



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Γενική Γραμματεία Μεταφορών
Γενική Διεύθυνση Μεταφορών
Διεύθυνση Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών (Δ31)
Τμήμα Μεταφορικών και Λοιπών Επιχειρήσεων

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ

Διεύθυνση : Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
Παπάγου Τ.Κ. 10191
Πληροφορίες : Ε. Τσιμιτάκη, Χ. Πασχάλη
Τηλέφωνο : 210 6508607, 8783
E-mail : dem@yme.gov.gr

Παπάγου, 1/2/2022

Αριθ. Πρωτ.: Φ451/25482

ΠΡΟΣ: Αποδέκτες Πίνακα Διανομής

ΘΕΜΑ: Ενημέρωση επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών σχετικά με το νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την απόσπαση οδηγών

Σας ενημερώνουμε ότι από 2 Φεβρουαρίου 2022 ξεκινάει η εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057, με την οποία εντάσσεται ο τομέας των οδικών μεταφορών στο καθεστώς της απόσπασης εργαζομένων. Η οδηγία αφορά στους οδηγούς που απασχολούνται από μεταφορικές επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε χώρες της ΕΕ και διενεργούν εμπορευματικές μεταφορές σε άλλα κράτη – μέλη. Δεν έχει εφαρμογή σε χώρες εκτός ΕΕ, στις χώρες του ΕΟΧ ή την Ελβετία.

1. Πεδίο εφαρμογής

Σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας σε συνδυασμό με τις οδηγίες 96/71/ΕΚ και 2014/71/ΕΚ, **αποσπασμένος θεωρείται ο οδηγός** που πραγματοποιεί διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές στο έδαφος κράτους μέλους ΕΕ άλλου από το ΚΜ εγκατάστασης της επιχείρησης ιδίως στις ακόλουθες κατηγορίες μεταφορών:

- i) Ενδομεταφορές (cabotage): εθνικές μεταφορές που εκτελούνται σε προσωρινή βάση εντός του εδάφους κράτους μέλους υποδοχής
- ii) Διασυνοριακές μεταφορές (cross-trade): μεταφορές μεταξύ κρατών – μελών, ή κράτους – μέλους και τρίτης χώρας, όπου καμία από τις δύο χώρες δεν είναι η χώρα εγκατάστασης του μεταφορέα.

Κατ' εξαίρεση, ένας οδηγός δεν θεωρείται αποσπασμένος, όταν πραγματοποιεί:

- i) Διεθνείς διμερείς μεταφορές (bilateral) εμπορευμάτων από το κράτος μέλος εγκατάστασης σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα και αντίστροφα.
- ii) Συγκεκριμένο αριθμό επιπλέον δραστηριοτήτων φόρτωσης ή/και εκφόρτωσης στα κράτη μέλη ή στις τρίτες χώρες που διασχίζει (δηλαδή διασυνοριακές μεταφορές),

στο πλαίσιο διμερούς μεταφοράς, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 1 της οδηγίας.

- iii) Απλή διέλευση (transit) από το έδαφος κράτους μέλους
- iv) Αρχική ή τελική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς: όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ, εάν η οδική διαδρομή από μόνη της συνίσταται σε διμερείς μεταφορές.

Οι επιχειρήσεις που πραγματοποιούν μη εξαιρούμενες εμπορευματικές μεταφορές σε άλλο ΚΜ ΕΕ (δηλαδή μεταφορές υπαγόμενες σε καθεστώς απόσπασης) θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την εργατική νομοθεσία του κράτους μέλους υποδοχής για τους αποσπασμένους οδηγούς. Ενδεικτικά, οι οδηγοί θα πρέπει να λαμβάνουν την ελάχιστη κατώτατη αποζημίωση του κράτους μέλους στο οποίο παρέχουν υπηρεσία εφόσον εμπίπτουν στο καθεστώς της απόσπασης. Η σχετική πληροφόρηση είναι διαθέσιμη από τους εθνικούς ιστοτόπους για την απόσπαση εργαζομένων των κρατών μελών υποδοχής, οι οποίοι είναι προσβάσιμοι μέσω της ιστοσελίδας "Your Europe" (https://europa.eu/youreurope/citizens/work/work-abroad/posted-workers/index_el.htm) επιλέγοντας το αντίστοιχο κράτος -μέλος.

2. Υποχρεώσεις μεταφορέα

Οι επιχειρήσεις και οι οδηγοί επιχειρήσεων εγκατεστημένων στην Ελλάδα που πρόκειται να πραγματοποιήσουν σε άλλα ΚΜ ΕΕ οδικές εμπορευματικές μεταφορές που δεν εξαιρούνται από το καθεστώς της απόσπασης, έχουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις:

i) Πριν την απόσπαση

Υποβολή δήλωσης απόσπασης στο κράτος μέλος που ο οδηγός είναι αποσπασμένος, το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης, μέσω δημόσιας διασύνδεσης με το Σύστημα Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI). Για την υποβολή της δήλωσης γίνεται χρήση της διαδικτυακής πύλης δήλωσης απόσπασης στον εξής σύνδεσμο: <https://www.postingdeclaration.eu/landing>.

ii) Κατά τη διάρκεια της απόσπασης

Εξασφάλιση ότι οι οδηγοί θα έχουν στη διάθεσή τους και θα επιδεικνύουν σε καθ' οδόν ελέγχους:

- Αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης
- Έγγραφα μεταφοράς που αποδεικνύουν το είδος της μεταφοράς εντός του ξένου κράτους – μέλους (CMR, φορτωτικές κτλ.)
- Καταγραφές του ταχογράφου. Υπενθυμίζουμε ότι από τις 2 Φεβρουαρίου 2022, καθίσταται υποχρεωτικό ο οδηγός να εισάγει χειροκίνητα το σύμβολο της χώρας στην οποία εισέρχεται αφού περάσει τα σύνορα ενός κράτους μέλους κατά την έναρξη της πρώτης στάθμευσής του, στο πλησιέστερο δυνατό σημείο ακινητοποίησης στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά. Όταν η διέλευση

πραγματοποιείται με πορθμείο/ σιδηρόδρομο, ο οδηγός εισάγει το σύμβολο της χώρας στον λιμένα ή τον σταθμό άφιξης.

iii) Μετά την απόσπαση

Εφόσον ληφθεί αίτημα παροχής εγγράφων από το κράτος μέλος υποδοχής μέσω του IMI, υποχρέωση αποστολής τους εντός οκτώ (8) εβδομάδων.

Σημειώνεται ότι:

A) Οι οδηγοί εμπίπτουν στο καθεστώς της απόσπασης εφόσον υφίσταται εργασιακή σχέση μεταξύ αυτών και της μεταφορικής επιχείρησης, συνεπώς **η οδηγία δεν εφαρμόζεται σε αυτοαπασχολούμενους οδηγούς.**

B) Οι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς μεταφορές και **εξαιρούνται** για την τρέχουσα διαδρομή από τις διατάξεις περί απόσπασης (διμερείς μεταφορές, transit κλπ.), **οφείλουν να αποδείξουν** ότι εξαιρούνται από το καθεστώς της απόσπασης. **Συνεπώς πρέπει να διατηρούν και να επιδεικνύουν** σε περίπτωση καθ' οδόν ελέγχου, τις αποδείξεις σχετικά με την εξαιρούμενη διεθνή μεταφορά (CMR, καταγραφές ταχογράφου κλπ).

Για την αναλυτική τους ενημέρωση σχετικά με το νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο για την απόσπαση των οδηγών τους, οι επιχειρήσεις παρακαλούνται να ανατρέξουν στους ακόλουθους ενημερωτικούς συνδέσμους.

(1) Ευρωπαϊκή Ένωση:

<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=471&langId=en>

https://europa.eu/youreurope/citizens/work/work-abroad/posted-workers/index_en.htm#national-websites

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-questions-and-answers_el

(2) Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων:

<https://ypergasias.gov.gr/ergasiakes-scheseis/atomikes-ergasiakes-sxeseis/apospasi-ergazomenon/>

(3) Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας (European Labour Authority - ELA)

<https://www.ela.europa.eu/el/node/400>

Κανάλι youtube (εκπαιδευτικά βίντεο για την πύλη της δήλωσης απόσπασης):

<https://www.youtube.com/channel/UC2VLQeRU2FQZxa43B9wQ10Q/videos>

(4) Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

www.yme.gr στη διαδρομή: Μεταφορές→Απόσπαση Οδηγών.

Επίσης, εκπαίδευση σχετικά με τη χρήση της διαδικτυακής πύλης στην οποία οι μεταφορικές επιχειρήσεις θα υποβάλλουν τις δηλώσεις απόσπασης των οδηγών, έχει γίνει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε μέλη των Ενώσεων Διεθνών Μεταφορέων των κρατών μελών, στις οποίες οι μεταφορικές επιχειρήσεις μπορούν να απευθύνονται προς ενημέρωση.

Σύμφωνα με διευκρινιστικό έγγραφο της Επιτροπής, οι διατάξεις σχετικά με την απόσπαση, καταλαμβάνουν και τις επιχειρήσεις που διενεργούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Για το λόγο αυτό, γίνεται κοινοποίηση της σχετικής εγκυκλίου και στα αντίστοιχα επιμελητήρια για ενημέρωση των μελών τους.

Για τον καθ' οδόν έλεγχο τήρησης των διατάξεων της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057 σε οχήματα επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλο ΚΜ που πραγματοποιούν μεταφορές σε ελληνικό έδαφος θα ακολουθήσει αναλυτική εγκύκλιος προς τις αρμόδιες αρχές ελέγχου, μετά την δημοσίευση της κυα με την οποία γίνεται προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2020/1057/ΕΕ.

Συνημμένα, αποστέλλεται έγγραφο της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με ερωτήσεις, απαντήσεις και παραδείγματα σχετικά με την απόσπαση οδηγών.

Η Προϊσταμένη Διεύθυνσης

Α. Γκουρβέλου

Συνημμένα:

- 1) Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057
- 2) Questions and Answers on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057 in the context of transport of goods

Πίνακας Διανομής:**A. Αποδέκτες προς ενέργεια**

1. **Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών (ΟΦΑΕ)**, info@ofae.gr
2. **Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών**, info@psxem.gr
3. **Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών**, info@acci.gr
4. **Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών**, eea@eea.gr
Με την παράκληση να ενημερωθούν τα μέλη τους

B. Αποδέκτες προς Κοινοποίηση:

1. **Όλες τις Περιφέρειες της Χώρας**
 - α) Γενικούς Διευθυντές Μεταφορών
 - β) Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών, Τμήματα, Γραφεία
2. **Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων**
 - α) Γενική Διεύθυνση Εργασίας, Διεύθυνση Ατομικών Ρυθμίσεων
Σταδίου 29 Αθήνα
 - β) Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας, Δραγατσανίου 8 Αθήνα 10110
3. **Υπουργείο Οικονομικών**
 - α) Διεύθυνση Τελωνειακών Διαδικασιών, Καραγιώργη Σερβίας 10 Αθήνα
 - β) Διεύθυνση Στρατηγικής Τελωνειακών Ελέγχων και Παραβάσεων,
Υψηλάντου 15, 10675 Αθήνα- Κολωνάκι
 - γ) Σώμα Δίωξης Οικονομικού Εγκλήματος (ΣΔΟΕ), Πειραιώς 207 και Αλκίφρονος 92, Αθήνα 11853
4. **Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη**
Αρχηγείο Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Τροχαίας, 2^ο Τμήμα Νομοθεσίας Τροχαίας και Ενημέρωσης Κοινού, Π. Κανελλοπούλου 4 Αθήνα 10177
5. **Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής**
Αρχηγείο Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής
Κλάδος Αστυνομίας και Τάξης, Διεύθυνση Γενικής Αστυνόμευσης & Κανονισμών Λιμένων
Ακτή Βασιλειάδη Πύλη Ε1 18510 Πειραιάς
6. **Εθνική Αρχή Διαφάνειας – Μονάδα Επιθεώρησης και Ελέγχων- Τομέας Δημοσίων Έργων και Μεταφορών-Υποτομέας Μεταφορών** grammateia@aead.gr

Εσωτερική Διανομή:

Γεν. Δ/ντης Μεταφορών, Δ31, Δ32



Questions and Answers on posting of drivers under Directive (EU) 2020/1057 in the context of transport of goods¹

DISCLAIMER: This guide was prepared by the Commission services and does not commit the European Commission. Only the Court of Justice of the European Union is competent to authoritatively interpret Union law.

GENERAL CRITERIA determining when a driver is posted or not under Directive (EU) 2020/1057

Directive (EU) 2020/1057² (also referred to as “the Directive”) lays down specific rules with respect to Directive 96/71/EC³ and to Directive 2014/67/EU⁴, both of which are legislative acts concerning the posting of workers in the framework of the provision of services. It distinguishes between types of transport operations to which rules on posting should apply and those to which posting rules should not apply. The general criterion for such distinction is the degree of connection with the territory of the host Member State⁵.

