεδο, είναι ζωτικής σημασίας να θεσπιστούν σαφείς κανόνες για την τακτική διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών.

(23) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα ούτως ώστε να διασφαλίζουν ότι οι εθνικοί κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις οι οποίοι εφαρμόζονται στις παραβάσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]) εφαρμόζονται κατά τρόπο αποτελεσματικό, αναλογικό και αποτρεπτικό. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η εύκολη πρόσβαση των επαγγελματιών σε πληροφορίες σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε κάθε κράτος μέλος. Η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας, που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]) θα μπορούσε να διευκολύνει την πρόσβαση αυτή, καθιστώντας τις πληροφορίες διαθέσιμες μέσω του ενιαίου δικτυακού τόπου σε επίπεδο Ένωσης, που θα λειτουργεί ως ενιαία πύλη για την πρόσβαση σε πηγές πληροφοριών και υπηρεσίες σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, ο οποίος θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([9]).

(24) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες ώστε να αποσαφηνιστούν οιεσδήποτε από τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού και να καθοριστούν κοινές προσεγγίσεις επί της εφαρμογής και επιβολής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([10]).

(25) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό λεπτομερών διατάξεων σχετικά με την ομοιόμορφη εφαρμογή της υποχρέωσης καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων σχετικά με κάθε διέλευση των συνόρων από οχήματα και τις δραστηριότητες τους, και λεπτομερών διατάξεων που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τις απαιτήσεις εισαγωγής δεδομένων και τις λειτουργίες, και την εγκατάσταση ταχογράφων. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

(26) Για να βελτιωθεί η σχέση κόστους - αποτελεσματικότητας της επιβολής των κοινωνικών κανόνων, τα υφιστάμενα και τα ευφυή συστήματα ταχογράφου θα πρέπει να αξιοποιηθούν πλήρως και οι ευφυείς ταχογράφοι θα πρέπει να είναι υποχρεωτικοί και για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που υπερβαίνουν ένα ορισμένο βάρος και τα οποία δραστηριοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές για λογαριασμό τρίτου. Επομένως, οι λειτουργικές δυνατότητες του ταχογράφου θα πρέπει να βελτιωθούν ώστε να καταστεί δυνατός ο ακριβέστερος εντοπισμός.

(27) Η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της επιβολής των κοινωνικών κανόνων, η ταχεία ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, η ψηφιοποίηση σε ολόκληρη την οικονομία της Ένωσης, καθώς και η ανάγκη για ίσους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων στις διεθνείς οδικές μεταφορές, καθιστούν αναγκαία τη συντόμευση της μεταβατικής περιόδου για την εγκατάσταση ευφυών ταχογράφων σε ταξινομημένα οχήματα. Οι ευφυείς ταχογράφοι θα συμβάλουν στην απλούστευση των ελέγχων και, κατά συνέπεια, θα διευκολύνουν το έργο των εθνικών αρχών.

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

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Οκτωβρίου 2018, για τη δημιουργία ενιαίας ψηφιακής θύρας με σκοπό την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες, σε διαδικασίες και σε υπηρεσίες υποστήριξης και επίλυσης προβλημάτων και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 1).

([10]) 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).

(28) Για να εξασφαλισθεί ότι οι οδηγοί, οι μεταφορείς και οι ελεγκτικές αρχές θα έχουν το ταχύτερο δυνατόν όφελος από τα πλεονεκτήματα των ευφυών ταχογράφων, συμπεριλαμβανομένης της αυτόματης καταγραφής των διελεύσεων των συνόρων, οι υπάρχοντες στόλοι οχημάτων θα πρέπει να εξοπλισθούν με τις συσκευές αυτές εντός εύλογου διαστήματος, μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών τεχνικών διατάξεων. Το διάστημα αυτό θα διασφαλίσει επαρκή χρόνο προετοιμασίας.

(29) Στα οχήματα που δεν είναι εξοπλισμένα με ευφυείς ταχογράφους, η διέλευση των συνόρων κράτους μέλους θα πρέπει να καταγράφεται στον ταχογράφο στον πλησιέστερο δυνατό τόπο στάθμευσης ή στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά.

(30) Η καταγραφή των δραστηριοτήτων στον ταχογράφο συνιστά σημαντικό μέρος της εργασίας των οδηγών. Ως εκ τούτου, είναι ζωτικής σημασίας να παρέχεται στους οδηγούς κατάλληλη εκπαίδευση σχετικά με τον τρόπο χρήσης των νέων χαρακτηριστικών των ταχογράφων που εισάγονται στην αγορά. Ως εργοδότες, οι επιχειρήσεις μεταφορών θα πρέπει να αναλαμβάνουν τις δαπάνες που σχετίζονται με την εν λόγω κατάρτιση.

