Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/1258

2.5.2024

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/1258 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Απριλίου 2024

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 και όσον αφορά την εξουσία των κρατών μελών να επιβάλλουν κυρώσεις για παραβάσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 που διαπράττονται σε άλλο κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα

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]),

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([2]),

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 Συμβουλίου ([3]) 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.

(3) 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, καθώς και από διαφορετικές αποστάσεις οδήγησης, που εξαρτώνται από τις τουριστικές δραστηριότητες των επιβατών. Πρέπει να ικανοποιούνται οι ανάγκες των επιβατών όπως μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα αιτήματα για 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, κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας, οι οδηγοί 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 πρακτικά εφαρμόσιμες για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, καθώς έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα οργάνωσης αποδοτικών και υψηλής ποιότητας έκτακτων επιβατικών γραμμών, στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και, κατά συνέπεια, στην οδική ασφάλεια.

([1]) ΕΕ C, C/2023/882, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/882/oj.

([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαρτίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 12ης Απριλίου 2024.

([3]) 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).

(5) Ως εκ τούτου, ενδείκνυται να προσαρμοστούν οι απαιτήσεις σχετικά με τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, ώστε να ανταποκρίνονται στις ειδικές απαιτήσεις των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. Ενδείκνυται επίσης 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 ημερήσιας ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπονομεύουν την ασφάλεια των οδηγών ή 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 μεταβάλει τους ισχύοντες κανόνες που διέπουν τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο και τον μέγιστο χρόνο εργασίας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]).

(7) Για να εξασφαλιστεί ο ενιαίος ορισμός των έκτακτων επιβατικών γραμμών, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι ο ορισμός που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) καλύπτει τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς μεταφορές. Ενδείκνυται επίσης να επικαιροποιηθεί ο ορισμός των τακτικών επιβατικών γραμμών για να παραπέμπει στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, ο οποίος κατήργησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου ([6]).

(8) Η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμμάτων των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να προκαλεί περισσότερη κόπωση ή περισσότερο άγχος στους οδηγούς. Θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι κάνουν τα διαλείμματα ελάχιστης διάρκειας που απαιτούνται για να μπορούν να αναπαύονται σωστά και αρκετά. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ελάχιστη διάρκεια για κάθε διάλειμμα. Οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χωρίζουν το επιβαλλόμενο διάλειμμά τους σε δύο χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, με παράλληλο σεβασμό του συνολικού απαιτούμενου διαλείμματος των 45 λεπτών. Ωστόσο, η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμμάτων αυτών δεν θα πρέπει να εμποδίζει τους οδηγούς να έχουν διαλείμματα μεγαλύτερα από την ελάχιστη απαιτούμενη διάρκεια ή να έχουν πρόσθετα διαλείμματα.

(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. Ως εκ τούτου, οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσής τους για μέγιστη περίοδο μίας ώρας, σε περιπτώσεις που ο χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις επτά ώρες, και θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης τους μόνο όταν εκτελούν μεμονωμένες έκτακτες επιβατικές γραμμές διάρκειας έξι ημερών ή μεγαλύτερης διάρκειας. Η ευελιξία αυτή θα πρέπει να περιοριστεί περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί η εν λόγω παρέκκλιση από τους κανόνες για τις περιόδους ανάπαυσης μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή δύο φορές σε μεμονωμένες έκτακτες επιβατικές γραμμές διάρκειας οκτώ ημερών ή μεγαλύτερης διάρκειας. Η χρήση της παρέκκλισης αυτής δεν θίγει την τελευταία δυνατή ώρα έναρξης μιας περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Για την αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή της νομοθεσίας, έως ότου καταστεί διαθέσιμο ψηφιακό φύλλο πορείας, θα πρέπει να χρησιμοποιείται αντίγραφο του φύλλου πορείας σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, επιπλέον των καταγραφών του ταχογράφου.

(10) Οι έλεγχοι από τις αρμόδιες εθνικές αρχές για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σχετικά με τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης θα υποστηρίζονται, κατά περίπτωση, από την Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας (ΕΑΕ).

