



Έγγραφο συνόδου

A9-0370/2023

21.11.2023

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Henna Virkkunen

Συντάκτρια γνωμοδότησης συνδεδεμένων επιτροπών σύμφωνα με το άρθρο 57 του Κανονισμού:

Marianne Vind, Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που απαλείφονται σημαίνονται με το σύμβολο ■ ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	19
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ.....	21
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ.....	22
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	37
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	38

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2023)0256),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C9-0178/2023),
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 11ης Σεπτεμβρίου 2023¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της ... ²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0370/2023),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει εκ νέου την πρόταση στο Κοινοβούλιο, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ EE C 0 της 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

² EE C 0 της 0.0.0000, σ. 0. / Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Ωστόσο, ο κλάδος των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών δεν έχει τα ίδια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά με αυτά του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή του κλάδου των τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών χαρακτηρίζονται από υψηλή εποχικότητα και διαφορετικά χρονικά διαστήματα οδήγησης, **τα οποία** εξαρτώνται από τις τουριστικές δραστηριότητες των επιβατών. Πρέπει να ικανοποιούνται μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα αιτήματα των επιβατών όσον αφορά πρόσθετες στάσεις και αλλαγές δρομολογίων ή ωραρίου, όπου αυτό είναι εφικτό. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών συνεπάγονται γενικά μικρότερο χρόνο οδήγησης σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές μεταφορές με λεωφορεία. Επιπλέον, οι οδηγοί συνήθως κοιμούνται σε ξενοδοχεία και σπάνια οδηγούν τη νύχτα. Από την άλλη πλευρά, οι οδηγοί κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας ενδέχεται να υπόκεινται σε ορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες, οι οποίες συχνά προκύπτουν από αλληλεπιδράσεις με επιβάτες.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Οι πιο ευέλικτοι κανόνες για τον προγραμματισμό των διαλειμμάτων και

Τροπολογία

(3) Ωστόσο, ο κλάδος των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών δεν έχει τα ίδια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά με αυτά του κλάδου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή του κλάδου των τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών χαρακτηρίζονται από υψηλή εποχικότητα και διαφορετικά χρονικά διαστήματα οδήγησης **καθώς και από διαφορετικές αποστάσεις οδήγησης που** εξαρτώνται από τις τουριστικές δραστηριότητες των επιβατών. Πρέπει να ικανοποιούνται **οι ανάγκες των επιβατών όπως** μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα αιτήματα των επιβατών όσον αφορά πρόσθετες στάσεις και αλλαγές δρομολογίων ή ωραρίου, όπου αυτό είναι εφικτό. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών συνεπάγονται γενικά μικρότερο χρόνο οδήγησης σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές μεταφορές με λεωφορεία. Επιπλέον, οι οδηγοί συνήθως κοιμούνται σε ξενοδοχεία και σπάνια οδηγούν τη νύχτα. Από την άλλη πλευρά, οι οδηγοί κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας ενδέχεται να υπόκεινται σε ορισμένες πρόσθετες δραστηριότητες, οι οποίες συχνά προκύπτουν από αλληλεπιδράσεις με επιβάτες.

Τροπολογία

(6) Οι πιο ευέλικτοι κανόνες για τον προγραμματισμό των διαλειμμάτων και

των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπονομεύουν την ασφάλεια των οδηγών, την οδική ασφάλεια, να αυξάνουν το επίπεδο κόπωσης των οδηγών ή να οδηγούν σε επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Ως εκ τούτου, η ευελιξία αυτή δεν θα πρέπει να μεταβάλλει τους ισχύοντες κανόνες που διέπουν τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα και τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο.

των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπονομεύουν την ασφάλεια των οδηγών, την οδική ασφάλεια, να αυξάνουν το επίπεδο κόπωσης των οδηγών ή να οδηγούν σε επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Ως εκ τούτου, η ευελιξία αυτή δεν θα πρέπει να μεταβάλλει τους ισχύοντες κανόνες που διέπουν τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα και τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο **και για τον μέγιστο χρόνο οδήγησης.**

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) Η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμμάτων για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει να **εμποδίζει τους εν λόγω** οδηγούς να κάνουν τα διαλείμματα ελάχιστης διάρκειας που απαιτούνται για να μπορούν να αναπαύονται σωστά. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ελάχιστη διάρκεια για κάθε διάλειμμα. **Συνεπώς**, οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χωρίζουν το υποχρεωτικό διάλειμμά τους σε **τρία** χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, **επιπλέον της άλλης δυνατότητας διαχωρισμού ενός διαλείμματος.**