More specifically, it results from Directive (EU) 2020/1057 that drivers carrying out transport operations in Member States other than the Member State where the employer of the driver has its establishment are **posted** when performing the following operations:

¹ This guide refers only to questions and answers on posting of drivers in the context of carriage of goods by road. A different set of questions and answers will be prepared on the same topic, as regards the rules on the carriage of passengers.

² Directive (EU) 2020/1057 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 laying down specific rules with respect to Directive 96/71/EC and Directive 2014/67/EU for posting drivers in the road transport sector and amending Directive 2006/22/EC as regards enforcement requirements and Regulation (EU) No 1024/2012 (OJ L 249, 31.7.2020, p. 49)

³ Directive 96/71/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 1996 concerning the posting of workers in the framework of the provision of services (OJ L 18, 21.1.1997, p. 1).

⁴ Directive 2014/67/EU of the European Parliament and of the Council of 15 May 2014 on the enforcement of Directive 96/71/EC concerning the posting of workers in the framework of the provision of services and amending Regulation (EU) No 1024/2012 on administrative cooperation through the Internal Market Information System (OJ L 159, 28.5.2014, p. 11).

⁵ Recital 9 of Directive (EU) 2020/1057: “Balanced sector specific rules on posting should be based on the existence of a sufficient link between the driver and the service provided, and the territory of a host Member State. To facilitate enforcement of those rules a distinction should be made between different types of transport operations depending on the degree of connection with the territory of the host Member State.”

- 1) **cross-trade** operations⁶ – understood as transport operations carried out between two Member States, or between a Member State and a third country, none of which is the country of establishment⁷ of the operator carrying out these operations;
- 2) **cabotage** operations – understood as domestic transport operations for hire or reward carried out on a temporary basis on the territory of a Member State by an operator established in another Member State⁸.

The driver shall **not** be considered to be **posted** when performing:

- 1) **international bilateral** transport operations⁹ – understood as transport operations based on a transport contract from the Member State where the operator is established (Member State of establishment) to another Member State or to a third country, or from another Member State or a third country to the Member State of establishment;
- 2) **limited additional activities of loading and/or unloading**¹⁰ (that is, cross-trade operations as described above) carried out in the context of bilateral operations in the Member States or third countries that the driver crosses;
- 3) **transit**¹¹ through the territory of a Member State without carrying out any activity of loading or unloading;
- 4) **initial or final leg of a combined transport operation**¹², as defined in Council Directive 92/106/EEC¹³, in case the road leg on its own consists of an international bilateral transport operation.

ADMINISTRATIVE OBLIGATIONS of the operator before, during and after the posting

Directive (EU) 2020/1057, in its Article 1, paragraphs 11 and 12, specifies the administrative requirements that operators must fulfil to prove compliance with the rules on posting of drivers.

Prior to the posting the operator shall:

- submit a posting declaration to the authorities of a Member State to which the driver is posted;
- at the latest at the commencement of the posting;
- using the multilingual public interface connected to the Internal Market Information (IMI) system;

The content of the posting declaration:

1. the identity of the operator, at least in the form of the number of the Community licence where this number is available;
2. the contact details of a transport manager or other contact person in the Member State of establishment to liaise with the competent authorities of the host Member State in which the services are provided and to send out and receive documents or notices;

⁶ Referred to in recitals 12 and 13 of the Directive as ‘non-bilateral international transport operations’.

⁷ The Member State of establishment is defined in Article 2(8) of Regulation (EC) No 1071/2009.

⁸ The cabotage operations in respect of the transport of goods are defined in the Directive with reference to Regulation (EC) No 1072/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international road haulage market (OJ L 300, 14.11.2009, p. 72).

⁹ Recital (10) and Article 1, paragraphs 3 and 4 of Directive (EU) 2020/1057;

¹⁰ Article 1, paragraph 3, third subparagraph of Directive (EU) 2020/1057;

¹¹ Recital (11) and Article 1, paragraph 5 of Directive (EU) 2020/1057;

¹² Recital (12) and Article 1, paragraph 6 of Directive (EU) 2020/1057;

¹³ Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States (OJ L 368, 17.12.1992, p. 38).

3. the identity of the driver, the address of the residence and the number of his/her driving licence;
4. the start date of the driver's contract of employment, and the law applicable to it;
5. the envisaged start and end date of the posting;
6. the number plates of the motor vehicles;
7. the transport services performed (e.g. carriage of goods, carriage of passengers, international carriage or cabotage operations).

During the posting the operator shall:

- ensure that the drivers have at their disposal the following documents:
 - the posting declaration in paper or electronic form;
 - evidence of the transport operations taking place in the host Member State, such as an electronic consignment note (e-CMR)
 - the tachograph records (in particular country symbols of the Member States in which the driver carried out transport operations).

After the posting the operator shall:

- no later than eight weeks from receiving the request of the host Member State, send via the public interface connected to IMI the requested documents, such as:
 - tachographs records;
 - consignment notes;
 - documentation relating to the remuneration of the driver in respect of the period of posting;
 - the employment contract;
 - time-sheets relating to the driver's work;
 - proof of payments of driver's remuneration.











Member States' authorities may not impose any additional administrative requirements on the operators than those specified in the Directive, in order to check compliance with its provisions.

TRANSPORT OPERATION SCENARIOS

The following sections explain and illustrate how the posting rules apply in different transport operation scenarios:

- I. BILATERAL
- II. CROSS-TRADE
- III. CABOTAGE
- IV. TRANSIT
- V. UNLADEN JOURNEYS

Legend:

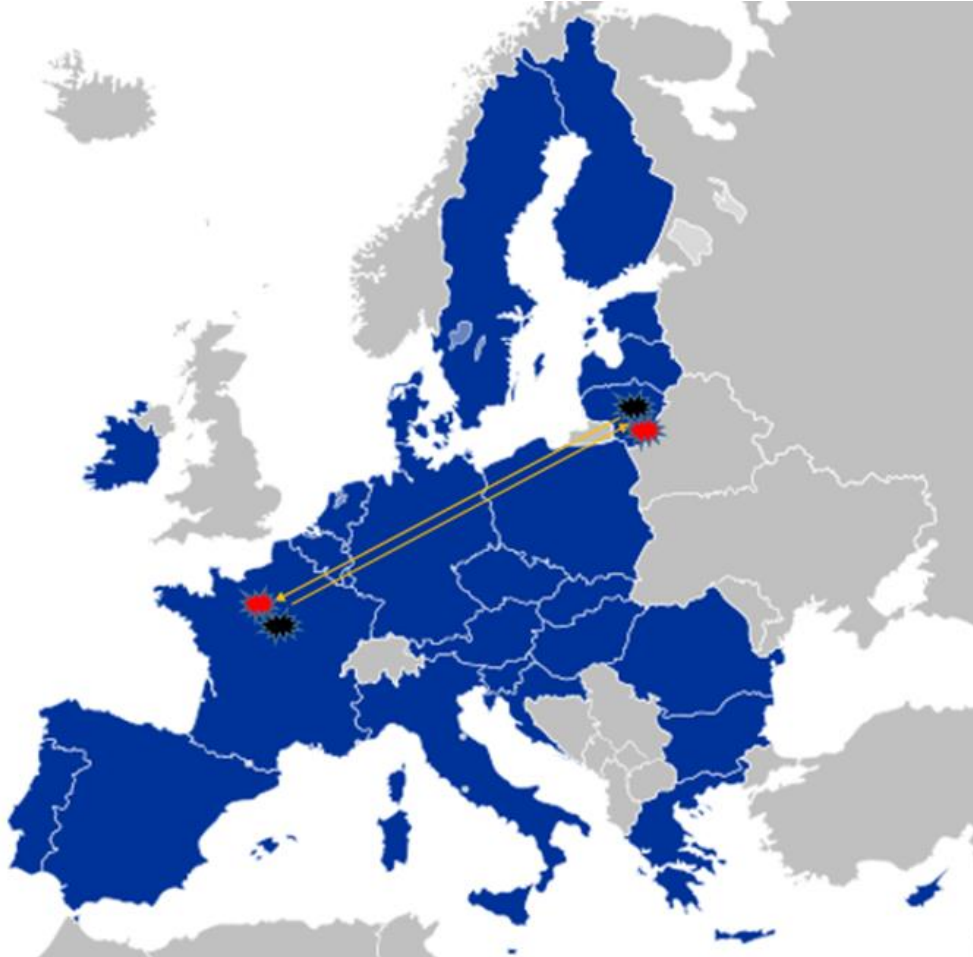
-  Start of transport and loading
-  Unloading and end of transport
-  Loading of the first additional operation
-  Unloading of the first additional operation
-  Loading of the second additional operation
-  Unloading of the second additional operation
-  Bilateral operation
-  Additional exempt transport operation
-  Non-exempt transport operation
-  Transit / Unladen journey

I. BILATERAL

1. What are international bilateral transport operations exempt from posting rules?

Scenario 1: Two bilateral operations

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) drives a full truck of goods from Vilnius (LT) to Paris (FR). The driver unloads all goods in Paris. Then, for the return journey, the driver loads goods in Paris to deliver them to Vilnius (LT).



Conclusion: The driver performed two bilateral transport operations: one from LT (Member State of establishment) to FR (host country) and another one from FR back to LT. Hence, the driver was not subject to posting rules during the entire journey.

Scenario 2: bilateral operations with three unloading locations

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads a full truck of goods in Vilnius (LT). The driver then drives to Berlin (DE) and unloads 1/3 of the goods, and then to Antwerp (BE) to unload another 1/3 of goods. Afterwards, the driver continues to drive to Lyon (FR), and unloads the remaining 1/3 of the goods.



Conclusion: The driver performed 3 bilateral operations within one journey. The journey started with loading the truck full of goods in LT (Member State of establishment) which have then been unloaded in 3 different countries (partial unloading of goods in DE, BE, FR). Since several exempt bilateral transport operations (i.e. each covered by a separate consignment note) may be carried out during one journey¹⁴, the driver was not subject to posting rules for the entire journey.

¹⁴ Recital 10 of Directive (EU) 2020/1057: “When a driver engages in bilateral transport operations from the Member State where the undertaking is established (the ‘Member State of establishment’) to the territory of another Member State or a third country or back to the Member State of establishment, the nature of the service is closely linked with the Member State of establishment. It is possible that a driver undertakes several bilateral transport operations during one journey.”

Scenario 3: bilateral operations with three loading locations

After carrying out the operations described in Scenario 2, on the way back to LT, the driver employed by the company established in Lithuania (LT) loads a 1/3 truck with goods in Lyon (FR). The driver then drives to Brussels (BE) and loads another 1/3 truck with goods, and then to Warsaw (PL) to load the remaining 1/3 truck with goods. Afterwards, the driver continues to drive to Vilnius (LT), to unload all the goods.



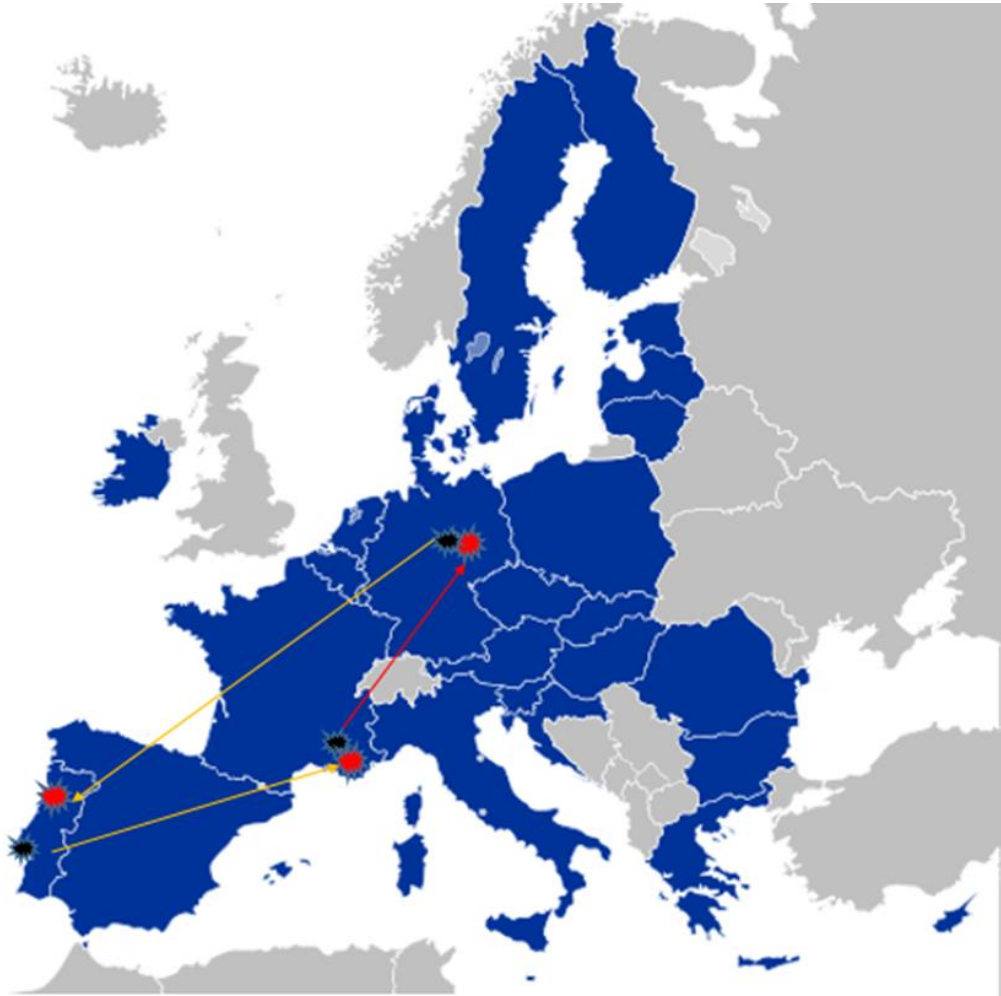
Conclusion: The driver performed 3 bilateral operations during one return journey to the Member State of establishment. Since several exempt bilateral transport operations (i.e. each under separate consignment note) may be carried out during one journey, the driver was not subject to posting rules for the entire journey.