(11) Ο περιορισμός της δυνατότητας αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα αποκλειστικά στις διεθνείς έκτακτες επιβατικές γραμμές έχει αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά την ίση μεταχείριση και τον ανόθευτο και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Οι εθνικές έκτακτες επιβατικές γραμμές ενδέχεται επίσης να παρέχονται υπό τους ίδιους όρους με τις διεθνείς έκτακτες επιβατικές γραμμές όσον αφορά τη διανυόμενη απόσταση ή τη διάρκεια της διαδρομής ή τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες. Συνεπώς, οι εθνικές έκτακτες επιβατικές γραμμές θα πρέπει επίσης να επωφελούνται από τη δυνατότητα αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

([4]) 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).

([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 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

([6]) 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).

(12) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επιβολή της νομοθεσίας, οι οδηγοί θα πρέπει να φέρουν επί του οχήματος και καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής, ένα «φύλλο πορείας», το οποίο θα περιέχει βασικές πληροφορίες σχετικά με τη διαδρομή· παρόμοιο φύλλο πορείας χρησιμοποιείται ήδη για διεθνείς έκτακτες επιβατικές γραμμές βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009. Σε ευθυγράμμιση με τις διατάξεις περί ελέγχου του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]) όσον αφορά τη χειρόγραφη καταγραφή, οι οδηγοί θα πρέπει επίσης να φέρουν επί του οχήματος έντυπα ή ηλεκτρονικά αντίγραφα των φύλλων πορείας που καλύπτουν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών οι οποίες πραγματοποιήθηκαν κατά τις προηγούμενες 28 ημέρες και, από τις 31 Δεκεμβρίου 2024, κατά τις προηγούμενες 56 ημέρες.

(13) Προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα της επιβολής της νομοθεσίας, θα πρέπει να θεσπιστούν μέτρα ελέγχου και απαιτήσεις, με πλήρη αξιοποίηση των ψηφιακών εργαλείων. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τα πλέον κατάλληλα μέτρα για την ψηφιοποίηση του φύλλου πορείας.

(14) Για να εξασφαλιστούν αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας έκτακτες μεταφορές επιβατών, καθώς και καλές συνθήκες εργασίας και οδήγησης για τους οδηγούς, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την επιβολή των κανόνων που εφαρμόζονται στις έκτακτες επιβατικές γραμμές και τον αντίκτυπό τους στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και στην ελκυστικότητα του τομέα. Η Επιτροπή θα πρέπει συγκεκριμένα να παρακολουθεί τη χρήση των παρεκκλίσεων που εισάγονται από τον παρόντα κανονισμό και να αξιολογεί αν ο συνολικός συσσωρευμένος χρόνος οδήγησης κατά την περίοδο που καλύπτεται από την παρέκκλιση είναι υπερβολικός, αν συμβάλλει στην κόπωση και το άγχος των οδηγών ή αν επηρεάζει την οδική ασφάλεια.

(15) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις του εν λόγω κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, και να διασφαλίζουν την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Στην απόφασή του της 9ης Σεπτεμβρίου 2021 στην υπόθεση C-906/19 ([8]), το Δικαστήριο κατέστησε σαφές ότι απαγορεύεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν κυρώσεις αφού διαπιστώσουν παράβαση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 η οποία διαπράχθηκε στο έδαφος άλλου κράτους μέλους και για την οποία δεν έχει ακόμη επιβληθεί κύρωση. Το Δικαστήριο αναγνώρισε στη σκέψη 45 ότι «καθόσον η εν λόγω πτυχή της ισχύουσας ενωσιακής νομοθεσίας μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες επί των συνθηκών εργασίας των οδηγών και επί της οδικής ασφάλειας, στον νομοθέτη της Ένωσης εναπόκειται να αποφασίσει τυχόν τροποποίηση». Δεδομένου ότι οι παραβάσεις των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 συχνά συμβαίνουν ταυτόχρονα και ότι σκοπός του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 είναι η διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ενδείκνυται οι κυρώσεις να μπορούν να επιβάλλονται κατά επιχειρήσεων ή οδηγών για παραβάσεις και των δύο κανονισμών όταν διαπιστώνονται στο έδαφος ενός κράτους μέλους αλλά έχουν διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