Τροπολογία

(8) Η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμμάτων για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει να **προκαλεί με κανέναν τρόπο περισσότερη κόπωση και άγχος στους** οδηγούς **και θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι θα** κάνουν τα διαλείμματα ελάχιστης διάρκειας που απαιτούνται για να μπορούν να αναπαύονται σωστά **και επαρκώς**. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ελάχιστη διάρκεια για κάθε διάλειμμα. **Ως εκ τούτου**, οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χωρίζουν το υποχρεωτικό διάλειμμά τους σε **δύο** χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, **με παράλληλο σεβασμό του συνολικού απαιτούμενου χρόνου ανάπαυσης των 45 λεπτών. Ωστόσο, η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμμάτων αυτών δεν θα πρέπει να εμποδίζει τους οδηγούς να έχουν διαλείμματα**

μεγαλύτερα από την ελάχιστη απαιτούμενη διάρκεια ή να έχουν περισσότερα διαλείμματα.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Για να διασφαλιστεί ότι δεν γίνεται κατάχρηση της μεγαλύτερης ευελιξίας στον προγραμματισμό των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, είναι σημαντικό να οριοθετηθεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ευελιξίας και να προβλεφθούν επίσης κατάλληλοι έλεγχοι. Ως εκ τούτου, οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσής τους για μέγιστη περίοδο **1 ή 2 ωρών**, σε περιπτώσεις που ο χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις **5 ή τις 7** ώρες αντίστοιχα, και θα πρέπει να αναβάλλουν την έναρξη μόνο όταν εκτελούν ταξίδια διάρκειας **8** ημερών ή μεγαλύτερης διάρκειας. Η ευελιξία αυτή θα πρέπει να **περιορίζεται περαιτέρω σε μία μόνο από κάθε παρέκκλιση** κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. **Τέτοιες περιστάσεις θα πρέπει επίσης να μπορούν να ελέγχονται με εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή στο πρόγραμμα υπηρεσίας,** επιπλέον των καταγραφών του ταχογράφου.

Τροπολογία

(9) Για να διασφαλιστεί ότι δεν γίνεται κατάχρηση της μεγαλύτερης ευελιξίας στον προγραμματισμό των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, είναι σημαντικό να οριοθετηθεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ευελιξίας και να προβλεφθούν επίσης κατάλληλοι έλεγχοι **από τις εθνικές αρμόδιες αρχές και με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας (ELA)**. Ως εκ τούτου, οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσής τους για μέγιστη περίοδο **1 ώρας**, σε περιπτώσεις που ο χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες αντίστοιχα, και θα πρέπει να αναβάλλουν την έναρξη μόνο όταν εκτελούν ταξίδια διάρκειας **6** ημερών ή μεγαλύτερης διάρκειας. **Για ταξίδια διάρκειας τουλάχιστον 6 ημερών, οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν μία φορά την ημερήσια ανάπαυσή τους κατά 1 ώρα.** Η ευελιξία αυτή **δεν** θα πρέπει να **θέτει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και θα πρέπει να περιορίζεται** κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. **Για την αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή της νομοθεσίας και προκειμένου να ελέγχονται τέτοιες περιστάσεις, θα πρέπει να καταχωρίζεται ηλεκτρονικά πριν από την έναρξη του ταξιδιού ένα ψηφιακό φύλλο πορείας,** επιπλέον των καταγραφών του ταχογράφου **και του εκτυπωμένου αντίγραφου από τη συσκευή ελέγχου ή το πρόγραμμα**

υπηρεσίας.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Ο περιορισμός της δυνατότητας αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα αποκλειστικά στις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών έχει αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά τον ανόθευτο και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Οι υπηρεσίες έκτακτων εθνικών μεταφορών επιβατών μπορούν επίσης να παρέχονται υπό τους ίδιους όρους με τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών όσον αφορά την διανυόμενη απόσταση ή τη διάρκεια ή τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες. Ως εκ τούτου, οι έκτακτες εθνικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει επίσης να επωφελούνται από τη δυνατότητα αυτή.

Τροπολογία

(10) Ο περιορισμός της δυνατότητας αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα αποκλειστικά στις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών έχει αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά **την ίση μεταχείριση και** τον ανόθευτο και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Οι υπηρεσίες έκτακτων εθνικών μεταφορών επιβατών μπορούν επίσης να παρέχονται υπό τους ίδιους όρους με τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών όσον αφορά την διανυόμενη απόσταση ή τη διάρκεια ή τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες. Ως εκ τούτου, οι έκτακτες εθνικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει επίσης να επωφελούνται από τη δυνατότητα αυτή.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Προκειμένου να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή, θα πρέπει να θεσπιστούν καλύτερα μέτρα ελέγχου και απαιτήσεις, με πλήρη αξιοποίηση των ψηφιακών εργαλείων. Προκειμένου να καταστεί δυνατός ο έλεγχος της παρέκκλισης που αφορά την αναβολή της ημερήσιας περιόδου ανάπαυσης και της δυνατότητας αναβολής τις εβδομαδιαίας περιόδου