II. CROSS-TRADE

2. Are the drivers carrying out cross-trade operations subject to the rules on posting of drivers?

Scenario 4: cross-trade between two bilateral operations

A driver employed by a company established in Portugal (PT) carries a full truck of goods from Lisbon (PT) to Marseille (FR). The driver unloads the goods in Marseille. In Marseille (FR), the driver then loads a full truck of goods and unloads them in Berlin (DE). In Berlin, the driver loads a full truck of goods and unloads them in Porto (PT).



Conclusion: The driver performed two distinct bilateral operations and one cross-trade operation. The first bilateral operation started in PT (Member State of establishment) with loading goods and ended in FR with unloading those goods. The second bilateral operation was performed from loading the goods in DE to unloading them in PT (Member State of establishment). During the two bilateral operations, the driver was not subject to posting rules. The operation of loading goods in FR and unloading them in DE was a cross-trade operation not connected to any of the two bilateral operations. Therefore, the driver starts to be posted to FR after the end of bilateral operation when he/she starts driving to the loading point to load the goods to be carried in the context of cross-trade operation. The posting to FR ends when the driver leaves the French territory. Then the driver is considered posted to DE, from the entry into DE territory until unloading goods in that Member State.

Scenario 5: cross-trade between a bilateral operation and an unladen journey

A driver employed by a company established in Portugal (PT) loads a truck full of goods in Lisbon (PT) and drives to Berlin (DE), where these goods are unloaded. In Berlin (DE), the driver loads a full truck of other goods and unloads them in Madrid (ES). Then, the driver drives empty from Madrid (ES) back to his/her Member State of establishment (PT).



Conclusion: The driver performed one bilateral transport operation from PT to DE, one cross-trade operation from DE to ES and one unladen return journey from ES back to PT.. The driver starts being posted to DE after the end of bilateral operation when he/she starts driving to the loading point to load the goods to be carried in the context of cross-trade operation from DE to ES. The posting to DE ends when the driver leaves the DE territory. Then the driver is considered posted to ES from the moment of entering ES territory until the goods brought from DE within cross-trade operation have been unloaded and the driver finished the cross-trade operation. The unladen return journey through the territory of ES is not considered posting. The driver is not considered posted in FR which he/she transits during the bilateral journey from PT to DE and during cross-trade operation from DE to ES.

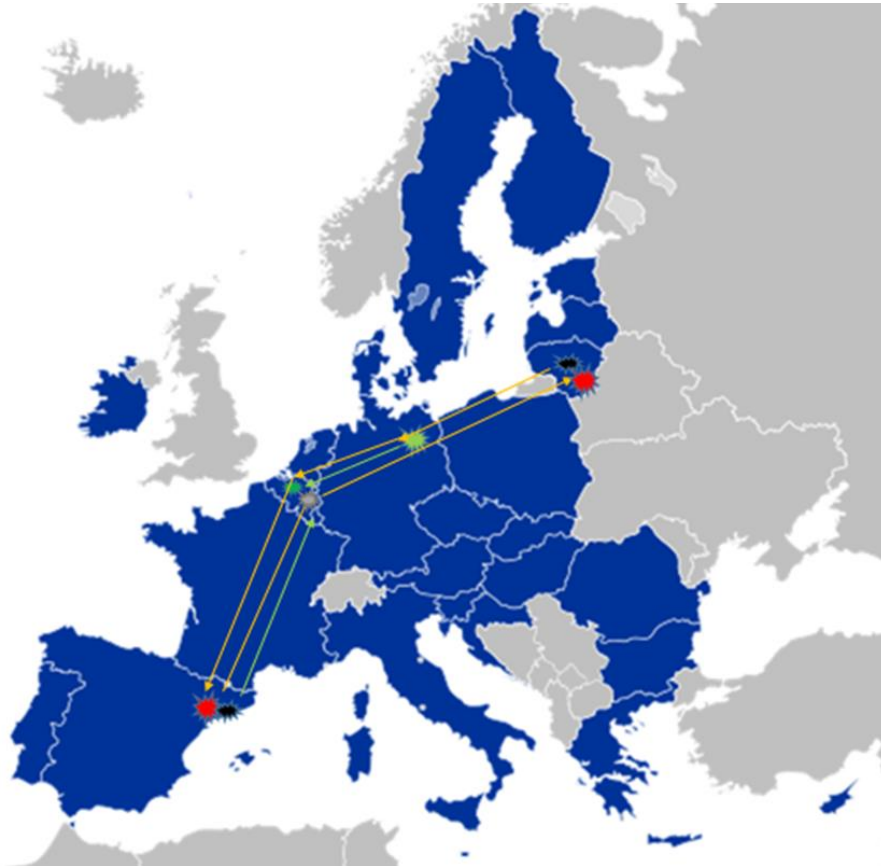
3. What are limited additional activities of loading and/or unloading exempt from posting rules?

The driver is exempt from posting rules where, in the context of an ongoing bilateral transport operation, he/she also performs **one “cross-trade” activity** of loading and/or unloading in the Member State or third country that the driver crosses, provided that the driver does not load goods and unload them in the same Member State.

This is possible, for example, when the driver performs bilateral operation without a full truckload, and in order to use the vehicle loading capacity to the maximum, the driver loads additional goods along the way. The driver may perform one exempt cross-trade operation (that is, an additional loading and/or unloading activity) during a bilateral operation from the Member State of establishment to the host Member State. When two consecutive bilateral operations are carried from and to the Member State of establishment, during each of the two operations an exempt additional cross-trade operation may be performed. This is a so called **1+1 rule**.

Scenario 6: two bilateral operations with two cross-trades (1+1)

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads ½ a truck with goods in Vilnius (LT) to be delivered to Barcelona (ES). The driver stops in Berlin (DE) and loads the remaining ½ a truck with different goods. The driver then goes to Brussels (BE) and unloads those goods loaded in Berlin (DE). Afterwards, the driver continues the journey and unloads in Barcelona (ES) the goods loaded in Vilnius (LT). For the return bilateral operation, the driver loads a full truck of goods in Barcelona (ES). The driver stops in Brussels to unload ½ of the goods. The driver then continues to Vilnius (LT) to unload the remaining ½ of the goods.



Conclusion: The driver performed two bilateral transport operations with one additional activity of loading and/or unloading (cross-trade) during each bilateral operation. The first bilateral operation was performed from LT to ES, with one exempt additional activity (i.e. loading goods in DE and unloading them in BE). The second (return) bilateral operation was performed from ES to LT, also with one exempt additional activity (i.e. loading goods in ES and unloading part of it in BE). The driver was not subject to posting rules for the entire journey.

It is to be noted that one single exempted additional activity may include:

- a loading action;
- an unloading action; or
- a loading and unloading action

as specified in Article 1.3 of Directive (EU) 2020/1057.

4. Is it possible for the driver to undertake two exempt additional activities during a return bilateral transport operation to the Member State of establishment, if no additional activity was performed during the bilateral operation from Member State of establishment?

Yes, when the driver has not used the possibility of performing one exempt additional activity of loading and/or unloading (cross-trade) during the bilateral transport operation from the Member State of establishment, and this operation is followed by a return bilateral operation to the Member State of establishment, two exempt additional activities of loading and/or unloading (cross-trade) may be performed during that return bilateral operation. This is a so called **0+2 rule**.

Scenario 7: one bilateral operation with two cross-trades (0+2)

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads a full truck with goods in Vilnius (LT) and delivers them in Madrid (ES).

The driver then loads a full truck of goods in Madrid (ES). The driver stops in Brussels (BE) to unload 1/4 of those goods. The driver then drives to Berlin (DE) and unloads 1/4 of the goods. The driver then continues to Vilnius (LT) to unload the remaining 1/2 of the goods.



Conclusion: The driver performed two bilateral transport operations with two additional activities of unloading (cross-trade) during the return bilateral operation. The first bilateral operation was performed from LT to ES, with no additional activities in between. The second (return) bilateral operation was performed from ES to LT, with two exempt additional activities (i.e. cross-trade operations between ES-BE and ES-DE, consisting in two additional unloading activities). The driver was not subject to posting rules during the entire journey.

Scenario 8: one bilateral operation with two cross-trades (0+2)

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads a full truck with goods in Vilnius (LT) and delivers them in Barcelona (ES). The driver loads ½ a truck with goods in Barcelona (ES) and then stops in Lyon (FR) and loads ½ a truck with another type of goods. Afterwards, the driver drives to Brussels (BE) and unloads the goods loaded in Lyon (FR). The driver then continues to Berlin (DE) to load ½ a truck with other goods, which are then unloaded in Warsaw (PL). Finally, the driver continues to Vilnius (LT) where he/she unloads the goods loaded in Barcelona (ES).



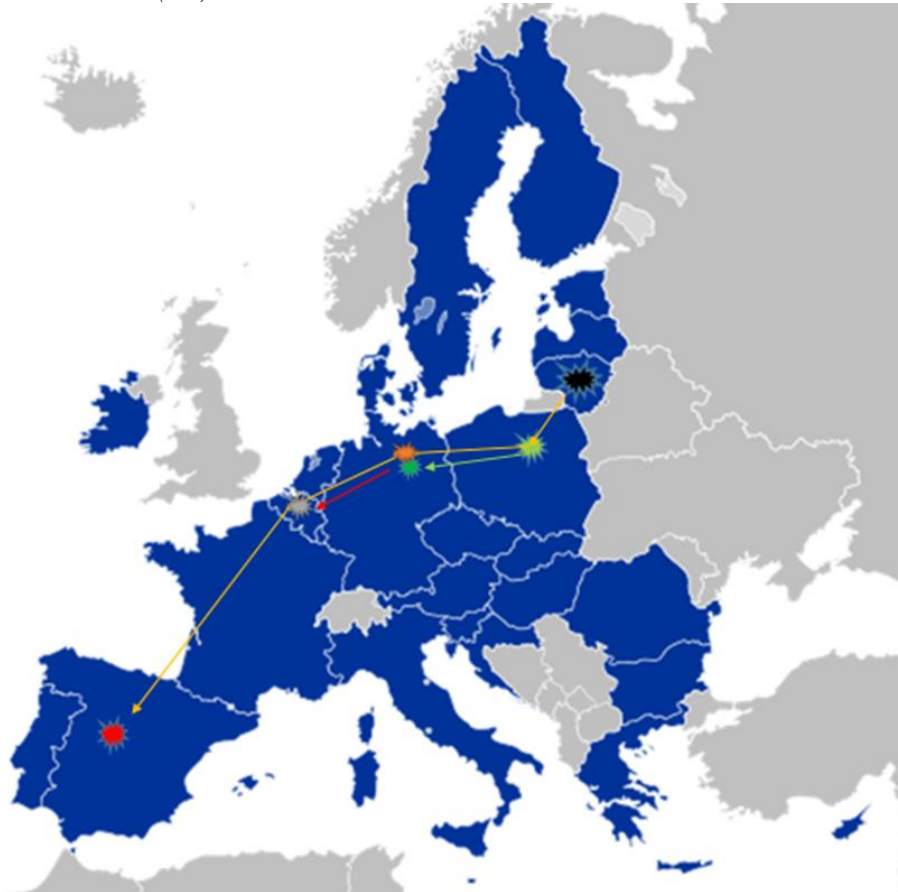
Conclusion: The driver performed two bilateral transport operations with two additional activities, each of them consisting in a loading and unloading activity (cross-trade), during the return bilateral operation. The first bilateral operation was performed from LT to ES, with no additional activity. The second (return) bilateral operation was performed from ES to LT, with two exempt additional activities (i.e. cross-trade operations between FR-BE and DE-PL, both of them consisting in an additional loading and unloading activity). The driver was not subject to posting rules for the entire journey.