(31) Οι ελεγκτές που ελέγχουν τη συμμόρφωση προς τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών αντιμετωπίζουν προκλήσεις λόγω της ποικιλίας των εν χρήσει συσκευών ταχογράφων και των ταχέως εξελισσόμενων περίπλοκων τεχνικών παραποίησης αυτών. Αυτό ισχύει ιδίως όταν οι εν λόγω έλεγχοι διενεργούνται καθ' οδόν. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό οι ελεγκτές να λαμβάνουν την κατάλληλη κατάρτιση ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι ενημερωμένοι όσον αφορά τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις και τις τεχνικές παραποίησης.

(32) Για να μειωθεί η επιβάρυνση επί των επιχειρήσεων μεταφορών και των ελεγκτικών αρχών, όταν ένας ελεγκτής αφαιρέσει τη σφραγίδα ταχογράφου για σκοπούς ελέγχου, θα πρέπει να επιτρέπεται η αποκατάσταση της σφραγίδας από τον ελεγκτή υπό ορισμένες καλώς τεκμηριωμένες περιπτώσεις.

(33) Λαμβάνοντας υπόψη τις συνεχείς τεχνολογικές εξελίξεις, η Επιτροπή μελετά τη δυνατότητα ανάπτυξης νέων τεχνικών λύσεων που να προσφέρουν τα ίδια οφέλη και την ίδια ασφάλεια που προσφέρει ο ευφυής ταχογράφος, με το ίδιο ή με χαμηλότερο σχετικό κόστος.

(34) Είναι σημαντικό οι επιχειρήσεις μεταφορών που είναι εγκατεστημένες σε τρίτες χώρες, να υπόκεινται σε κανόνες που είναι ισοδύναμοι με τους κανόνες της Ένωσης κατά την εκτέλεση οδικών μεταφορών στο έδαφος της Ένωσης. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή αυτής της αρχής σε επίπεδο Ένωσης και να προτείνει κατάλληλες λύσεις που θα αποτελέσουν αντικείμενο διαπραγμάτευσης στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές («συμφωνία AETR»).

(35) Η μεταφορά εμπορευμάτων διαφέρει από τη μεταφορά επιβατών. Η Επιτροπή θα πρέπει επομένως να αξιολογήσει κατά πόσον μπορούν να προταθούν καταλληλότεροι κανόνες για τις μεταφορές επιβατών, ιδίως για έκτακτες γραμμές, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([11]).

(36) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των συνθηκών εργασίας για τους οδηγούς εντός της Ένωσης μέσω της εναρμόνισης των κανόνων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές και της εναρμόνισης των κανόνων σχετικά με τη χρήση και την επιβολή των ταχογράφων, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, εξαιτίας της φύσης των στόχων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(37) Οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 θα πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Στο άρθρο 2 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«αα) από 1ης Ιουλίου 2026, εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται σε διεθνείς μεταφορές ή σε ενδομεταφορές, εφόσον το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 2,5 τόνους· ή».

([11]) 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).

2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

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

«αα) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται:

i) για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά την εργασία του οδηγού, ή

ii) για την παράδοση εμπορευμάτων που παράγονται βιοτεχνικά,

μόνο σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 100 km από τη βάση της επιχείρησης και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού και ότι η μεταφορά δεν εκτελείται για λογαριασμό τρίτου·»·

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ηα) οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, που υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, όταν η μεταφορά δεν πραγματοποιείται για λογαριασμό τρίτου, αλλά πραγματοποιείται για ίδιο λογαριασμό της εταιρείας ή του οδηγού, και όταν η οδήγηση δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του προσώπου που οδηγεί το όχημα·».

3) Στο άρθρο 4 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«ιη) "μη εμπορική μεταφορά": κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτου ή για ίδιο λογαριασμό, για την εκτέλεση της οποίας δεν εισπράττεται άμεση ή έμμεση αμοιβή, και η οποία δεν παράγει άμεσα ή έμμεσα εισόδημα για τον οδηγό του οχήματος ή για άλλους και δεν είναι συνδεδεμένη με επαγγελματική ή εμπορική δραστηριότητα.».