ανάπαυσης για έως 12 συναπτά
εικοσιτετράωρα, θα πρέπει να
καταχωρίζεται ηλεκτρονικά πριν από την
έναρξη του ταξιδιού ένα ψηφιακό έντυπο
πορείας, επιπλέον των καταγραφών του
ταχογράφου και του εκτυπωμένου
αντίγραφου από τη συσκευή ελέγχου ή το
πρόγραμμα υπηρεσίας. Τα ψηφιακά
έντυπα θα πρέπει να είναι προσβάσιμα σε
πραγματικό χρόνο κατά τη διάρκεια των
καθ' οδόν ελέγχων και να
χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για
ελέγχους της συμμόρφωσης και για την
επιβολή. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή
θα πρέπει να αναπτύξει μια πολύγλωσση
διεπαφή με βάση το σύστημα
πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά
(IMI), ώστε να μπορούν οι μεταφορείς να
αναφορτώνουν τα ψηφιακά φύλλα
πορείας τους.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10β) Για να εξασφαλιστούν
αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας
υπηρεσίες έκτακτων μεταφορών
επιβατών και καλές συνθήκες εργασίας
και οδήγησης για τους οδηγούς, η
Επιτροπή θα πρέπει να εκπονήσει έκθεση
αξιολόγησης δύο έτη μετά τη θέσπιση
αυτών των νέων κανόνων, προκειμένου
να μελετήσει τις επιπτώσεις τους στις
συνθήκες εργασίας και την
ελκυστικότητα του τομέα και να
αξιολογήσει την εφαρμογή των κανόνων
επιβολής. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή
θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να
προτείνει νέα μέτρα βάσει των
πορισμάτων της έρευνας.

Τροπολογία 8

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Η ορθή επιβολή των κανόνων αποτελεί προϋπόθεση για μια λειτουργική ενιαία αγορά και για τον σεβασμό των συμφερόντων των οδηγών, των επιβατών και των επιχειρήσεων. Οι κοινωνικοί εταίροι σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο μπορούν να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στην επιβολή των υφιστάμενων κανονισμών σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και εργασίας των εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών. Η Ένωση και τα κράτη μέλη θα πρέπει να προωθήσουν τη συνεργασία με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αρχές επιβολής του νόμου, καθώς και μεταξύ αυτών, με στόχο να συμβάλουν στην ορθή εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης κατευθυντήριων γραμμών και της έκδοσης συστάσεων. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν στους κοινωνικούς εταίρους σχετικές πληροφορίες. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή, αφού λάβει στοιχεία από τα ενδιαφερόμενα μέρη, καταρτίζει κατευθυντήριες γραμμές για την προώθηση κοινής προσέγγισης όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε ολόκληρη την Ένωση, με σκοπό την καθιέρωση κοινής ερμηνείας των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τις αρχές επιβολής του νόμου.

Τροπολογία 9

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11 β (νέα)**

(11β) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η ορθή επιβολή του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει νέα πρόταση για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και άλλων σχετικών νομοθετικών πράξεων κατά τρόπο ώστε να διευκολύνεται η επαλήθευση της συμμόρφωσης από τις ελεγκτικές αρχές, ώστε ο ευφυής ταχογράφος να καταγράφει επίσης κατά πόσον το όχημα χρησιμοποιήθηκε για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, όπως απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, και, εάν η μεταφορά επιβατών είναι τακτική ή περιστασιακή.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 2

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 7 – παράγραφος 3α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 2α – εδάφιο 1

Τροπολογία

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

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

2α. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν **τίθενται σε κίνδυνο** η οδική ασφάλεια **και οι συνθήκες εργασίας του οδηγού, ο** οδηγός που εκτελεί **μία και μόνη** έκτακτη επιβατική γραμμή **που συνοδεύεται από ένα φύλλο πορείας,** διάρκειας τουλάχιστον 6 ημερών **μπορεί** να παρεκκλίνει από την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο, **μεταθέτοντας την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης κατά 1 ώρα κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι ο συνολικός συσσωρευμένος χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν έχει υπερβεί τις 7 ώρες και τηρείται ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος εργασίας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.**

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 2α – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 2α – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β) την αναβολή της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης κατά 2 ώρες

διαγράφεται

κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι ο συνολικός σωρευτικός χρόνος οδήγησης της ημέρας αυτής δεν έχει υπερβεί τις 5 ώρες.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 2α – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

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

Τροπολογία

Τέτοιου είδους παρέκκλιση επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 6α – εδάφιο 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) η μεταφορά διαρκεί τουλάχιστον 24 συναπτές ώρες·

Τροπολογία

διαγράφεται

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β α (νέο)

Κανονισμός 2006/561/ΕΚ

Άρθρο 8 – παράγραφος 6α – εδάφιο 1 – στοιχείο αβ (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