5. In case of more than one additional activity carried out in the context of a bilateral transport operation, which of those activities is exempt and which is subject to the posting rules?

Where multiple cross-trade operations are carried out in the context of an ongoing bilateral operation, the **first activity** (in the case of the 1+1 rule) or the **first two activities** (in the case of the 0+2 rule) are exempted from posting rules. Hence, when the operator carries out a third additional activity (in the 1+1 scenario or in the 0 + 2 scenario), or more, such additional activities are no longer exempt, therefore falling under the posting rules.

Scenario 9: bilateral operation with one exempt cross-trade and one non-exempt cross-trade

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads ½ a truck with goods in Vilnius (LT), to be delivered to Madrid (ES). While driving to Madrid, the driver stops in Warsaw (PL) to load ½ a truck with other goods to deliver them to Berlin (DE). After unloading the goods from Warsaw in Berlin, the driver then loads ½ a truck with another type of goods in Berlin (DE) and unloads them in Brussels (BE). Afterwards, the driver continues to Madrid (ES), and unloads the goods loaded in Vilnius (LT).



Conclusion: The driver performed one bilateral transport operation (from LT to ES) and two additional activities of loading and unloading (cross-trade operations) during this bilateral operation. The first additional activity of loading goods in PL and unloading them in DE is exempt from posting rules, while the second additional activity of loading goods in DE and unloading them in BE falls within the posting rules. This is due to the fact that the driver has already used the possibility for one exempt additional activity of loading and unloading. The posting situation starts applying with loading goods in Berlin (DE) and it ends when those goods are unloaded in Brussels (BE) – as the driver then resumes the bilateral operation exempted from posting rules. Hence, the driver is considered posted to DE from the moment of loading goods in Berlin and ends when he/she leaves DE territory. Then the driver is considered posted to BE from entry to the BE territory until unloading the goods in Brussels. After unloading the goods in Brussels, the driver resumes the bilateral operation, which is exempt from the posting rules.

III. CABOTAGE

Scenario 10: Two bilateral operations + cabotage

A driver employed by a company established in Portugal (PT) loads a full truck with goods in Lisbon (PT) and delivers them in Hamburg (DE). After unloading goods in Hamburg (DE), the driver loads a full truck with other goods and unloads them in Munich (DE). Then in Munich (DE), the driver loads a full truck with goods to be delivered to Lisbon (PT).



Conclusion: The driver performed two bilateral operations (one from PT to DE and another one from DE back to PT) and one cabotage operation in DE. The driver is considered posted to DE. The posting situation starts after the end of bilateral operation (unloading goods in Hamburg) when he/she starts driving to the loading point to load the goods for the cabotage operation in DE. The posting continues through the carrying out of the cabotage operation and ends when the goods are unloaded and the cabotage operation is finalized. The driver is not considered posted to DE for the part of the journey after the end of the cabotage operation and when he/she starts working for the return bilateral operation (i.e.: drives to the loading point, loads goods for bilateral operation and carries them through the DE territory).

IV. TRANSIT

6. What is 'transit' and is it out of the scope of posting rules?

The concept of transit is characterised by the fact that the driver crosses through the territory of a Member State without loading or unloading freight. The qualification of the driver's presence in a Member State as transit is, therefore, not affected by stops, for example, for hygiene reasons, refuelling, taking breaks or rest periods¹⁵. This means that a transit situation is out of the scope of posting rules.

Scenario 11: transit + bilateral operation + cross-trade + transit

A driver employed by a company established in Portugal (PT) loads a truck full of goods in Lisbon (PT) to be delivered to Madrid (ES). In Madrid (ES) the driver loads a truck full of goods to be delivered to Dortmund (DE). After delivery in Dortmund, the driver returns with the empty truck to Lisbon (PT).



Conclusion: The driver performed one bilateral operation from PT to ES, one cross-trade operation from ES to DE and one unladen journey from DE back to PT. The driver is not considered posted to ES for the part of the journey performed under bilateral operation. The driver starts being posted to ES after the end of bilateral operation (unloading goods in Madrid) and when he/she starts driving to the loading point to load the goods for cross-trade operation from ES to DE. The posting to ES ends when the driver leaves ES territory. Then the driver is considered posted to DE from the moment of entering DE territory until leaving the end of cross trade operation in DE.. The driver is not considered posted to DE during the unladen journey returning to PT, after the end of cross-trade operation. The driver is not considered posted either in FR or in BE, because he/she only transits through the territories of these countries when performing cross-trade operation.

¹⁵ Recital 11 of Directive (EU) 2020/1057

V. UNLADEN JOURNEYS

7. *Is an unladen journey the same as 'transit'?*

No. A transit situation is always exempt from posting rules, while an unladen journey¹⁶ is exempt if it is carried out in connection with a bilateral operation and is not exempt when it is carried out in connection with cabotage or non-bilateral international operation falling under posting rules (cross-trade).

In principle, posting ends with unloading goods carried within the operation falling under posting rules (e.g. cabotage or cross-trade). The classification of the subsequent unladen journey as posting or as exempt from posting depends on whether the new operation, which actuates that unladen journey, is covered by posting rules or not. In this context, it is important to note, that the driver is not considered posted if, after unloading the goods within the operation covered by posting rules, he/she performs an unladen journey back to his/her MS of establishment.

¹⁶ Article 2.2 of Regulation (EC) No 1072/2009 stipulates that: 'international carriage' means:

- (a) a laden journey undertaken by a vehicle the point of departure and the point of arrival of which are in two different Member States, with or without transit through one or more Member States or third countries;
- (b) a laden journey undertaken by a vehicle from a Member State to a third country or vice versa, with or without transit through one or more Member States or third countries;
- (c) a laden journey undertaken by a vehicle between third countries, with transit through the territory of one or more Member States; or
- (d) an unladen journey in conjunction with the carriage referred to in points (a), (b) and (c);

Scenario 12: bilateral operation + unladen journey

A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads a full truck of goods in Vilnius (LT) and unloads them in Paris (FR). On the way back, the driver drives empty from France (FR) to Lithuania (LT).



Conclusion: The driver performed one bilateral transport operation from LT to FR, followed by an unladen journey from FR back to LT. The driver is not considered posted for the entire journey: neither during the bilateral operation to FR nor during the unladen journey performed after the end of bilateral operation from the Member State of establishment in order to return to that Member State.

Scenario 13: Two bilateral operations + one unladen journey

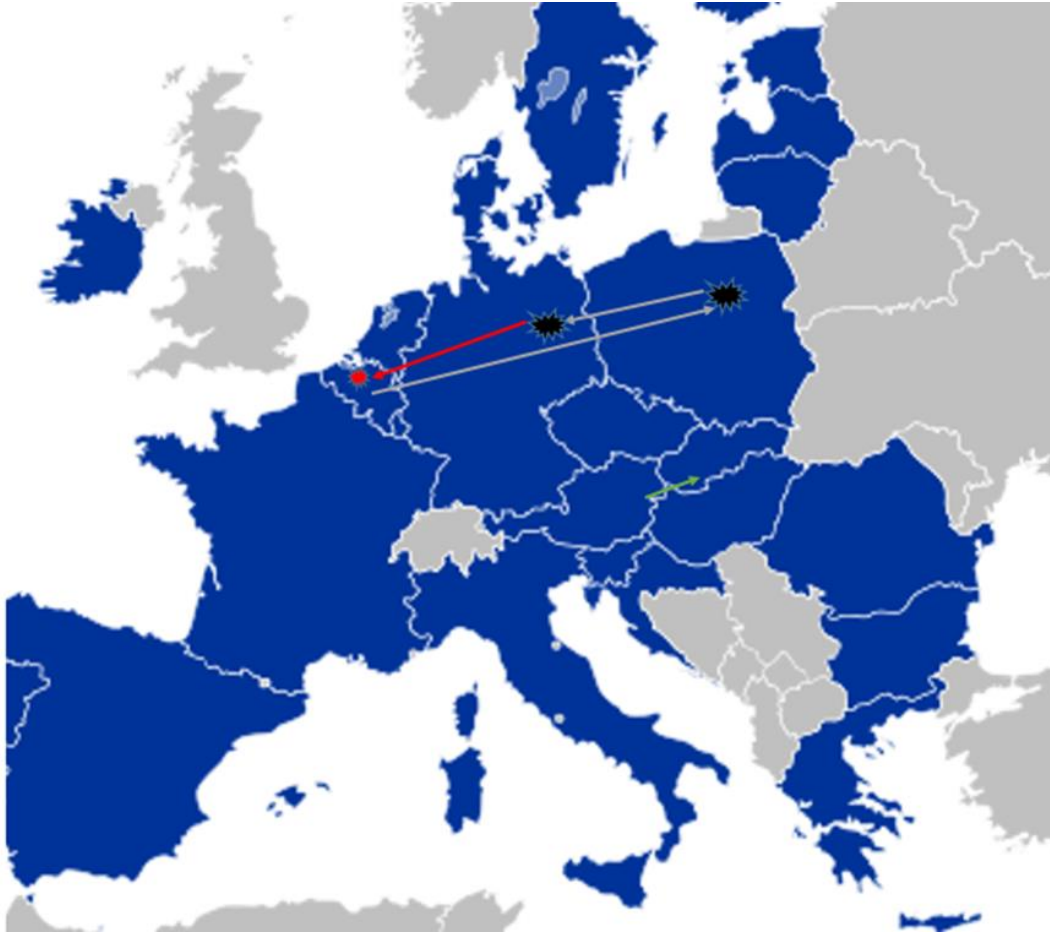
A driver employed by a company established in Lithuania (LT) loads goods in Vilnius (LT) and unloads them in Paris (FR). The driver drives with an empty truck from Paris (FR) to Antwerp (BE). The driver then loads goods in Antwerp (BE) and unloads them in Vilnius (LT).



Conclusion: The driver performed two bilateral transport operations and one unladen journey between them. The first bilateral operation occurred from LT to FR, while the second bilateral operation was carried out from BE to LT. The unladen journey between FR and BE should be considered as carried out in conjunction with the second bilateral transport operation starting in BE, therefore meaning that posting rules do not apply. Hence, the driver is not to be considered as posted during all of these operations.

Scenario 14: two unladen journeys + one cross-trade

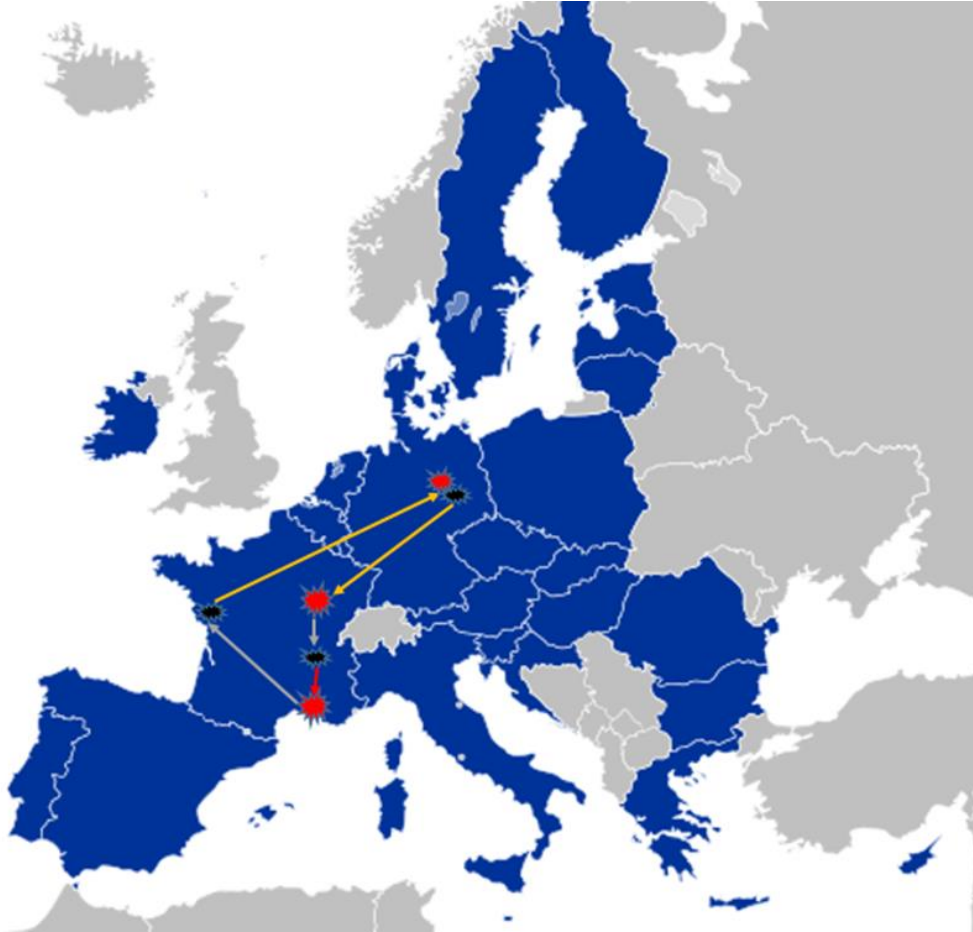
A driver whose company is based in Poland (PL) carries out an unladen journey from Warsaw (PL) to Berlin (DE). In Berlin (DE), the driver loads a full truck of goods and unloads them in Brussels (BE). Then, the driver drives empty from Brussels (BE) to Warsaw (PL).