(16) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή να εξασφαλιστεί θεμιτός ανταγωνισμός και να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και η οδική ασφάλεια μέσω της εναρμόνισης των κανόνων για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών και να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη είναι σε θέση να επιβάλλουν κυρώσεις για παραβάσεις των κανόνων που αφορούν τους ταχογράφους οι οποίες διαπιστώνονται στο έδαφός τους ανεξαρτήτως του τόπου στον οποίο διαπράχθηκαν, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της φύσης των στόχων, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 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.

(17) Η Επιτροπή θα πρέπει να προωθήσει, με την πλήρη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων και των κρατών μελών, μια κοινή προσέγγιση για την υλοποίηση, την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών και με την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών.

(18) Προκειμένου να είναι δυνατή η ορθή επιβολή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, με την πρώτη ευκαιρία επανεξέτασης του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής ([9]) ή οποιασδήποτε εκτελεστικής πράξης τον αντικαταστήσει, και το αργότερο 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τεχνικές προδιαγραφές για ευφυείς ταχογράφους που διευκολύνουν τους ελέγχους συμμόρφωσης από τις ελεγκτικές αρχές, κατά τρόπο ώστε ο ευφυής ταχογράφος να καταγράφει επίσης κατά πόσον το όχημα εκτελεί τακτικές ή έκτακτες επιβατικές γραμμές.

(19) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

---

([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]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2021, Ποινική δίκη κατά του FO, C-906/19, ECLI:EU:C:2021:715, σκέψη 45.

([9]) 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).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Στο άρθρο 4, το σημείο ιδ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ιδα) "έκτακτες επιβατικές γραμμές": οι έκτακτες γραμμές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, είτε είναι εθνικές είτε διεθνείς·

(*) 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) Στο άρθρο 7 παρεμβάλλεται το ακόλουθο εδάφιο μετά το δεύτερο εδάφιο:

«Για οδηγό που εκτελεί μεταφορές σε έκτακτη επιβατική γραμμή, το διάλειμμα που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο μπορεί επίσης να αντικαθίσταται από δύο διαλείμματα, διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, τα οποία κατανέμονται εντός της περιόδου οδήγησης που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο, με τρόπο ώστε να τηρούνται οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου.».

3) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Υπό την προϋπόθεση ότι η οδική ασφάλεια και οι συνθήκες εργασίας του οδηγού δεν διακυβεύονται, ο οδηγός που εκτελεί μεμονωμένη έκτακτη επιβατική γραμμή διάρκειας τουλάχιστον έξι συναπτών εικοσιτετραώρων μπορεί να παρεκκλίνει από την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο λαμβάνοντας την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης μία φορά εντός 25 ωρών κατ' ανώτατο όριο από το τέλος της προηγούμενης περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης ή περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό τον όρο ότι ο συνολικός χρόνος οδήγησης τη συγκεκριμένη ημέρα δεν έχει υπερβεί τις επτά ώρες. Εφόσον πληρούνται οι ίδιοι όροι, η παρέκκλιση αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί δύο φορές κατά την εκτέλεση μεμονωμένης έκτακτης επιβατικής γραμμής διάρκειας τουλάχιστον οκτώ συναπτών εικοσιτετραώρων. Η χρήση της εν λόγω παρέκκλισης δεν θίγει τον μέγιστο χρόνο εργασίας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.»·

β) η παράγραφος 6α τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ii) διαγράφεται το στοιχείο α)·

iii) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η Επιτροπή εξετάζει τις εναλλακτικές επιλογές για την ψηφιοποίηση του φύλλου πορείας που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 4 στο πλαίσιο των ευρύτερων προσπαθειών ψηφιοποίησης στον τομέα των οδικών μεταφορών.».