β α) στην παράγραφο 6α πρώτο εδάφιο, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο:

Τροπολογία

α β) ένα ψηφιακό έντυπο πορείας με τις απαιτούμενες πληροφορίες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) 1073/2009 έχει καταχωριστεί ηλεκτρονικά πριν από την έναρξη του ταξιδιού.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β β (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 6α – εδάφιο 1 – στοιχείο β α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β β) στην παράγραφο 6α πρώτο εδάφιο, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

ε) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή των ειδικών τομεακών κανόνων, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές διοικητικές απαιτήσεις και μέτρα ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, με πλήρη αξιοποίηση των ψηφιακών εργαλείων·

στ) Προκειμένου να καταστεί δυνατός ο έλεγχος της παρέκκλισης που αφορά την αναβολή της ημερήσιας περιόδου ανάπαυσης και της δυνατότητας αναβολής τις εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης για έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα κατά τους οδικούς ελέγχους, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναπτύσσει πολυγλωσσική διεπαφή, στην οποία οι μεταφορείς έχουν πρόσβαση και μέσω της οποίας υποβάλλουν τα ηλεκτρονικά έντυπα πορείας πριν από την έναρξη του ταξιδιού. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί επίσης να διερευνήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης μίας ή περισσότερων νέων ενοτήτων για το σύστημα πληροφόρησης για την ενιαία αγορά·

ζ) Για να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τους κανόνες

παρέκκλισης 12 ημερών που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, τα βιβλιάρια φύλλων πορείας που ορίζονται στο άρθρο 12 και στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 αντικαθίστανται από ηλεκτρονικά φύλλα πορείας εντός 6 μηνών από την έναρξη ισχύος της τροποποιημένης παρέκκλισης. Το ηλεκτρονικό έντυπο περιλαμβάνει όλα τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.

η) Ο μεταφορέας διασφαλίζει ότι ο οδηγός έχει στη διάθεσή του ηλεκτρονικό φύλλο πορείας και ενημερώνεται για την υποχρέωσή του να διατηρεί και να προσκομίζει, όταν του ζητείται καθ' οδόν, αντίγραφο του ηλεκτρονικού εντύπου πορείας που υποβάλλεται μέσω του συστήματος πληροφόρησης για την ενιαία αγορά πριν από την έναρξη του ταξιδιού. Το έντυπο είναι προσβάσιμο σε πραγματικό χρόνο και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τους σκοπούς του ελέγχου και της επιβολής.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β γ (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 6α – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β γ) Στην παράγραφο 6α, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά και τακτικά τη χρήση της παρέκκλισης αυτής για να εξασφαλίσει την τήρηση της οδικής ασφάλειας υπό πολύ αυστηρούς όρους, ιδίως ελέγχοντας ότι ο συνολικός συσσωρευμένος χρόνος οδήγησης κατά την περίοδο που καλύπτει η παρέκκλιση δεν είναι υπερβολικός και δεν συμβάλλει στην κόπωση και το άγχος των οδηγών, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την πρόσθετη επαγγελματική οδήγηση και άλλες

δραστηριότητες που εκτελούν οι οδηγοί. Το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση αξιολόγησης των επιπτώσεων της παρέκκλισης όσον αφορά την οδική ασφάλεια καθώς και τις κοινωνικές πτυχές. Εάν κριθεί σκόπιμο, η Επιτροπή προτείνει τροποποιήσεις στον παρόντα κανονισμό.

)

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – παράγραφος 2 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Η Επιτροπή, έως [ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] υποβάλλει τις νομοθετικές προτάσεις που κρίνει αναγκαίες για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου^{1α} και άλλων σχετικών νομοθετικών πράξεων προκειμένου να ληφθούν υπόψη ο παρών κανονισμός κατά τρόπο που προσφέρουν οι ευφείς ταχογράφοι, οι επιλογές «τακτικές γραμμές επιβατών» και «έκτακτες επιβατικές υπηρεσίες» για τις υπηρεσίες λεωφορείων, όπως ενδείκνυται για την επιβολή του παρόντος κανονισμού.

^{1α} 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).*

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η εισηγήτρια χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής και αναγνωρίζει ότι η πρόταση είναι αναγκαία λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του τομέα των έκτακτων επιβατικών μεταφορών.

Επισημαίνει ότι, δεδομένου ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης αναθεωρήθηκε πρόσφατα το 2020, η εν λόγω κανονιστική επικαιροποίηση θα πρέπει να παραμείνει περιορισμένη, και συγκεκριμένα στις έκτακτες επιβατικές υπηρεσίες. Οι στόχοι των κανόνων θα πρέπει να παραμείνουν οι ίδιοι — εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού με παράλληλη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Θα πρέπει να δοθεί προσοχή στην ορθή επιβολή και τον έλεγχο των υφιστάμενων κανόνων, τόσο στις εμπορευματικές όσο και στις επιβατικές μεταφορές.