Conclusion: The driver performed two distinct unladen journeys and one cross-trade operation between them. The first unladen journey between PL and DE was followed by a cross-trade operation between DE and BE, which was then followed by an unladen journey from BE back to PL. The unladen journey from PL to DE is carried out in conjunction with the cross-trade operation starting in DE. Therefore, the driver is considered posted to DE from the moment of entering DE territory until leaving the DE territory. This period covers driving with an empty truck to the loading point in DE, loading goods in DE and carrying them through DE territory. Then the driver is considered posted to BE from the moment of entering the BE territory until the end of cross-trade operation in BE. The driver is not considered posted to BE during unladen journey after the end of cross-trade operation when returning to the Member State of establishment. The driver is not considered posted to NL when performing cross-trade operation between DE and BE because he/she only transits the NL territory without loading or unloading.

Scenario 15: two bilateral operations + cabotage + two unladen journeys

A driver employed by a company established in Germany (DE) loads a truck full of goods in Berlin (DE), drives to Paris (FR) and unloads all the goods. The driver then drives empty to Lyon (FR) to load goods and unloads them in Marseille (FR). The driver then drives empty from Marseille (FR) to Nantes (FR). On the way back to Germany (DE), the driver loads a truck full of goods in Nantes (FR) and unloads them in Berlin (DE).



Conclusion: The driver performed two bilateral transport operations (from DE to FR and from FR to DE), one cabotage operation in FR, and two unladen journeys in FR. The first bilateral operation from DE ended with unloading goods in Paris (FR). The driver starts being posted in FR after the end of that bilateral operation when he/she starts driving (unladen journey) to the loading point where he/she loads goods to be carried under cabotage operation in FR. The posting to FR ends when the cabotage operation is finished, as after that the driver drives with an empty truck to load goods which are to be delivered within bilateral operation from FR to DE. Hence, first unladen journey between Paris and Lyon falls within the posting rules, as this journey is connected to the cabotage operation performed between Lyon and Marseille. The second unladen journey between Marseille and Nantes is exempt from the posting rules, as this journey is connected with the return bilateral operation from Nantes (FR) to Berlin (DE), which is exempt from posting rules.

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2020/1057 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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 για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

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) Προκειμένου να δημιουργηθεί ασφαλής, αποδοτικός και κοινωνικά υπεύθυνος τομέας οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να εξασφαλιστούν, αφενός, κατάλληλες συνθήκες εργασίας και κοινωνική προστασία για τους οδηγούς και, αφετέρου, κατάλληλες συνθήκες για την επιχειρηματικότητα και τον δίκαιο ανταγωνισμό για τους μεταφορείς στον τομέα των οδικών μεταφορών («μεταφορείς»). Δεδομένου του υψηλού βαθμού κινητικότητας του εργατικού δυναμικού στον τομέα των οδικών μεταφορών, απαιτούνται ειδικοί τομεακοί κανόνες για να διασφαλιστεί ισορροπία μεταξύ της ελευθερίας των μεταφορέων να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες, της ελεύθερης κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, των κατάλληλων εργασιακών συνθηκών και κοινωνικής προστασίας για τους οδηγούς.
- (2) Εν όψει της εγγενούς μεγάλης κινητικότητας των υπηρεσιών οδικών μεταφορών χρειάζεται να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι οδηγοί επωφελούνται των δικαιωμάτων τους και ότι οι μεταφορείς, οι περισσότεροι εκ των οποίων είναι μικρές επιχειρήσεις, δεν αντιμετωπίζουν δυσανάλογους διοικητικούς φραγμούς ή διακρίσεις κατά τους ελέγχους οι οποίοι περιορίζουν αδικαιολόγητα την ελευθερία τους να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες. Για τον ίδιο λόγο, οι εθνικοί κανόνες που εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές πρέπει να είναι αναλογικοί και παράλληλα δικαιολογημένοι, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη να εξασφαλιστούν κατάλληλες εργασιακές συνθήκες και κοινωνική προστασία για τους οδηγούς και να διευκολυνθεί η άσκηση της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών με βάση τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ εθνικών και ξένων μεταφορέων.
- (3) Η ισορροπία ανάμεσα στη βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών για τους οδηγούς και στη διευκόλυνση της άσκησης της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών οδικών μεταφορών με βάση τον θεμιτό ανταγωνισμό ανάμεσα στους εθνικούς και τους ξένους μεταφορείς είναι καίριας σημασίας για την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
- (4) Από την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της υφιστάμενης κοινωνικής νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών, έχουν εντοπιστεί ορισμένα κενά στις υπάρχουσες διατάξεις και ελλείψεις στην επιβολή τους, όπως εκείνα σχετικά με τη χρήση εταιρειών-βιτρινών. Επιπλέον, υπάρχουν ορισμένες αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την ερμηνεία, την εφαρμογή και την επιβολή των εν λόγω διατάξεων, γεγονός που δημιουργεί μεγάλο διοικητικό φόρτο για τους οδηγούς και τους μεταφορείς. Αυτό δημιουργεί ανασφάλεια δικαίου, με αρνητικές συνέπειες στις κοινωνικές και εργασιακές συνθήκες των οδηγών και στους όρους του δίκαιου ανταγωνισμού για τους μεταφορείς στον τομέα.
- (5) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή των οδηγιών 96/71/ΕΚ ⁽⁴⁾ και 2014/67/ΕΕ ⁽⁵⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, θα πρέπει να ενισχυθούν οι έλεγχοι και η συνεργασία σε επίπεδο Ένωσης ώστε να αντιμετωπιστεί η απάτη σχετικά με την απόσπαση οδηγών.

⁽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 149 της 5.5.2020, σ. 1). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 9ης Ιουλίου 2020 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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 IMI») (ΕΕ L 159 της 28.5.2014, σ. 11).

- (6) Η Επιτροπή, στην πρόταση που υπέβαλε στις 8 Μαρτίου 2016 για την αναθεώρηση της οδηγίας 96/71/ΕΚ, αναγνώρισε ότι η εφαρμογή αυτής της οδηγίας εγείρει ιδιαίτερα νομικά ζητήματα και δυσχέρειες στον υψηλού βαθμού κινητικότητα τομέα των οδικών μεταφορών και ανέφερε ότι αυτά τα ζητήματα θα αντιμετωπίζονταν καλύτερα με ειδική για τον τομέα των οδικών μεταφορών νομοθεσία.
- (7) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αναλογική εφαρμογή της οδηγίας 96/71/ΕΚ στον τομέα των οδικών μεταφορών, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν ειδικοί τομεακοί κανόνες που να αποτυπώνουν τις ιδιαιτερότητες του υψηλού βαθμού κινητικότητας εργατικού δυναμικού στον τομέα των οδικών μεταφορών και να παρέχουν ισορροπία ανάμεσα στην κοινωνική προστασία των οδηγών και στην ελευθερία των μεταφορών να παρέχουν διασυνοριακές υπηρεσίες. Οι διατάξεις της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων και της οδηγίας 2014/67/ΕΕ σχετικά με την επιβολή των διατάξεων αυτών ισχύουν για τον τομέα των οδικών μεταφορών και θα πρέπει να υπόκεινται στους ειδικούς κανόνες που ορίζει η παρούσα οδηγία.
- (8) Λόγω της μεγάλης κινητικότητας του τομέα των μεταφορών, οι οδηγοί γενικά δεν αποσπώνται σε άλλο κράτος μέλος στο πλαίσιο συμβάσεων παροχής υπηρεσιών για μεγάλα χρονικά διαστήματα, όπως συμβαίνει μερικές φορές σε άλλους τομείς. Θα πρέπει συνεπώς να διευκρινιστεί σε ποιες περιπτώσεις οι κανόνες σχετικά με τη μακροχρόνια απόσπαση της οδηγίας 96/71/ΕΚ δεν εφαρμόζονται στους οδηγούς αυτούς.
- (9) Οι ισορροπημένοι τομεακοί κανόνες για την απόσπαση θα πρέπει να βασίζονται στην ύπαρξη ενός επαρκούς δεσμού του οδηγού και της παρεχόμενης υπηρεσίας με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω κανόνων, θα πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων μεταφορών, αναλόγως του βαθμού σύνδεσης με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής.
- (10) Όταν ένας οδηγός εκτελεί διμερείς μεταφορές από το κράτος μέλος όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση (το «κράτος μέλος εγκατάστασης») στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας ή πίσω στο κράτος μέλος εγκατάστασης, η φύση της υπηρεσίας συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης. Είναι πιθανό ένας οδηγός να εκτελέσει σειρά διμερών μεταφορών κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Θα ήταν δυσανάλογος περιορισμός στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών οδικών μεταφορών εάν οι κανόνες περί απόσπασης, και, ως εκ τούτου, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που κατοχυρώνονται στο κράτος μέλος υποδοχής, εφαρμόζονταν στις εν λόγω διμερείς μεταφορές.
- (11) Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι διεθνείς μεταφορές υπό διαμετακόμιση μέσω του εδάφους κράτους μέλους δεν συνιστούν περίπτωση απόσπασης. Οι ως άνω μεταφορές χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι ο οδηγός διέρχεται από το κράτος μέλος χωρίς να προβαίνει σε φόρτωση/εκφόρτωση εμπορευμάτων ή επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών, και ως εκ τούτου δεν υπάρχει σημαντικός δεσμός μεταξύ των δραστηριοτήτων του οδηγού και του κράτους μέλους διέλευσης. Συνεπώς, το αν η παρουσία του οδηγού σε κράτος μέλος θεωρείται ότι πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαμετακόμισης δεν επηρεάζεται από στάσεις του ταξιδιού, παραδείγματος χάρι, για λόγους υγιεινής.
- (12) Όταν ένας οδηγός εκτελεί συνδυασμένη μεταφορά, η φύση της παρεχόμενης υπηρεσίας στη διάρκεια της αρχικής ή της τελικής οδικής διαδρομής συνδέεται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης εάν η οδική διαδρομή από μόνη της είναι διμερής μεταφορά. Αντιθέτως, όταν η μεταφορά στη διάρκεια της οδικής διαδρομής πραγματοποιείται εντός του κράτους μέλους υποδοχής ή ως μη διμερής διεθνής μεταφορά, υπάρχει επαρκής δεσμός με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής, και, ως εκ τούτου, στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να εφαρμόζονται οι κανόνες περί απόσπασης.
- (13) Όταν ο οδηγός εκτελεί άλλους τύπους μεταφορών, ιδίως ενδομεταφορές ή μη διμερείς διεθνείς μεταφορές, υπάρχει επαρκής δεσμός με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Ο δεσμός υπάρχει στην περίπτωση των ενδομεταφορών, όπως ορίζονται με τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1072/2009⁽⁶⁾ και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009⁽⁷⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δεδομένου ότι ολόκληρη η μεταφορά λαμβάνει χώρα σε κράτος μέλος υποδοχής και συνεπώς η υπηρεσία συνδέεται στενά με το έδαφος του κράτους μέλους υποδοχής. Μία μη διμερής διεθνής μεταφορά χαρακτηρίζεται από το γεγονός ότι ο οδηγός εκτελεί διεθνή μεταφορά εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης της επιχείρησης που προβαίνει στην απόσπαση. Ως εκ τούτου, οι παρεχόμενες υπηρεσίες συνδέονται μάλλον με το σχετικό κράτος μέλος υποδοχής παρά με το κράτος μέλος εγκατάστασης. Στις εν λόγω περιπτώσεις, απαιτούνται ειδικοί τομεακοί κανόνες μόνον όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις και τα μέτρα ελέγχου.
- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, όπως καθορίζονται από εθνική νομοθεσία, ρύθμιση ή διοικητική διάταξη, ή σε συλλογικές συμφωνίες ή διαιτητικές αποφάσεις οι οποίες, στο έδαφός τους, έχουν αναγορευθεί σε κανόνες γενικής εφαρμογής ή εφαρμόζονται με άλλον τρόπο σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 8 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, διατίθενται με προσιτό και διαφανή τρόπο στις επιχειρήσεις μεταφορών από άλλα κράτη μέλη και

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

στους αποσπασμένους οδηγούς. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, εκείνους τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης που ορίζονται μέσω συλλογικών συμφωνιών που ισχύουν γενικά για όλες τις παρόμοιες επιχειρήσεις στη σχετική γεωγραφική περιοχή. Οι σχετικές πληροφορίες θα πρέπει να καλύπτουν, ειδικότερα, τα συστατικά στοιχεία των αποδοχών που καθίστανται υποχρεωτικά με τις εν λόγω πράξεις. Σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, πρέπει να επιδιώκεται η συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων.