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

«5. Ο οδηγός καταγράφει ως "άλλη εργασία" οποιονδήποτε χρόνο που περιγράφεται στο άρθρο 4 στοιχείο ε) καθώς και οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και καταγράφει οποιεσδήποτε περιόδους "διαθεσιμότητας", κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημείο iii) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε φύλλο καταγραφής ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή με το χέρι μέσω της συσκευής ελέγχου.

(*) 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).».

5) Στο άρθρο 7, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Σε περίπτωση πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος, ο οδηγός μπορεί να κάνει διάλειμμα 45 λεπτών σε όχημα που οδηγεί άλλος οδηγός υπό τον όρο ότι ο οδηγός που κάνει το διάλειμμα δεν παρέχει βοήθεια στον οδηγό που οδηγεί το όχημα.».

6) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Κατά τη διάρκεια δεκαπενθημέρου, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει τουλάχιστον:

α) δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης· ή

β) μία κανονική εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης και μία μειωμένη εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον εικοσιτετραώρου διαρκείας.

Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αρχίζει το αργότερο μόλις συμπληρωθούν έξι συνεχόμενα εικοσιτετράωρα από το τέλος της προηγούμενης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, ο οδηγός που εκτελεί διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων μπορεί, εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης, να λαμβάνει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνει, σε οποιεσδήποτε τέσσερις διαδοχικές εβδομάδες, τουλάχιστον τέσσερις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, εκ των οποίων τουλάχιστον οι δύο είναι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ο οδηγός θεωρείται ότι εκτελεί διεθνείς μεταφορές, όταν αρχίζει τις δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης του εργοδότη και της χώρας του τόπου κατοικίας του οδηγού.»·

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6β. Οποιαδήποτε μείωση της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αντισταθμίζονται με ισοδύναμη περίοδο ανάπαυσης που λαμβάνεται συνολικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.

Όταν δύο μειωμένες περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης έχουν ληφθεί διαδοχικά σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 6, πριν από την επόμενη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης λαμβάνεται περίοδος ανάπαυσης ως αντιστάθμιση για τις δύο αυτές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης.»·

γ) η παράγραφος 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. Οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης και οιαδήποτε περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για προηγούμενες μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν μπορούν να λαμβάνονται εντός οχήματος. Θα πρέπει να λαμβάνονται σε κατάλληλο φιλικό προς τα δύο φύλα κατάλυμα με επαρκείς εγκαταστάσεις ύπνου και υγιεινής.

Οι ενδεχόμενες δαπάνες στέγασης εκτός του οχήματος καλύπτονται από τον εργοδότη.»·

δ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8α. Οι επιχειρήσεις μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών κατά τρόπον ώστε οι οδηγοί να μπορούν να επιστρέψουν στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός και όπου αρχίζει η περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσής του, στο κράτος μέλος εγκατάστασης του εργοδότη, ή ώστε να μπορούν να επιστρέφουν στον τόπο κατοικίας του οδηγού εντός κάθε περιόδου τεσσάρων διαδοχικών εβδομάδων, προκειμένου να περνούν τουλάχιστον μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για τη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Ωστόσο, όταν ο οδηγός έχει λάβει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης σύμφωνα με την παράγραφο 6, η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία του οδηγού κατά τρόπο ώστε ο οδηγός να μπορεί να επιστρέψει ήδη πριν από την έναρξη της κανονικής εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης άνω των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση.

Η επιχείρηση τεκμηριώνει τον τρόπο με τον οποίο εκπληρώνει την εν λόγω υποχρέωσή της και τηρεί τα παραστατικά τεκμηρίωσης στους χώρους της προκειμένου να τα παρουσιάζει εφόσον το ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές.»·

ε) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«10. Το αργότερο την 21η Αυγούστου 2022, η Επιτροπή αξιολογεί και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, σχετικά με το εάν μπορούν να θεσπιστούν καταλληλότεροι κανόνες για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες μεταφορές επιβατών, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.».

7) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 8α

1. Η Επιτροπή διασφαλίζει την εύκολη πρόσβαση των οδηγών που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών στις πληροφορίες σχετικά με τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης. Η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο όλων των χώρων στάθμευσης που έχουν πιστοποιηθεί, ώστε να παρέχονται στους οδηγούς σε επαρκή βαθμό:

— εντοπισμός και πρόληψη παρείσφρησης·

— φωτισμός και ορατότητα·

— σημείο επαφής εκτάκτου ανάγκης και σχετικές διαδικασίες·

— φιλικές προς τα δύο φύλα εγκαταστάσεις υγιεινής·

— επιλογές αγοράς τροφίμων και ποτών·

— συνδέσεις για επικοινωνία·

— παροχή ηλεκτρικού ρεύματος.