Ωστόσο, ταυτόχρονα, δικαιολογείται μια μικρή προσαρμογή των υφιστάμενων κανόνων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ειδικών αναγκών του τομέα των έκτακτων επιβατικών μεταφορών. Απαιτείται ένας βαθμός πρόσθετης ευελιξίας, χωρίς να τίθενται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, οι συνθήκες εργασίας και η εκτελεστότητα των κανόνων.

Όσον αφορά τους κανόνες για τα διαλείμματα, η εισηγήτρια επισημαίνει ότι οι κανόνες που ισχύουν επί του παρόντος συχνά δεν ευθυγραμμίζονται επαρκώς με τις φυσικές στάσεις σε περιστασιακά ταξίδια επιβατών. Για να είναι σε θέση να παρέχουν ποιοτικές έκτακτες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, οι οδηγοί πρέπει να είναι σε θέση να προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Όσον αφορά τους κανόνες για την ημερήσια ανάπαυση, η εισηγήτρια υποστηρίζει τη δυνατότητα αναβολής της έναρξης της ημερήσιας ανάπαυσης κατά μία ώρα σε ορισμένες περιπτώσεις. Σε αντίθεση με τις εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές μεταφορές επιβατών, οι περιστασιακές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών χαρακτηρίζονται από μεγαλύτερες οδικώς διανύμενες αποστάσεις στην αρχή και στο τέλος του ταξιδιού και από μικρότερη διάρκεια χρόνου οδήγησης στον τόπο όπου διεξάγονται οι τουριστικές δραστηριότητες. Η δυνατότητα αναβολής της ημερήσιας ανάπαυσης κατά μία 1 ώρα, χωρίς υπέρβαση του κανονιστικού χρόνου οδήγησης και χωρίς μείωση της ημερήσιας ανάπαυσης, φέρνει τους κανόνες πιο κοντά στις πραγματικές ανάγκες των ομάδων επιβατών.

Τέλος, η εισηγήτρια υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής να επιτρέπεται στους οδηγούς να αναβάλλουν την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τους έως και κατά 12 ημέρες (24ωρες περίοδοι) στα εθνικά ταξίδια, όπως συμβαίνει ήδη για τα διεθνή ταξίδια. Αυτή η ευθυγράμμιση των κανόνων για τις εθνικές και διεθνείς υπηρεσίες δικαιολογείται για την ορθή λειτουργία της ενιαίας αγοράς και για τον εξορθολογισμό της επιβολής και του ελέγχου.

Μητρώο διαφάνειας:

FinMobility

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry

Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές — ETF

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών της Φινλανδίας

Ευρωπαϊκή Επιτροπή — ΓΔ MOVE

Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών — IRU

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ
ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ**

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του παραρτήματος I του Κανονισμού, η εισηγήτρια δηλώνει ότι σε αυτήν κατατέθηκαν απόψεις από τις ακόλουθες οντότητες ή τα ακόλουθα πρόσωπα κατά την προετοιμασία του σχεδίου έκθεσης, μέχρι την έγκρισή του στην επιτροπή:

Οντότητα ή/και πρόσωπο
FinMobility
Autoliikenteen Työnantajaliitto ry
Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές — ETF
Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών της Φινλανδίας
Ευρωπαϊκή Επιτροπή — ΓΔ MOVE
Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών — IRU

7.11.2023

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών (COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Marianne Vind

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη της τα ακόλουθα:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Οι καλές συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και οι δίκαιοι επιχειρηματικοί όροι για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών είναι ύψιστης σημασίας για τη δημιουργία αποδοτικού, ασφαλούς και κοινωνικά υπεύθυνου κλάδου οδικών μεταφορών, τη διασφάλιση μη διακριτικής μεταχείρισης και την προσέλκυση ειδικευμένων εργαζομένων. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο οι ενωσιακοί κοινωνικοί κανόνες που διέπουν τις οδικές μεταφορές να είναι σαφείς, αναλογικοί, κατάλληλοι για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, **εύκολοι στην εφαρμογή και** επιβολή τους, **και να εφαρμόζονται** με αποτελεσματικό και συνεπή τρόπο σε ολόκληρη την

Τροπολογία

(1) Οι καλές συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και οι δίκαιοι επιχειρηματικοί όροι για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών είναι ύψιστης σημασίας για τη δημιουργία αποδοτικού, ασφαλούς και κοινωνικά υπεύθυνου κλάδου οδικών μεταφορών, τη διασφάλιση μη διακριτικής μεταχείρισης και την προσέλκυση ειδικευμένων εργαζομένων. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο οι ενωσιακοί κοινωνικοί κανόνες που διέπουν τις οδικές μεταφορές να είναι σαφείς, αναλογικοί, κατάλληλοι για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται, καθώς και εύκολοι στην **υλοποίηση, εφαρμογή και επιβολή τους** με αποτελεσματικό και συνεπή τρόπο σε

Ένωση.