- (15) Οι μεταφορές της Ένωσης αντιμετωπίζουν αυξανόμενο ανταγωνισμό από μεταφορές που εδρεύουν σε τρίτες χώρες. Συνεπώς, είναι εξαιρετικά σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι οι μεταφορές της Ένωσης δεν υφίστανται διακρίσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μη μέλος δεν μπορούν να τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος. Η αρχή αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται ιδίως όσον αφορά τους ειδικούς κανόνες περί απόσπασης που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Θα πρέπει, ιδίως, να εφαρμόζεται όταν οι μεταφορές τρίτων χωρών εκτελούν μεταφορές βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που παρέχουν πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά.
- (16) Το πολυμερές σύστημα ποσοτώσεων της Ευρωπαϊκής διάσκεψης υπουργών Μεταφορών («ΕΔΥΜ») αποτελεί ένα από τα κύρια μέσα που διέπουν την πρόσβαση των μεταφορέων τρίτων χωρών στην ενωσιακή αγορά και την πρόσβαση των μεταφορέων της Ένωσης σε αγορές τρίτων χωρών. Ο αριθμός των αδειών που χορηγούνται σε κάθε κράτος μέλος της ΕΔΥΜ αποφασίζεται σε ετήσια βάση. Τα κράτη μέλη πρέπει να τηρούν την υποχρέωσή τους να μην κάνουν διακρίσεις σε βάρος των επιχειρήσεων της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων όπου συμφωνούνται προϋποθέσεις για την πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά στο πλαίσιο της ΕΔΥΜ.
- (17) Η αρμοδιότητα διαπραγμάτευσης και σύναψης της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές («ΑΕΤΡ») ανήκει στην Ένωση ως μέρος των αποκλειστικών εξωτερικών της αρμοδιοτήτων. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁸⁾, η Ένωση θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τους μηχανισμούς ελέγχου που μπορούν να χρησιμοποιούνται για να ελέγχεται η τήρηση των εθνικών και ενωσιακών κοινωνικών διατάξεων από τις επιχειρήσεις τρίτων χωρών με τους μηχανισμούς ελέγχου που ισχύουν για τις επιχειρήσεις της Ένωσης.
- (18) Έχουν επίσης εντοπιστεί δυσκολίες στην εφαρμογή των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων που ορίζονται στην οδηγία 96/71/ΕΚ και των κανόνων για τις διοικητικές απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ στον υψηλού βαθμού κινητικότητας τομέα των οδικών μεταφορών. Αυστόνιστα εθνικά μέτρα για την εφαρμογή και επιβολή των διατάξεων σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχουν δημιουργήσει ανασφάλεια δικαίου και μεγάλο διοικητικό φόρτο στους μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση. Ως αποτέλεσμα, έχουν δημιουργηθεί αδικαιολόγητοι περιορισμοί στην ελευθερία παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών οδικών μεταφορών, με αρνητικές παράπλευρες συνέπειες για τις θέσεις εργασίας και την ανταγωνιστικότητα των μεταφορέων. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητη η εναρμόνιση των διοικητικών απαιτήσεων και των μέτρων ελέγχου. Με αυτόν τον τρόπο θα αποφευχθούν οι άσκοπες καθυστερήσεις για τους μεταφορείς.
- (19) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή των ειδικών τομεακών κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων και να αποφευχθεί ένας δυσανάλογος διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στην Ένωση, θα πρέπει να καθοριστούν ειδικές διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, με πλήρη αξιοποίηση εργαλείων ελέγχου όπως ο ψηφιακός ταχογράφος. Για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και στην οδηγία 96/71/ΕΚ, και ταυτόχρονα για να ελαττωθεί η πολυπλοκότητα του εν λόγω έργου, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν στους μεταφορείς μόνον τις οριζόμενες στην παρούσα οδηγία διοικητικές απαιτήσεις και τα οριζόμενα στην παρούσα οδηγία μέτρα ελέγχου, τα οποία είναι προσαρμοσμένα στον τομέα των οδικών μεταφορών.
- (20) Οι επιχειρήσεις μεταφορών χρειάζονται ασφάλεια δικαίου σχετικά με τους κανόνες και τις απαιτήσεις που καλούνται να τηρήσουν. Οι εν λόγω κανόνες και απαιτήσεις θα πρέπει να είναι σαφείς, κατανοητές και ευπρόσθετες για τις επιχειρήσεις μεταφορών και θα πρέπει να επιτρέπουν τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων. Είναι σημαντικό οι νέοι κανόνες να μην εισάγουν έναν περιττό διοικητικό φόρτο και να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τα συμφέροντα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

⁽⁸⁾ 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).

- (21) Ο διοικητικός φόρτος και τα καθήκοντα διαχείρισης εγγράφων που βαρύνουν τους οδηγούς θα πρέπει να είναι εύλογα. Ως εκ τούτου, παρότι ορισμένα έγγραφα θα πρέπει να είναι διαθέσιμα στο όχημα για επιθεώρηση κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων, άλλα έγγραφα θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα μέσω της δημόσιας διασύνδεσης που συνδέεται με το Σύστημα Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁹⁾, από τους μεταφορείς και, όπου είναι αναγκαίο, από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης του μεταφορέα. Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να χρησιμοποιούν το πλαίσιο αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών που προβλέπεται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ.
- (22) Για να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, οι μεταφορείς θα πρέπει να υποβάλλουν δήλωση απόσπασης στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στα οποία αποσπούν οδηγούς.
- (23) Προκειμένου να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους μεταφορείς, είναι αναγκαίο να απλουστευθεί η διαδικασία αποστολής και ενημέρωσης των δηλώσεων απόσπασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μια πολύ-γλωσση δημόσια διασύνδεση, στην οποία θα έχουν πρόσβαση οι μεταφορείς και μέσω της οποίας θα μπορούν να υποβάλλουν και να ενημερώνουν τις πληροφορίες για τις αποσπάσεις και, όπου χρειάζεται, να υποβάλλουν άλλα σχετικά έγγραφα στο IMI.
- (24) Δεδομένου ότι σε ορισμένα κράτη μέλη οι κοινωνικοί εταίροι διαδραματίζουν κείμερο ρόλο στην επιβολή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν στους εθνικούς κοινωνικούς εταίρους τις σχετικές πληροφορίες που έχουν διαμοιραστεί μέσω του IMI, με αποκλειστικό σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης και με παράλληλη τήρηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁰⁾. Οι σχετικές πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται στους κοινωνικούς εταίρους με άλλα μέσα εκτός του IMI.
- (25) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για να καθοριστούν οι λειτουργικές δυνατότητες της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹¹⁾.
- (26) Η κατάλληλη, αποτελεσματική και συνεπής επιβολή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης έχει κρίσιμη σημασία για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, την προστασία των εργασιακών συνθηκών των οδηγών και την πρόληψη στρεβλώσεων του ανταγωνισμού λόγω μη συμμόρφωσης. Ως εκ τούτου, είναι επιθυμητό να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής των υφιστάμενων ομοιόμορφων απαιτήσεων επιβολής που ορίζονται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹²⁾ ώστε να περιλαμβάνει τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τον χρόνο εργασίας που ορίζονται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹³⁾.
- (27) Λαμβανομένων υπόψη των σειρών δεδομένων που απαιτούνται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες για τον χρόνο εργασίας οι οποίοι καθορίζονται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ, η έκταση των καθ' οδόν ελέγχων εξαρτάται από την ανάπτυξη και την υιοθέτηση τεχνολογίας που να επιτρέπει την κάλυψη επαρκούς χρονικής περιόδου. Οι καθ' οδόν έλεγχοι θα πρέπει να αφορούν μόνο τις πτυχές που μπορούν να ελεγχθούν αποτελεσματικά με τον ταχογράφο και με σχετικές συσκευές ελέγχου επί του οχήματος, και οι ολοκληρωμένοι έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται μόνον στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.
- (28) Οι καθ' οδόν έλεγχοι θα πρέπει να διενεργούνται γρήγορα και αποτελεσματικά, ώστε να ολοκληρώνονται όσο το δυνατόν συντομότερα και με την ελάχιστη καθυστέρηση για τον οδηγό. Θα πρέπει να γίνεται σαφής διάκριση μεταξύ των υποχρεώσεων των μεταφορέων και των υποχρεώσεων των οδηγών.

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

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

⁽¹¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

- (29) Θα πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω η συνεργασία μεταξύ των αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών μέσω συντονισμένων ελέγχων, τους οποίους τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθήσουν να επεκτείνουν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας, της οποίας το πεδίο δραστηριότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁴⁾, καλύπτει την οδηγία 2006/22/ΕΚ, θα μπορούσε να παίξει σημαντικό ρόλο στην παροχή βοήθειας προς τα κράτη μέλη που διενεργούν συντονισμένους ελέγχους και θα μπορούσε επίσης να στηρίξει τις προσπάθειες εκπαίδευσης και κατάρτισης.
- (30) Η διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την εφαρμογή κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών έχει αποδειχθεί ανεπαρκής, πράγμα που καθιστά τη διασυνοριακή επιβολή δυσχερέστερη, μη αποδοτική και ασυνεπή. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να θεσπιστεί πλαίσιο αποτελεσματικής επικοινωνίας και αμοιβαίας συνδρομής, συμπεριλαμβανομένης της ανταλλαγής δεδομένων για παραβάσεις και της ανταλλαγής πληροφοριών για καλές πρακτικές επιβολής.
- (31) Με σκοπό την προώθηση της αποτελεσματικής διοικητικής συνεργασίας και της αποτελεσματικής ανταλλαγής πληροφοριών, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁵⁾ απαιτεί από τα κράτη μέλη να διασυνδέσουν τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα τους μέσω του Ευρωπαϊκού Μητρώου Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU). Οι πληροφορίες που είναι προσβάσιμες μέσω του εν λόγω συστήματος στους καθ' οδόν ελέγχους θα πρέπει να διευρυνθούν.
- (32) Για τη διευκόλυνση και τη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών μελών, τη διασφάλιση μιας πιο ομοιόμορφης εφαρμογής των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των μεταφορών και τη διευκόλυνση της συμμόρφωσης των μεταφορέων με τις διοικητικές απαιτήσεις κατά την απόσπαση οδηγών, η Επιτροπή θα πρέπει να αναπτύξει μία ή περισσότερες νέες ενότητες για το ΙΜΙ. Είναι σημαντικό το ΙΜΙ να επιτρέπει τη διεξαγωγή ελέγχων της εγκυρότητας των δηλώσεων απόσπασης στη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων.
- (33) Η ανταλλαγή πληροφοριών στο πλαίσιο της αποτελεσματικής διοικητικής συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών θα πρέπει να συνάδει με τους κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που ορίζονται στους κανονισμούς (ΕΕ) 2016/679 και (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁶⁾. Η ανταλλαγή πληροφοριών μέσω του ΙΜΙ θα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012.
- (34) Προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και η συνέπεια της επιβολής, είναι επιθυμητό να αναπτυχθούν τα χαρακτηριστικά και να επεκταθεί η χρήση των υφιστάμενων εθνικών συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας. Η πρόσβαση στα δεδομένα που περιέχουν τα συστήματα αποτίμησης επικινδυνότητας θα επιτρέψει στις αρμόδιες αρχές ελέγχου του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους να επικεντρωθούν καλύτερα σε μη συμμορφούμενους μεταφορείς. Η ύπαρξη κοινού τύπου υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας μιας επιχείρησης μεταφορών αναμένεται να συμβάλει στην πιο δίκαιη μεταχείριση των μεταφορέων κατά τη διάρκεια των ελέγχων.
- (35) Ως συνέπεια της έναρξης ισχύος της Συνθήκης της Λισαβόνας, οι εξουσίες που ανατίθενται στην Επιτροπή δυνάμει της οδηγίας 2006/22/ΕΚ θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τα άρθρα 290 και 291 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
- (36) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για να αυξήσει το ελάχιστο ποσοστό των ημερών που εργάστηκαν οι οδηγοί από τα κράτη μέλη στο 4 %, να αποφασίζει περαιτέρω τους ορισμούς των κατηγοριών από τα στατιστικά στοιχεία που θα συγκεντρωθούν, να ορίσει ένα όργανο για την ενεργή προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών εμπειρίας και γνώσεως μεταξύ των κρατών μελών, να καθορίσει έναν κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης, να καθορίσει κατευθυντήριες γραμμές για την καλύτερη πρακτική εφαρμογής, να καθορίσει κοινή προσέγγιση για την καταγραφή και τον έλεγχο των χρονικών περιόδων που αφορούν άλλη εργασία και για την καταγραφή και τον έλεγχο των περιόδων τουλάχιστον μιας εβδομάδας κατά τις οποίες ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα και δεν είναι σε θέση να ασκεί δραστηριότητες με το όχημα αυτό, και να προαγάγει κοινή προσέγγιση