Ο κατάλογος των εν λόγω χώρων στάθμευσης διατίθεται σε ενιαίο επίσημο ιστότοπο ο οποίος επικαιροποιείται τακτικά.

2. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23α για τη θέσπιση προτύπων που παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με το επίπεδο των υπηρεσιών και της ασφάλειας όσον αφορά τους χώρους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και σχετικά με τις διαδικασίες για την πιστοποίηση των χώρων στάθμευσης.

3. Όλοι οι χώροι στάθμευσης που έχουν πιστοποιηθεί μπορούν να δηλώνουν ότι φέρουν πιστοποίηση σύμφωνα με τα πρότυπα και τις διαδικασίες της Ένωσης.

Σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρύνουν τη δημιουργία χώρων στάθμευσης για τους εμπορικούς χρήστες του οδικού δικτύου.

4. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη διαθεσιμότητα κατάλληλων εγκαταστάσεων για την ανάπαυση των οδηγών και ασφαλών χώρων στάθμευσης, καθώς και για την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης που πιστοποιούνται σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Η έκθεση αυτή μπορεί να αναφέρει μέτρα για την αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).».

8) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 8, όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, και λαμβάνει κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης ή μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, η περίοδος αυτή μπορεί να διακόπτεται δύο μόνον φορές από άλλες δραστηριότητες, η συνολική διάρκεια των οποίων δεν υπερβαίνει τη μία ώρα. Κατά τη διάρκεια αυτής της κανονικής ημερήσιας ανάπαυσης ή της μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη διάθεσή του καμπίνα ύπνου, κλίνη ή κουκέτα.

Όσον αφορά τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, η εν λόγω παρέκκλιση ισχύει μόνο για δρομολόγια πορθμείων ή σιδηροδρόμων όταν:

α) το ταξίδι έχει προγραμματιστεί για 8 ή περισσότερες ώρες· και

β) ο οδηγός έχει πρόσβαση σε καμπίνα ύπνου στο πορθμείο ή στον σιδηρόδρομο.»·

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό για να μεταβεί στον τόπο όπου θα αναλάβει ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ή για να επιστρέψει από τον τόπο αυτόν, και το οποίο δεν βρίσκεται στον τόπο διαμονής του οδηγού ή στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, δεν υπολογίζεται ως ανάπαυση ή ως διάλειμμα, εκτός εάν ο οδηγός βρίσκεται σε πορθμείο ή τρένο και έχει στη διάθεσή του καμπίνα ύπνου, κλίνη ή κουκέτα.».

9) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 9α

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή εκπονεί και υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση για την αξιολόγηση της χρήσης των συστημάτων αυτόνομης οδήγησης στα κράτη μέλη. Η εν λόγω έκθεση δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις πιθανές επιπτώσεις των εν λόγω συστημάτων στους κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης. Η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται, ενδεχομένως, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.».

10) Στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η επιχείρηση μεταφορών δεν αμείβει τους οδηγούς που απασχολεί ή διαθέτει, ακόμη και εάν οι αμοιβές έχουν τη μορφή επιδόματος ή μισθολογικής αύξησης, σε συνάρτηση με τις διανυόμενες αποστάσεις, την ταχύτητα παράδοσης και/ή με τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εάν οι αμοιβές αυτές είναι τέτοιας φύσεως ώστε να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και/ή να ενθαρρύνουν την παράβαση του παρόντος κανονισμού.».

11) Στο άρθρο 12 προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, ο οδηγός δύναται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να παρεκκλίνει από το άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 υπερβαίνοντας τον ημερήσιο και τον εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης έως μία ώρα προκειμένου να φθάσει στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη ή τον τόπο κατοικίας του οδηγού για να λάβει περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Υπό τους ίδιους όρους, ο οδηγός μπορεί να υπερβεί την ημερήσια και την εβδομαδιαία διάρκεια οδήγησης έως και κατά δύο ώρες –υπό την προϋπόθεση να κάνει διάλειμμα 30 λεπτών χωρίς διακοπή αμέσως πριν από την πρόσθετη οδήγηση– προκειμένου να φθάσει στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού για την τακτική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

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 προορισμό ή στον κατάλληλο τόπο στάθμευσης.

Οποιαδήποτε περίοδος παράτασης πρέπει να αντισταθμίζεται με ισοδύναμη περίοδο ανάπαυσης που λαμβάνεται συνολικά μαζί με οποιαδήποτε περίοδο ανάπαυσης έως το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.».