ολόκληρη την Ένωση. **Μολονότι έχει σημειωθεί πρόοδος όσον αφορά την επιβολή των υφιστάμενων κανόνων, υπάρχει ακόμη περιθώριο για περαιτέρω βελτιώσεις, για παράδειγμα όσον αφορά την καταγραφή των ωρών εργασίας σε καταστάσεις όπου τα διάφορα καθήκοντα είναι μεικτά.**

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Ωστόσο, **ο κλάδος** των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών δεν έχει τα ίδια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά με αυτά **του κλάδου** των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή **του κλάδου** των τακτικών οδικών μεταφορών επιβατών. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών **χαρακτηρίζονται** από **υψηλή** εποχικότητα και διαφορετικά χρονικά διαστήματα οδήγησης, τα οποία εξαρτώνται από τις **τουριστικές** δραστηριότητες των επιβατών. Πρέπει να ικανοποιούνται μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα αιτήματα των επιβατών όσον αφορά πρόσθετες στάσεις και αλλαγές δρομολογίων ή ωραρίου, όπου αυτό είναι εφικτό. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών **συνεπάγονται γενικά** μικρότερο χρόνο οδήγησης σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές μεταφορές με λεωφορεία. Επιπλέον, οι οδηγοί συνήθως κοιμούνται σε ξενοδοχεία και **σπάνια** οδηγούν τη νύχτα. **Από την άλλη πλευρά, οι οδηγοί** κατά τη διάρκεια του χρόνου εργασίας **ενδέχεται να υπόκεινται σε ορισμένες** πρόσθετες δραστηριότητες, **οι οποίες συχνά προκύπτουν από** αλληλεπιδράσεις με επιβάτες.

Τροπολογία

(3) Ωστόσο, οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν έχουν τα ίδια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών **μπορούν να χαρακτηριστούν** από εποχικότητα και διαφορετικά χρονικά διαστήματα οδήγησης, τα οποία εξαρτώνται από τις δραστηριότητες των επιβατών. Πρέπει να ικανοποιούνται μη προγραμματισμένα και απρόβλεπτα αιτήματα των επιβατών όσον αφορά πρόσθετες στάσεις και αλλαγές δρομολογίων ή ωραρίου, όπου αυτό είναι εφικτό. Οι έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών **μπορούν να συνεπάγονται** μικρότερο χρόνο οδήγησης σε σύγκριση με τις εμπορευματικές μεταφορές ή τις τακτικές μεταφορές με λεωφορεία. **Ωστόσο, οι οδηγοί σε εποχικές περιστασιακές οδικές μεταφορές επιβατών μπορεί επίσης να συμμετέχουν συχνά σε άλλες μεταφορές κατά τη διάρκεια περιόδων εκτός αιχμής.** Επιπλέον, οι οδηγοί **σε περιστασιακές οδικές μεταφορές** συνήθως κοιμούνται σε ξενοδοχεία και οδηγούν **λιγότερο** τη νύχτα. **Ωστόσο, όταν λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός αριθμός των δεδουλευμένων ωρών, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων που εκτελούνται κατά τη διάρκεια των διαλειμμάτων οδήγησης,**

μπορεί να υπάρξουν σωρευτικές επιπτώσεις στο άγχος και στην κόπωση των οδηγών^{1α}, οι οποίες ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και την υγεία και την ασφάλεια των οδηγών. Στις πρόσθετες δραστηριότητες περιλαμβάνονται οι συχνές αλληλεπιδράσεις με τους επιβάτες, η συντήρηση και ο καθαρισμός του οχήματος, καθώς και η φόρτωση και εκφόρτωση αποσκευών. Η ευθύνη των οδηγών για την ασφάλεια των επιβατών τους απαιτεί όχι μόνο καλή σωματική και διανοητική ικανότητα, αλλά και υψηλό επίπεδο συγκέντρωσης και υψηλό επίπεδο αντοχής στο άγχος.

^{1α} Vitols, Katrin and Voss, Eckhard (2021): Driving fatigue in European Road Transport; <https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2023/04/Driver-Fatigue-in-European-Road-Transport-Report-.pdf>

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι από τους ενιαίους κανόνες που διέπουν τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης δεν ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. Περαιτέρω αξιολογήσεις που διενήργησε η Επιτροπή σχετικά με το θέμα αυτό έδειξαν ότι ορισμένες από τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 σχετικά με τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης **δεν είναι κατάλληλες και πρακτικές για τους οδηγούς και τους μεταφορείς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές**

Τροπολογία

(4) Η εκ των υστέρων αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι από τους ενιαίους κανόνες που διέπουν τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης δεν ανταποκρίνονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. Περαιτέρω αξιολογήσεις που πραγματοποίησε η Επιτροπή σχετικά με το θέμα αυτό κατέδειξαν ότι ορισμένες από τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 σχετικά με τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης **μπορούν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και την**

επιβατών, καθώς έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα οργάνωσης αποδοτικών και υψηλής ποιότητας έκτακτων μεταφορών επιβατών, στις συνθήκες εργασίας των οδηγών και, κατά συνέπεια, στην οδική ασφάλεια.