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

για την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, να ενθαρρύνει συνεκτική προσέγγιση και εναρμονισμένη ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από τις αρχές επιβολής του νόμου και να διευκολύνει το διάλογο μεταξύ του τομέα μεταφορών και των αρχών επιβολής του νόμου. Ιδίως, κατά την έκδοση εκτελεστικών πράξεων για την ανάπτυξη ενός κοινού τύπου υπολογισμού της αποτίμησης της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίσει την ίση μεταχείριση των επιχειρήσεων κατά τη συνεκτίμηση των κριτηρίων που ορίζονται στην παρούσα οδηγία. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

- (37) Για να αποτυπωθούν οι εξελίξεις των βέλτιστων πρακτικών όσον αφορά τους ελέγχους και τον τυποποιημένο εξοπλισμό που πρέπει να διατίθεται στις ομάδες ελέγχου και για να θεσπιστεί ή να επικαιροποιηθεί η στάθμιση της βαρύτητας των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁷⁾, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ με σκοπό την αναθεώρηση, αντιστοίχως, των παραρτημάτων I και II και του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/ΕΚ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ⁽¹⁸⁾. Ειδικότερα, για να εξασφαλιστεί ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (38) Επομένως, η οδηγία 2006/22/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (39) Ορισμένοι ειδικοί κανόνες περί απόσπασης απευθύνονται στις επιχειρήσεις μεταφορών και, ως εκ τούτου, οι επιχειρήσεις αυτές φέρουν τις συνέπειες των παραβάσεων των εν λόγω κανόνων που ενδεχομένως θα διαπράξουν. Ωστόσο, για να αποφεύγονται οι παραβάσεις από επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς από οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να προβλέψουν σαφείς και προβλέψιμους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις για τους αποστολείς, τους μεταφορείς φορτίων, τους πράκτορες μεταφορών, τους εργολάβους και τους υπεργολάβους σε περιπτώσεις που αυτοί γνώριζαν, ή, δεδομένων όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν, ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς που ανέθεσαν ενείχαν παραβάσεις των ειδικών κανόνων περί απόσπασης.
- (40) Προκειμένου να διασφαλιστούν δίκαιες συνθήκες ανταγωνισμού και ίσοι όροι για εργαζόμενους και επιχειρήσεις, είναι αναγκαίο να σημειωθεί πρόοδος στην ευφυή επιβολή της νομοθεσίας και να παρέχεται κάθε δυνατή στήριξη για την πλήρη εισαγωγή και χρήση συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας.
- (41) Η Επιτροπή θα πρέπει να εκτιμήσει τις επιπτώσεις της εφαρμογής και της επιβολής των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών και να υποβάλει έκθεση με θέμα τα αποτελέσματα της εκτίμησης αυτής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, μαζί με νομοθετική πρόταση αν κριθεί σκόπιμο.
- (42) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η εξασφάλιση, αφενός, κατάλληλων συνθηκών εργασίας και κοινωνικής προστασίας για τους οδηγούς και, αφετέρου, κατάλληλων συνθηκών για την επιχειρηματικότητα και τον δίκαιο ανταγωνισμό για τους μεταφορείς, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη μπορούν όμως, λόγω της κλιμακας και των αποτελεσμάτων της παρούσας οδηγίας, 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 όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (43) Τα εθνικά μέτρα για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται από την ημερομηνία 18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας. Η οδηγία (ΕΕ) 2018/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁹⁾ πρόκειται να ισχύσει για τον τομέα των οδικών μεταφορών, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας, από τις 2 Φεβρουαρίου 2022,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Ειδικοί κανόνες για την απόσπαση οδηγών

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

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

⁽¹⁹⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2018/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2018, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/71/ΕΚ σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών (ΕΕ L 173 της 9.7.2018, σ. 16).

2. Οι ως άνω ειδικοί κανόνες ισχύουν για τους οδηγούς που απασχολούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ένα κράτος μέλος το οποίο λαμβάνει το διεθνικό μέτρο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) της οδηγίας 96/71/ΕΚ.
3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, δεν θεωρείται αποσπασμένος ένας οδηγός για τον σκοπό της οδηγίας 96/71/ΕΚ όταν εκτελεί διμερείς μεταφορές για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

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

Από τις 2 Φεβρουαρίου 2022, ημερομηνία από την οποία οι οδηγοί απαιτείται, δυνάμει του άρθρου 34 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, να καταγράφουν χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν την εξαίρεση για τις διμερείς μεταφορές όσον αφορά εμπορεύματα που προβλέπεται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, επίσης όταν, επιπλέον της διμερούς μεταφοράς, ο οδηγός εκτελεί μία δραστηριότητα φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης στα κράτη μέλη ή στις τρίτες χώρες που διασχίζει, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν φορτώνει εμπορεύματα και δεν τα εκφορτώνει στο ίδιο κράτος μέλος.

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

Οι εξαιρέσεις για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζονται στο τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται μόνο μέχρι την ημερομηνία από την οποία οι ευφυείς ταχογράφοι που είναι συμβατοί με την απαίτηση καταγραφής διελεύσεων των συνόρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, απαιτείται να τοποθετηθούν στα οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Από την ημερομηνία αυτή, οι εξαιρέσεις για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζονται στο τρίτο και τέταρτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου ισχύουν αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα εφοδιασμένα με ευφυείς ταχογράφους, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω κανονισμού.

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, δεν θεωρείται αποσπασμένος ένας οδηγός για τον σκοπό της οδηγίας 96/71/ΕΚ όταν εκτελεί διμερείς μεταφορές επιβατών.

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ως διμερής μεταφορά υπό διεθνή έκτακτη ή τακτική μεταφορά επιβατών, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, νοείται όταν ο οδηγός πραγματοποιεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενέργειες:

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

Από τις 2 Φεβρουαρίου 2022, ημερομηνία από την οποία οι οδηγοί απαιτείται, δυνάμει του άρθρου 34 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, να καταγράφουν χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν επίσης την εξαίρεση για τις διμερείς μεταφορές επιβατών που προβλέπεται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου όταν, επιπλέον της διμερούς μεταφοράς, ο οδηγός επίσης επιβιβάζει επιβάτες μία φορά ή/και αποβιβάζει επιβάτες μία φορά σε κράτη μέλη ή τρίτες χώρες από τις οποίες διέρχεται ο οδηγός, υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μεταξύ δύο σημείων εντός του κράτους μέλους διέλευσης. Το ίδιο ισχύει και για το ταξίδι της επιστροφής.

Η εξαίρεση αυτή για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου εφαρμόζεται μόνο μέχρι την ημερομηνία από την οποία οι ευφυείς ταχογράφοι που είναι συμβατοί με την απαίτηση καταγραφής διελεύσεων των συνόρων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, απαιτείται να τοποθετηθούν στα οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά σε κράτος μέλος, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 τέταρτο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού. Από την ημερομηνία αυτή, η εξαίρεση για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου ισχύει αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα εφοδιασμένα με ευφυείς ταχογράφους, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω κανονισμού.

5. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, δεν θεωρείται αποσπασμένος για τους σκοπούς της οδηγίας 96/71/ΕΚ οδηγός που διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους χωρίς να προβαίνει σε φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων και επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών.

6. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, δεν θεωρείται αποσπασμένος για τους σκοπούς της οδηγίας 96/71/ΕΚ οδηγός που διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους όταν ο οδηγός εκτελεί την αρχική ή τελική οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς, όπως ορίζεται στην οδηγία 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽²⁰⁾, εάν η οδική διαδρομή από μόνη της συνίσταται σε διμερείς μεταφορές όπως ορίζεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

7. Οδηγός που εκτελεί ενδομεταφορές, όπως ορίζονται στους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, θεωρείται αποσπασμένος βάσει της οδηγίας 96/71/ΕΚ.

8. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 παράγραφος 1α της οδηγίας 96/71/ΕΚ, η απόσπαση θεωρείται ότι λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείπει το κράτος μέλος υποδοχής κατά την εκτέλεση διεθνούς μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών. Η εν λόγω περίοδος απόσπασης δεν επιτρέπεται να σωρεύεται με προηγούμενες περιόδους απόσπασης στο πλαίσιο τέτοιων διεθνών μεταφορών που πραγματοποιούνται από τον ίδιο οδηγό ή από άλλο οδηγό τον οποίο αντικαθιστά.

9. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι, σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ, οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που αναφέρονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, όπως καθορίζονται από εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις, ή σε συλλογικές συμβάσεις ή διαιτητικές αποφάσεις οι οποίες, στο έδαφός τους, έχουν αναγορευθεί σε κανόνες γενικής εφαρμογής ή εφαρμόζονται με άλλον τρόπο σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 1 και 8 της οδηγίας 96/71/ΕΚ, διατίθενται με προσιτό και διαφανή τρόπο στις επιχειρήσεις μεταφορών από άλλα κράτη μέλη και στους αποσπασμένους οδηγούς. Οι σχετικές πληροφορίες καλύπτουν, ειδικότερα, τα συστατικά στοιχεία των αποδοχών που καθίστανται υποχρεωτικά με τις εν λόγω πράξεις, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συλλογικών συμφωνιών που ισχύουν γενικά για όλες τις παρόμοιες επιχειρήσεις στη σχετική γεωγραφική περιοχή.

10. Οι εγκατεστημένες σε τρίτο κράτος επιχειρήσεις μεταφορών δεν τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε κράτος μέλος, ακόμη και όταν εκτελούν μεταφορές βάσει διμερών ή πολυμερών συμφωνιών που χορηγούν πρόσβαση στην ενωσιακή αγορά ή σε μέρη της αγοράς αυτής.

11. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2 της οδηγίας 2014/67/ΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν μόνο τις παρακάτω διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου όσον αφορά την απόσπαση οδηγών:

α) υποχρέωση του μεταφορέα που είναι εγκατεστημένος σε άλλο κράτος μέλος να υποβάλει δήλωση απόσπασης στις εθνικές αρμόδιες αρχές κράτους μέλους στο οποίο είναι αποσπασμένος ο οδηγός το αργότερο κατά την έναρξη της απόσπασης, χρησιμοποιώντας τυποποιημένο πολύγλωσσο έντυπο της δημόσιας διασύνδεσης που συνδέεται με το Σύστημα Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά («IMI»), το οποίο θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012· η εν λόγω δήλωση απόσπασης περιλαμβάνει τις παρακάτω πληροφορίες:

i) την ταυτότητα του μεταφορέα, τουλάχιστον με τη μορφή του αριθμού της κοινοτικής άδειας εφόσον ο αριθμός αυτός είναι διαθέσιμος·

ii) τα στοιχεία επικοινωνίας του διαχειριστή μεταφορών ή άλλου αρμόδιου επικοινωνίας στο κράτος μέλος εγκατάστασης που λειτουργούν ως σύνδεσμοι με τις αρμόδιες αρχές στο κράτος μέλος υποδοχής όπου παρέχονται οι υπηρεσίες και αποστέλλουν και λαμβάνουν έγγραφα ή ειδοποιήσεις·

iii) την ταυτότητα, τη διεύθυνση κατοικίας και τον αριθμό της άδειας οδήγησης του οδηγού·

iv) την ημερομηνία έναρξης της σύμβασης εργασίας του οδηγού και το εφαρμοστέο σε αυτήν δίκαιο·

v) την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης και λήξης της απόσπασης·

vi) τις πινακίδες κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων·

vii) το αν οι παρεχόμενες υπηρεσίες μεταφοράς είναι: μεταφορά εμπορευμάτων, μεταφορά επιβατών, διεθνείς μεταφορές ή ενδομεταφορές·

β) υποχρέωση του μεταφορέα να εξασφαλίζει ότι ο οδηγός έχει στη διάθεσή του σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή καθώς και υποχρέωση του ίδιου του οδηγού να διατηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται καθ' οδόν:

i) αντίγραφο της δήλωσης απόσπασης που υποβλήθηκε μέσω του IMI·

⁽²⁰⁾ 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).