4) Στο άρθρο 16, προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4. Για τους σκοπούς των καθ' οδόν ελέγχων, έως ότου καταστεί διαθέσιμο ψηφιακό φύλλο πορείας, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να δικαιολογήσει τη χρήση των παρεκκλίσεων του άρθρου 7 τρίτο εδάφιο και του άρθρου 8 παράγραφοι 2α και 6α:

α) φέροντας επί του οχήματος συμπληρωμένο φύλλο πορείας που περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, το οποίο η επιχείρηση μεταφορών είναι υπεύθυνη να παρέχει στον οδηγό πριν από κάθε διαδρομή· και

β) φέροντας επί του οχήματος έντυπα ή ηλεκτρονικά αντίγραφα των φύλλων πορείας που καλύπτουν τις προηγούμενες 28 ημέρες και, από τις 31 Δεκεμβρίου 2024, τις προηγούμενες 56 ημέρες.

Η υποχρέωση του στοιχείου β) του πρώτου εδαφίου παύει να ισχύει το αργότερο όταν το όχημα αρχίσει να χρησιμοποιεί ταχογράφο που επιτρέπει την καταγραφή του είδους της επιβατικής γραμμής που αναφέρεται στην παράγραφο 5.

Για τις εθνικές γραμμές, μπορεί να χρησιμοποιείται το φύλλο πορείας για τις διεθνείς γραμμές, με την ένδειξη ότι χρησιμοποιείται για εθνικές γραμμές. Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό του μορφοτύπου του φύλλου πορείας για τις εθνικές γραμμές με σκοπό την απλούστευση των ελέγχων συμμόρφωσης, κατά περίπτωση. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2α.

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις επιλογές ψηφιοποίησης του φύλλου πορείας για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες επιβατικές γραμμές όσον αφορά τη σκοπιμότητα, τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας και τον αντίκτυπό της στην εκτελεστότητα και τις συνθήκες εργασίας των οδηγών και, κατά περίπτωση, θα υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο νομοθετική πρόταση σχετικά με την εν λόγω ψηφιοποίηση.

Η εν λόγω αξιολόγηση καλύπτει την ανάπτυξη ψηφιακού φύλλου πορείας που περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, ώστε να είναι δυνατή η ηλεκτρονική καταχώριση των εν λόγω πληροφοριών πριν από την έναρξη της διαδρομής σε πολύγλωσση διεπαφή, στην οποία έχουν πρόσβαση οι φορείς εκμετάλλευσης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί επίσης να διερευνήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης μίας ή περισσότερων νέων ενοτήτων για το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

5. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή και επιβολή του άρθρου 7 τρίτο εδάφιο και του άρθρου 8 παράγραφοι 2α και 6α, η Επιτροπή εκδίδει, με την πρώτη ευκαιρία επανεξέτασης του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής (**) ή οποιασδήποτε εκτελεστικής πράξης τον αντικαταστήσει και το αργότερο έως τις 23 Νοεμβρίου 2025, εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες θεσπίζονται κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές που καθιστούν δυνατή την καταγραφή και αποθήκευση στον ταχογράφο δεδομένων σχετικά με το είδος της μεταφοράς επιβατών, δηλαδή εάν πρόκειται για τακτική ή έκτακτη επιβατική γραμμή. Η ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων ορίζεται κατόπιν διαβούλευσης με τους σχετικούς συμφεροντούχους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2α.

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

(**) 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).».

5) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 17α

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση στην οποία αξιολογούνται οι συνέπειες των διατάξεων του παρόντος κανονισμού που σχετίζονται με τον τομέα των έκτακτων επιβατικών γραμμών όσον αφορά την οδική ασφάλεια και τις κοινωνικές πτυχές, ιδίως τις συνθήκες εργασίας των οδηγών. Η Επιτροπή διαβιβάζει την έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Εάν το κρίνει σκόπιμο, η Επιτροπή υποβάλλει σχετικές νομοθετικές προτάσεις.».

6) Στο άρθρο 19 παράγραφος 2, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 η οποία διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.».

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.

Στρασβούργο, 24 Απριλίου 2024.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Η Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
R. METSOLA	M. MICHEL