παροχή αποδοτικών και υψηλής ποιότητας έκτακτων μεταφορών επιβατών.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να προσαρμοστούν οι απαιτήσεις σχετικά με τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, ώστε να ανταποκρίνονται **επίσης** στις ειδικές απαιτήσεις των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών. **Είναι επίσης σκόπιμο να ευθυγραμμιστούν οι ισχύοντες κανόνες για τις εθνικές και τις διεθνείς έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών.**

Τροπολογία

(5) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να προσαρμοστούν οι απαιτήσεις σχετικά με τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, ώστε να ανταποκρίνονται **καλύτερα** στις ειδικές απαιτήσεις των έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) **Οι πιο ευέλικτοι** κανόνες για τον προγραμματισμό των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπονομεύουν την ασφάλεια των οδηγών, την οδική ασφάλεια, να αυξάνουν το επίπεδο κόπωσης των οδηγών ή να οδηγούν σε επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Ως εκ τούτου, η ευελιξία **αυτή** δεν θα πρέπει να μεταβάλλει τους ισχύοντες κανόνες που διέπουν τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά

Τροπολογία

(6) Οι κανόνες για τον προγραμματισμό **και την κατανομή** των διαλειμμάτων και των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται σε υπηρεσίες έκτακτων οδικών μεταφορών επιβατών θα πρέπει να **επιτρέπουν την οργάνωση του χρόνου εργασίας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, ιδίως κατά τις περιόδους αιχμής της ζήτησης ταξιδιού, και να μειώνουν τον χρόνο παραμονής των οδηγών εκτός τόπου διαμονής, μεταξύ άλλων για την προσέλκυση εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών.** Σε καμία περίπτωση δεν θα

ημέρα και ανά εβδομάδα και τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο.

πρέπει **οι κανόνες να θέτουν** σε κίνδυνο την ασφάλεια των οδηγών **ή** την οδική ασφάλεια, να **αυξάνουν** το επίπεδο κόπωσης **και άγχους** των οδηγών, να **θέτουν σε κίνδυνο την πνευματική ή σωματική υγεία και την ασφάλειά τους** ή να **οδηγούν** σε επιδείνωση των συνθηκών εργασίας. Ως εκ τούτου, **η περισσότερη** ευελιξία δεν θα πρέπει να μεταβάλλει τους ισχύοντες κανόνες που διέπουν τα συνολικά κατώτατα όρια για τα διαλείμματα, τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά ημέρα και ανά εβδομάδα και τα ανώτατα όρια για τον χρόνο οδήγησης ανά δεκαπενθήμερο.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) *Για να εξασφαλιστεί ο ενιαίος ορισμός των έκτακτων μεταφορών επιβατών, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ότι ο ορισμός που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²³ καλύπτει τόσο τις εθνικές όσο και τις διεθνείς μεταφορές. Είναι επίσης σκόπιμο να επικαιροποιηθεί η παραπομπή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, ο οποίος κατήγγησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου²⁴.*

Τροπολογία

διαγράφεται

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

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

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(8) *Η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό των διαλειμάτων για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών δεν θα πρέπει να εμποδίζει τους εν λόγω οδηγούς να κάνουν τα διαλείμματα ελάχιστης διάρκειας που απαιτούνται για να μπορούν να αναπαύονται σωστά. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ελάχιστη διάρκεια για κάθε διάλειμμα. Συνεπώς, οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χωρίζουν το υποχρεωτικό διάλειμμά τους σε τρία χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, επιπλέον της άλλης δυνατότητας διαχωρισμού ενός διαλείμματος.*

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8) *Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο επαρκής χρόνος ανάπαυσης για τους οδηγούς που απασχολούνται σε έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, που είναι απαραίτητος για την ασφάλεια των οδηγών και των επιβατών, είναι σκόπιμο να καθοριστεί ελάχιστη διάρκεια για κάθε διάλειμμα. Οι οδηγοί που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να χωρίζουν το υποχρεωτικό διάλειμμά τους σε δύο χωριστά διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, με παράλληλο σεβασμό του συνολικού απαιτούμενου χρόνου ανάπαυσης των 45 λεπτών. Ωστόσο, η μεγαλύτερη ευελιξία στον προγραμματισμό αυτών των υποχρεωτικών διαλειμάτων δεν θα πρέπει να εμποδίζει τους οδηγούς να έχουν επιπλέον διαλείμματα ή διαλείμματα μεγαλύτερα από τον ελάχιστο απαιτούμενο χρόνο ανάπαυσης.*