- ii) αποδείξεις ως προς τις μεταφορές που λαμβάνουν χώρα στο κράτος μέλος υποδοχής, όπως ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR) ή τις αποδείξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009·
 - iii) τις καταγραφές του ταχογράφου και ιδίως τα σύμβολα της χώρας των κρατών μελών στα οποία ο οδηγός υπήρξε παρών κατά την εκτέλεση διεθνών οδικών μεταφορών ή ενδομεταφορών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις καταγραφής και τήρησης αρχείων βάσει των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014·
- γ) υποχρέωση του μεταφορέα να αποστείλει μέσω της συνδεδεμένης στο ΙΜΙ δημόσιας διασύνδεσης, μετά την περίοδο της απόσπασης και κατόπιν άμεσου αιτήματος των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών όπου πραγματοποιήθηκε η απόσπαση, αντίγραφα των εγγράφων που αναφέρονται στο στοιχείο β) σημεία ii) και iii) της παρούσας παραγράφου καθώς και έγγραφα σχετικά με την αμοιβή των οδηγών για την περίοδο της απόσπασης, τη σύμβαση εργασίας ή ισοδύναμο έγγραφο κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽²¹⁾, τα δελτία καταγραφής χρόνου που αφορούν την εργασία του οδηγού και τις αποδείξεις πληρωμής.

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

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

Προκειμένου να εξακριβωθεί το εάν οι οδηγοί δεν πρέπει να θεωρούνται αποσπασμένοι, σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλουν ως μέτρο ελέγχου μόνον την υποχρέωση για τον οδηγό να τηρεί και να διαθέτει, όταν του ζητείται σε καθ' οδόν έλεγχο, σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή, τις αποδείξεις σχετικά με τη σχετική διεθνή μεταφορά, όπως η ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR) ή τις αποδείξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, καθώς και τις καταγραφές του ταχογράφου όπως αναφέρεται στο στοιχείο β) σημείο iii) της παρούσας παραγράφου.

12. Για τους σκοπούς του ελέγχου, ο μεταφορέας διατηρεί ενημερωμένες στη δημόσια διασύνδεση που είναι συνδεδεμένη στο ΙΜΙ τις δηλώσεις απόσπασης που αναφέρονται στην παράγραφο 11 στοιχείο α).

13. Οι πληροφορίες από τις δηλώσεις απόσπασης αποθηκεύονται στο αποθετήριο του ΙΜΙ για τους σκοπούς των ελέγχων για περίοδο 24 μηνών.

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

- α) οι πληροφορίες αφορούν απόσπαση στο έδαφος του σχετικού κράτους μέλους·
- β) οι πληροφορίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την επιβολή των κανόνων περί απόσπασης· και
- γ) κάθε επεξεργασία δεδομένων διενεργείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679.

14. Έως τις 2 Φεβρουαρίου 2021, η Επιτροπή προσδιορίζει με εκτελεστική πράξη τις λειτουργικές δυνατότητες της συνδεδεμένης στο ΙΜΙ δημόσιας διασύνδεσης. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2.

15. Τα κράτη μέλη αποφεύγουν άσκοπες καθυστερήσεις κατά την υλοποίηση των μέτρων ελέγχου, οι οποίες θα μπορούσαν να έχουν επιπτώσεις στη διάρκεια και τις ημερομηνίες απόσπασης.

⁽²¹⁾ Οδηγία 91/533/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Οκτωβρίου 1991, σχετικά με την υποχρέωση του εργοδότη να ενημερώνει τον εργαζόμενο για τους όρους που διέπουν τη σύμβαση ή τη σχέση εργασίας (ΕΕ L 288 της 18.10.1991, σ. 32).

16. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών συνεργάζονται στενά μεταξύ τους και παρέχουν αμοιβαία βοήθεια και όλες τις συναφείς πληροφορίες, υπό τους όρους που προβλέπονται στην οδηγία 2014/67/ΕΕ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

Άρθρο 2

Τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ

Η οδηγία 2006/22/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

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

(*) 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).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

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

3) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

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

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

β) στην παράγραφο 3, το πρώτο και το δεύτερο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Από την 1η Ιανουαρίου 2012 η Επιτροπή δύναται, μέσω εκτελεστικής πράξης, να αυξήσει το ελάχιστο ποσοστό σε 4 %, υπό την προϋπόθεση ότι τα στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται δυνάμει του άρθρου 3 αποδεικνύουν ότι, κατά μέσο όρο, άνω των 90 % όλων των ελεγχόμενων οχημάτων διαθέτει ψηφιακό ταχογράφο. Κατά τη λήψη της απόφασής της, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων μέτρων επιβολής του νόμου, ιδίως τη διαθεσιμότητα δεδομένων ψηφιακού ταχογράφου στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.»

γ) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

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

δ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

4) Το πέμπτο εδάφιο του άρθρου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή, εφόσον απαιτείται, διευκρινίζει περαιτέρω, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τους ορισμούς των κατηγοριών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία α) και β). Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.»

5) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Συντονισμένοι έλεγχοι

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

Οι συντονισμένοι έλεγχοι διενεργούνται ταυτόχρονα από τις αρχές επιβολής του νόμου δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καθεμία από τις οποίες ενεργεί εντός της επικράτειάς της.»

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

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

7) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ii) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

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

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η ανταλλαγή στοιχείων, εμπειρίας και πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών προωθείται ενεργά, κατά κύριο λόγο αλλά όχι αποκλειστικά, μέσω της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 και μέσω κάθε παρόμοιου φορέα που είναι δυνατόν να ορίσει η Επιτροπή μέσω εκτελεστικών πράξεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2.»

8) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Ανταλλαγή πληροφοριών

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

- α) τουλάχιστον μία φορά ανά εξάμηνο μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας·
- β) έπειτα από αιτιολογημένη αίτηση κράτους μέλους σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.

2. Ένα κράτος μέλος παρέχει τις πληροφορίες που ζητά ένα άλλο κράτος μέλος δυνάμει της παραγράφου 1 στοιχείο β) εντός 25 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης. Τα κράτη μέλη μπορούν να συμφωνήσουν αμοιβαία μικρότερο χρονικό όριο. Σε επείγουσες περιπτώσεις ή σε περιπτώσεις που απαιτούν μόνο μία απλή εξέταση μητρώων, όπως τα μητρώα του συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας, οι ζητούμενες πληροφορίες παρέχονται εντός τριών εργάσιμων ημερών.

Όταν το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση θεωρεί ότι η αίτηση αυτή είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη, ενημερώνει αναλόγως το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση, εντός 10 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης. Το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση τεκμηριώνει περαιτέρω την αίτηση. Όταν το αιτούν κράτος μέλος δεν δύναται να τεκμηριώσει περαιτέρω την αίτηση, το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση μπορεί να την απορρίψει.

Όταν είναι δύσκολη ή αδύνατη η ανταπόκριση σε αίτηση παροχής πληροφοριών ή η διενέργεια ελέγχων, επιθεωρήσεων ή ερευνών, το κράτος μέλος που έχει λάβει την αίτηση ενημερώνει αναλόγως, εντός 10 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της αίτησης, το κράτος μέλος που υπέβαλε την αίτηση, τεκμηριώνοντας και αιτιολογώντας δεόντως την εν λόγω δυσκολία ή αδυναμία. Τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη συζητούν μεταξύ τους με στόχο την εξεύρεση λύσης.

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

3. Η ανταλλαγή πληροφοριών που προβλέπεται στο παρόν άρθρο πραγματοποιείται μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI) που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*). Αυτό δεν εφαρμόζεται στις πληροφορίες τις οποίες ανταλλάσσουν τα κράτη μέλη μέσω άμεσης αναζήτησης στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα όπως αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).

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

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

9) Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Έως τις 2 Ιουνίου 2021, η Επιτροπή καθορίζει με εκτελεστικές πράξεις κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης της επικινδυνότητας μιας επιχείρησης. Ο εν λόγω κοινός τύπος υπολογισμού θα λαμβάνει υπόψη τον αριθμό, τη βαρύτητα και τη συχνότητα των παραβάσεων, και τα αποτελέσματα των ελέγχων όπου δεν εντοπίστηκε παράβαση, καθώς και το αν η επιχείρηση οδικών μεταφορών χρησιμοποιούσε ευφυή ταχογράφο, δυνάμει του κεφαλαίου II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, σε όλα τα οχήματά της. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.»

β) στην παράγραφο 2, η δεύτερη περίοδος απαλείφεται·

γ) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

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

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

δ) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

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

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

10) Το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική επιβολής του νόμου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δημοσιεύονται σε έκθεση της Επιτροπής ανά διετία.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

11) Τα άρθρα 12 έως 15 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

Διαδικασία επιτροπής

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

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

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

Άρθρο 13**Μέτρα εφαρμογής**

Κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή με δική της πρωτοβουλία, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις ιδίως με έναν από τους ακόλουθους στόχους:

- α) την προαγωγή κοινής προσέγγισης για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·
- β) την ενθάρρυνση συνεκτικής προσέγγισης και εναρμονισμένης ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από τις αρχές επιβολής του νόμου·
- γ) τη διευκόλυνση του διαλόγου μεταξύ του τομέα μεταφορών και των αρχών επιβολής του νόμου.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 12 παράγραφος 2 της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 14**Διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες**

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

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

Άρθρο 15**Ενημέρωση των παραρτημάτων**

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

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

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 15α**Άσκηση της εξουσιοδότησης**

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 9 παράγραφος 3 και στο άρθρο 15 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 1η 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 9 παράγραφος 3 και στο άρθρο 15 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου (*).

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 3 και του άρθρου 15 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο 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.»

13) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

a) το Μέρος Α τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία 1) και 2) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1) ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδοι οδήγησης, διαλείμματα και ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδοι ανάπαυσης· επίσης τα φύλλα καταγραφής των προηγούμενων ημερών που πρέπει να φέρονται επί του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ή/και τα δεδομένα που έχουν καταχωρηθεί για το αυτό χρονικό διάστημα στην κάρτα οδηγού ή/και στη μνήμη της συσκευής ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας ή/και στις εκτυπώσεις·
- 2) για την περίοδο την αναφερόμενη στο άρθρο 36 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, περιπτώσεις κατά τις οποίες σημειώνεται υπέρβαση της επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος, η οποία ορίζεται ως κάθε περίοδος διάρκειας άνω του 1 λεπτού κατά την οποία η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 90 km/h για οχήματα κατηγορίας N₃ ή τα 105 km/h για οχήματα κατηγορίας M₃ (οι κατηγορίες N₃ και M₃ ορίζονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*))·

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

ii) το σημείο 4) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

iii) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

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

β) το Μέρος Β τροποποιείται ως εξής:

i) στο πρώτο εδάφιο, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

- «4) συμμόρφωση με το μέγιστο μέσο εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας, διαλείμματα και απαιτήσεις νυκτερινής εργασίας όπως ορίζεται στα άρθρα 4, 5 και 7 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.
- 5) τήρηση των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων όσον αφορά την πληρωμή καταλύματος για τον οδηγό και την οργάνωση του χρόνου εργασίας των οδηγών, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφοι 8 και 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

ii) το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη μπορούν, εάν το κρίνουν σκόπιμο, να ελέγχουν τη συνυπευθυνότητα άλλων ηθικών αυτοργών ή συνεργών στην αλυσίδα μεταφοράς, όπως φορτωτές, μεταφορείς ή συμβαλλόμενοι, σε περίπτωση εντοπισμού παράβασης, συμπεριλαμβανόμενης της επαλήθευσης ότι οι συμβάσεις για την παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς επιτρέπουν τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014.»

Άρθρο 3

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

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

- «13. Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (*): άρθρο 8.
14. Οδηγία (ΕΕ) 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 (**): άρθρο 1 παράγραφος 14.

(*) ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

(**) ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 49.».

Άρθρο 4

Διαδικασία επιτροπής

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

Άρθρο 5

Ποινές και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις κατά των αποστολέων, των πρακτόρων μεταφορών, των εργολάβων και των υπεργολάβων για μη συμμόρφωση με τις εθνικές διατάξεις που θεσπίστηκαν δυνάμει του άρθρου 1, σε περίπτωση που γνώριζαν, ή, δεδομένων όλων των σχετικών περιστάσεων, όφειλαν να γνωρίζουν, ότι οι υπηρεσίες μεταφορών που ανέθεσαν ενείχαν παραβάσεις των εν λόγω διατάξεων.
2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλουν στις παραβάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίστηκαν δυνάμει του άρθρου 1 και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις.

Άρθρο 6

Ευφυής επιβολή

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

Άρθρο 7

Αξιολόγηση

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

*Άρθρο 8***Κατάρτιση**

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

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

*Άρθρο 9***Μεταφορά**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 2 Φεβρουαρίου 2022. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Εφαρμόζουν τα μέτρα αυτά από τις 2 Φεβρουαρίου 2022.

Τα μέτρα αυτά, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

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

*Άρθρο 10***Έναρξη ισχύος**

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

*Άρθρο 11***Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 15 Ιουλίου 2020.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

D.M. SASSOLI

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

J. KLOECKNER