12) Στο άρθρο 13, η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

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

«ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά ή σε περιοχές απομακρυσμένες από την ηπειρωτική χώρα επιφανείας κάτω των 2 300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα και τα οποία δεν συνορεύουν με κανένα άλλο κράτος μέλος»·

β) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιζ) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που μεταφέρουν μηχανήματα δομικών κατασκευών για κατασκευαστική επιχείρηση εντός ακτίνας 100 km από τη βάση της επιχείρησης, εφόσον η οδήγηση των οχημάτων δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

ιη) οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση έτοιμου σκυροδέματος.».

13) Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν, όταν συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, προσωρινή εξαίρεση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες, η οποία είναι δεόντως αιτιολογημένη και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τις πληροφορίες αυτές σε δημόσιο ιστότοπο.».

14) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 15

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οδηγοί των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχείο α) καλύπτονται από εθνικούς κανόνες οι οποίοι παρέχουν επαρκή προστασία όσον αφορά τους επιτρεπόμενους χρόνους οδήγησης καθώς και τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που επιβάλλονται. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τους σχετικούς εθνικούς κανόνες που ισχύουν για αυτούς τους οδηγούς.».

15) Στο άρθρο 16 παράγραφος 3, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 2 επί ελάχιστο χρονικό διάστημα που καλύπτει την ημέρα του ελέγχου και τις προηγούμενες 56 ημέρες· τα εν λόγω στοιχεία πρέπει να ενημερώνονται ανά τακτά διαστήματα, τα οποία δεν υπερβαίνουν σε διάρκεια τον ένα μήνα·».

16) Στο άρθρο 19, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές και ανάλογες με βαρύτητα των παραβάσεων, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μίας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους εν λόγω κανόνες και μέτρα, καθώς και τη μέθοδο και τα κριτήρια που επιλέγονται σε εθνικό επίπεδο για την αξιολόγηση της αναλογικότητάς τους. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που επηρεάζει τους εν λόγω κανόνες και μέτρα. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με τους εν λόγω κανόνες και μέτρα, καθώς και σχετικά με κάθε τροποποίησή τους. Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη δημοσίευση των εν λόγω πληροφοριών σε ειδικό δημόσιο ιστότοπο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, ο οποίος περιέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

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

17) Το άρθρο 22 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται στενά μεταξύ τους και παρέχουν αμοιβαία συνδρομή χωρίς περιττή καθυστέρηση προκειμένου να διευκολύνουν τη συνεπή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και την αποτελεσματική επιβολή του, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.»·

β) στην παράγραφο 2 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«γ) άλλα συγκεκριμένα στοιχεία, όπως μεταξύ άλλων η αποτίμηση της επικινδυνότητας της επιχείρησης, τα οποία ενδέχεται να έχουν συνέπειες για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.»·

γ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«3α. Για τον σκοπό της ανταλλαγής στοιχείων στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους φορείς ενδοκοινοτικού συνδέσμου που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

3β. Η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή παρέχονται δωρεάν.».

18) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 23α

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 8α εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθενται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 20ή Αυγούστου 2020.

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε-ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 8α μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (*).

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

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

_____

(*) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.».

19) Στο άρθρο 24, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

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

_____

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

20) Στο άρθρο 25, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχείο β), η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό κοινών προσεγγίσεων.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 24 παράγραφος 2α.».

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 1 παράγραφος 1, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο εδάφιο:

«1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει υποχρεώσεις και απαιτήσεις σε σχέση με την κατασκευή, εγκατάσταση, χρήση, δοκιμή και τον έλεγχο των ταχογράφων που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 (*), (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 (**), (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 (***) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και την οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (****) και τις οδηγίες 92/6/ΕΟΚ (*****) και 92/106/ΕΟΚ (******) του Συμβουλίου, και, όσον αφορά την απόσπαση εργαζομένων του τομέα των οδικών μεταφορών, τις οδηγίες 96/71/ΕΚ (*******), 2014/67/ΕΕ (********) και (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*********).

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

(**) 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).

(***) 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).

(****) 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).

(*****) Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27).

(******) Οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38).

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

(********) Οδηγία 2014/67/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για την εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ 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 ΙΜΙ») (ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11).

(*********) Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 49).».

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

«4. Το αργότερο τρία έτη από το τέλος του έτους έναρξης ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 11, οι ακόλουθες κατηγορίες οχημάτων που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος της ταξινόμησης, πρέπει να εξοπλιστούν με ευφυή ταχογράφο όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του παρόντος κανονισμού:

α) οχήματα εξοπλισμένα με αναλογικό ταχογράφο·

β) οχήματα εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο σύμφωνο με τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που εφαρμόζονταν έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011·

γ) οχήματα εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο σύμφωνο με τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που εφαρμόζονται από την 1η Οκτωβρίου 2011· και

δ) οχήματα εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο σύμφωνο με τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, που εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2012.

4α. Το αργότερο τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στη δεύτερο εδάφιο του άρθρου 11, τα οχήματα που έχουν εξοπλιστεί με ευφυή ταχογράφο σύμφωνο με το παράρτημα ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 (*) της Επιτροπής που κυκλοφορούν σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος της ταξινόμησης, εξοπλίζονται με ευφυή ταχογράφο όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του παρόντος κανονισμού.

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος καθορίζει τις απαιτήσεις κατασκευής, δοκιμής, εγκατάστασης, λειτουργίας και επισκευής ταχογράφων και των δομικών στοιχείων τους (ΕΕ L 139 της 26.5.2016, σ. 1).».

3) Στο άρθρο 4 παράγραφος 2, μετά την τέταρτη περίπτωση, παρεμβάλλεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— διαθέτουν επαρκή χωρητικότητα μνήμης για την αποθήκευση όλων των δεδομένων που απαιτεί ο παρών κανονισμός·».

4) Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Προστασία των δεδομένων

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς εξακρίβωσης της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 561/2006, (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, τις οδηγίες 2002/15/ΕΚ, 92/6/ΕΟΚ και 92/106/ΕΟΚ και, όσον αφορά την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών, τις οδηγίες 96/71/ΕΚ, 2014/67/ΕΕ και (ΕΕ) 2020/1057.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα προστατεύονται έναντι άλλων χρήσεων πέραν εκείνων που συνδέονται άμεσα με τις ενωσιακές νομικές πράξεις της παραγράφου 1 όσον αφορά:

α) τη χρήση παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) για την καταγραφή των δεδομένων θέσης που αναφέρονται στο άρθρο 8·

β) τη χρήση εξ αποστάσεως επικοινωνίας με σκοπό τον έλεγχο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9, τη χρήση ταχογράφων με διεπαφή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10, την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις κάρτες οδηγού, όπως αναφέρεται στο άρθρο 31, και ιδίως οποιεσδήποτε διασυνοριακές ανταλλαγές σχετικών δεδομένων με τρίτες χώρες· και

γ) την τήρηση αρχείων από τις επιχειρήσεις μεταφορών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 33.

3. Οι ψηφιακοί ταχογράφοι σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ιδιωτική ζωή. Σε επεξεργασία υποβάλλονται μόνο τα δεδομένα που είναι αναγκαία για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

4. Οι ιδιοκτήτες των οχημάτων, οι επιχειρήσεις μεταφορών και κάθε άλλος σχετικός φορέας συμμορφώνονται, κατά περίπτωση, προς τις σχετικές διατάξεις για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.».

5) Στο άρθρο 8, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος συμμόρφωσης με την ισχύουσα νομοθεσία, η θέση του οχήματος καταγράφεται αυτομάτως στα ακόλουθα σημεία ή στο πλησιέστερο από αυτά σημείο όπου υπάρχει σήμα από δορυφόρο:

— στον τόπο έναρξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας·

— κάθε φορά που το όχημα διασχίζει τα σύνορα ενός κράτους μέλους·

— κάθε φορά που το όχημα εκτελεί τις δραστηριότητες φόρτωσης ή εκφόρτωσης·

— κάθε τρεις ώρες συσσωρευμένου χρόνου οδήγησης· και

— στον τόπο λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας.

Προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συμμόρφωσης από τις ελεγκτικές αρχές, ο ευφυής ταχογράφος καταγράφει επίσης εάν το όχημα έχει χρησιμοποιηθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, όπως απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Προς τους σκοπούς αυτούς, οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 πρώτο εδάφιο πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ταχογράφο συνδεδεμένο με υπηρεσία εντοπισμού βασιζόμενη σε δορυφορικό σύστημα πλοήγησης.

Ωστόσο, η καταγραφή της διέλευσης των συνόρων και των πρόσθετων δραστηριοτήτων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο δεύτερη και τρίτη περίπτωση και στο δεύτερο εδάφιο εφαρμόζεται σε οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε κράτος μέλος για πρώτη φορά μετά την παρέλευση περισσότερων από δύο ετών από την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 δεύτερο εδάφιο, χωρίς να θίγεται η υποχρέωση μεταγενέστερης μετασκευής ορισμένων οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 4.».

6) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 δεύτερο εδάφιο, τα κράτη μέλη εφοδιάζουν επαρκώς τις ελεγκτικές αρχές τους με τον εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού που απαιτείται για τη μετάδοση των δεδομένων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές απαιτήσεις και στρατηγικές επιβολής τους. Έως τότε, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν κατά πόσον θα εφοδιάσουν τις ελεγκτικές αρχές τους με αυτόν τον εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού.»·

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η επικοινωνία της παραγράφου 1 πραγματοποιείται με τον ταχογράφο μόνο εφόσον το ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές με τον εξοπλισμό τους. Η συσκευή ασφαλίζεται ώστε να διαφυλάσσονται η ακεραιότητα και η γνησιότητα της συσκευής καταγραφής και ελέγχου. Η πρόσβαση στα κοινοποιούμενα δεδομένα επιτρέπεται μόνο στις αρχές που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο των παραβάσεων των ενωσιακών νομικών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και του παρόντος κανονισμού και στα συνεργεία εφόσον είναι απαραίτητο για να επαληθεύσουν την ορθή λειτουργία του ταχογράφου.»·

γ) στην παράγραφο 4 προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση:

«— υπέρβαση του μέγιστου χρόνου οδήγησης.».

7) Στο άρθρο 10 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«Οι ταχογράφοι οχημάτων, για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος περισσότερα από δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 δεύτερο εδάφιο, εφοδιάζονται με τη διεπαφή που αναφέρεται στην παράγραφο 1.».

8) Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι ο ευφυής ταχογράφος τηρεί τις αρχές και πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει τις λεπτομερείς διατάξεις που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή των άρθρων 8, 9 και 10, εξαιρουμένων οποιωνδήποτε διατάξεων σχετικά με την καταγραφή πρόσθετων δεδομένων από τον ταχογράφο.

Έως την 21η Αυγούστου 2021, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση λεπτομερών διατάξεων σχετικά με την ομοιόμορφη εφαρμογή της υποχρέωσης καταγραφής και αποθήκευσης δεδομένων σχετικά με κάθε διέλευση των συνόρων από οχήματα και δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο δεύτερη και τρίτη περίπτωση και στο άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

Έως την 21η Φεβρουαρίου 2022, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση λεπτομερών διατάξεων που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων σχετικά με τις απαιτήσεις εισαγωγής δεδομένων και τις λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των άρθρων 8, 9 και 10 του παρόντος κανονισμού, και την εγκατάσταση των ταχογράφων στα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο αα) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.»·

β) στο δεύτερο εδάφιο, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι λεπτομερείς διατάξεις που αναφέρονται στο πρώτο, το δεύτερο και το τρίτο εδάφιο του παρόντος άρθρου:».

9) Στο άρθρο 22, παράγραφος 5, το τρίτο και το τέταρτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι αφαιρεθείσες ή παραβιασθείσες σφραγίδες αντικαθίστανται από εγκεκριμένο εφαρμοστή ή συνεργείο χωρίς περιττή καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερών από την αφαίρεση ή παραβίασή τους. Αν οι σφραγίδες έχουν αφαιρεθεί ή παραβιασθεί για σκοπούς ελέγχου, μπορούν να αντικατασταθούν από ελεγκτή εφοδιασμένο με εξοπλισμό σφράγισης και αποκλειστικό ειδικό σήμα χωρίς άσκοπη καθυστέρηση.

Όταν αφαιρείται σφραγίδα από ελεγκτή, εισάγεται η κάρτα ελέγχου στον ταχογράφο από τη στιγμή αφαίρεσης της σφραγίδας έως την ολοκλήρωση του ελέγχου, το ίδιο και στην περίπτωση της τοποθέτησης νέας σφραγίδας. Ο ελεγκτής εκδίδει γραπτή δήλωση που περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

— αναγνωριστικός αριθμός οχήματος·

— ονοματεπώνυμο του υπαλλήλου·

— ελεγκτική αρχή και κράτος μέλος·

— αριθμός της κάρτας ελέγχου·

— αριθμός της αφαιρεθείσας σφραγίδας·

— ημερομηνία και ώρα αφαίρεσης της σφραγίδας·

— αριθμός της νέας σφραγίδας, όταν ο ελεγκτής τοποθέτησε νέα σφραγίδα.

Πριν από την αντικατάσταση των σφραγίδων, διενεργούνται έλεγχος και βαθμονόμηση του ταχογράφου από εγκεκριμένο συνεργείο, εκτός από τις περιπτώσεις όπου η σφραγίδα αφαιρέθηκε ή παραβιάσθηκε για σκοπούς ελέγχου και αντικαταστάθηκε από ελεγκτή.».

10) Στο άρθρο 26 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«7α. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους έκδοσης μπορεί να απαιτεί από τον οδηγό να αντικαταστήσει την κάρτα οδηγού με νέα κάρτα, εάν αυτό είναι αναγκαίο για τη συμμόρφωση προς τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές.».

11) Το άρθρο 34 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν φύλλα καταγραφής ή κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού δεν αφαιρούνται πριν το πέρας του ημερήσιου χρόνου εργασίας, εκτός αν η αφαίρεσή τους επιτρέπεται με άλλο τρόπο ή απαιτείται προκειμένου να εισαχθεί το σύμβολο της χώρας μετά από διέλευση συνόρων. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για να καλύπτουν χρόνο μεγαλύτερο από εκείνον για τον οποίο έχουν προβλεφθεί.»·

β) στην παράγραφο 5, το στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο iv) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iv) με το σύμβολο : διάλειμμα, ανάπαυση, ετήσια άδεια ή αναρρωτική άδεια,»·

ii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«v) με το σύμβολο για "πορθμείο/σιδηρόδρομος": Επιπλέον του συμβόλου : η περίοδος ανάπαυσης επί του πορθμείου ή σιδηροδρόμου, όπως απαιτείται από το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»·

γ) στην παράγραφο 6, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«στ) το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται ο ημερήσιος χρόνος εργασίας του. Ο οδηγός εισάγει επίσης το σύμβολο της χώρας, στην οποία εισέρχεται αφού περάσει τα σύνορα ενός κράτους μέλους, κατά την έναρξη της πρώτης στάθμευσής του στο εν λόγω κράτος μέλος. Αυτή η πρώτη στάση πραγματοποιείται στο πλησιέστερο δυνατό σημείο ακινητοποίησης στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά. Όταν η διέλευση των συνόρων ενός κράτους μέλους πραγματοποιείται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, ο οδηγός εισάγει το σύμβολο της χώρας στον λιμένα ή τον σταθμό άφιξης.»·

δ) η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Ο οδηγός εισάγει στον ψηφιακό ταχογράφο το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται ο ημερήσιος χρόνος εργασίας του.

Από τις 2 Φεβρουαρίου 2022 ο οδηγός εισάγει επίσης το σύμβολο της χώρας στην οποία εισέρχεται αφού περάσει τα σύνορα ενός κράτους μέλους κατά την έναρξη της πρώτης στάθμευσής του στο εν λόγω κράτος μέλος. Αυτή η πρώτη στάση πραγματοποιείται στο πλησιέστερο σημείο ακινητοποίησης στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά. Όταν η διέλευση των συνόρων ενός κράτους μέλους πραγματοποιείται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, ο οδηγός εισάγει το σύμβολο της χώρας στον λιμένα ή τον σταθμό άφιξης.

Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να επιβάλλουν στους οδηγούς οχημάτων που πραγματοποιούν μεταφορές εντός των εδαφών τους να προσθέτουν στο σύμβολο της χώρας λεπτομερέστερους γεωγραφικούς προσδιορισμούς, με την προϋπόθεση ότι αυτά τα κράτη μέλη έχουν κοινοποιήσει τους εν λόγω λεπτομερείς γεωγραφικούς προσδιορισμούς στην Επιτροπή πριν από την 1η Απριλίου 1998.

Δεν είναι απαραίτητο οι οδηγοί να εισάγουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο εφόσον ο ταχογράφος καταγράφει αυτόματα τα δεδομένα θέσης σύμφωνα με το άρθρο 8.».

12) Το άρθρο 36 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το σημείο i) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) τα φύλλα καταγραφής για την τρέχουσα και τις προηγούμενες 56 ημέρες,»·

ii) το σημείο iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 56 ημερών.»·

β) στην παράγραφο 2, το σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 56 ημερών,».

Άρθρο 3

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

Εντούτοις, το άρθρο 1 σημείο 15 και το άρθρο 2 σημείο 12 εφαρμόζονται από τις 31 Δεκεμβρίου 2024.

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

Βρυξέλλες, 15 Ιουλίου 2020.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Η Πρόεδρος*
D.M. SASSOLI	J. KLOECKNER