8α) Οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσής τους

για μέγιστη περίοδο 1 ώρας, σε περιπτώσεις που ο χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις 7 ώρες, με την προϋπόθεση ότι εκτελούν ταξίδια διάρκειας 8 ημερών ή μεγαλύτερης διάρκειας και τηρείται ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος εργασίας. Η ευελιξία αυτή δεν θα πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και την υγεία και την ασφάλεια των οδηγών και να περιορίζεται περαιτέρω σε μία μόνο παρέκκλιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Για να διασφαλιστεί ότι δεν γίνεται κατάχρηση της μεγαλύτερης ευελιξίας στον προγραμματισμό των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, είναι σημαντικό να οριοθετηθεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ευελιξίας και να προβλεφθούν επίσης κατάλληλοι έλεγχοι. **Ως εκ τούτου, οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν την έναρξη των περιόδων ημερήσιας ανάπαυσής τους για μέγιστη περίοδο 1 ή 2 ωρών, σε περιπτώσεις που ο χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν υπερβαίνει τις 5 ή τις 7 ώρες αντίστοιχα, και θα πρέπει να αναβάλλουν την έναρξη μόνο όταν εκτελούν ταξίδια διάρκειας 8 ημερών ή μεγαλύτερης διάρκειας. Η ευελιξία αυτή θα πρέπει να περιορίζεται περαιτέρω σε μία μόνο από κάθε παρέκκλιση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τέτοιες περιπτώσεις θα πρέπει επίσης να μπορούν να ελέγχονται με εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή στο πρόγραμμα υπηρεσίας, επιπλέον των καταγραφών του**

Τροπολογία

(9) Για να διασφαλιστεί ότι δεν γίνεται κατάχρηση της μεγαλύτερης ευελιξίας στον προγραμματισμό των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών που εκτελούν έκτακτες οδικές μεταφορές επιβατών, είναι σημαντικό να **οριστεί** σαφώς το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω ευελιξίας και να προβλεφθούν επίσης κατάλληλοι έλεγχοι **από τις εθνικές αρμόδιες αρχές που υποστηρίζονται από την Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας (ELA). Με σκοπό την αποτελεσματική και αποδοτική επιβολή,** θα πρέπει να **θεσπιστούν διοικητικές απαιτήσεις, οι οποίες θα αξιοποιούν πλήρως τα ψηφιακά εργαλεία.** Εκτός από τις καταγραφές του ταχογράφου, **το ψηφιακό έντυπο πορείας θα πρέπει να καταχωρίζεται ηλεκτρονικά πριν από την έναρξη διεθνούς ταξιδιού. Τα ψηφιακά έντυπα θα πρέπει να είναι προσβάσιμα σε πραγματικό χρόνο κατά τη διάρκεια των καθ' οδόν ελέγχων και να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για ελέγχους και επιβολή. Οι κοινωνικοί εταίροι σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο μπορούν να διαδραματίσουν ουσιαστικό ρόλο στη βελτίωση της επιβολής των**

ταχογράφου.

υφιστάμενων κανονισμών. Θα πρέπει να κληθούν να αναλάβουν κοινές δράσεις, να αναπτύξουν κατευθυντήριες γραμμές και να διατυπώσουν σχετικές συστάσεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί τακτικά τις συνθήκες εργασίας και την επιβολή των υφιστάμενων κανόνων στον τομέα των έκτακτων επιβατικών μεταφορών. Θα πρέπει επίσης να αξιολογείται ο αντίκτυπος των κανόνων στην οδική ασφάλεια στο παρόν πλαίσιο.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10) Ο περιορισμός της δυνατότητας αναβολής της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα αποκλειστικά στις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών έχει αρνητικές επιπτώσεις όσον αφορά τον ανόθευτο και θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων, ιδίως των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Οι υπηρεσίες έκτακτων εθνικών μεταφορών επιβατών μπορούν επίσης να παρέχονται υπό τους ίδιους όρους με τις έκτακτες διεθνείς μεταφορές επιβατών όσον αφορά την διανυόμενη απόσταση ή τη διάρκεια ή τις υπηρεσίες που παρέχονται στους επιβάτες. Ως εκ τούτου, οι έκτακτες εθνικές μεταφορές επιβατών θα πρέπει επίσης να επωφελούνται από τη δυνατότητα αυτή.

διαγράφεται

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 α (νέο)
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006
Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Το διάλειμμα αυτό μπορεί να αντικαθίσταται από **διάλειμμα** τουλάχιστον 15 λεπτών, **που ακολουθείται από διάλειμμα τουλάχιστον 30 λεπτών**, τα οποία κατανέμονται μέσα στην περίοδο οδήγησης κατά τρόπον ώστε να γίνονται σεβαστές οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου.

1α) στο άρθρο 7, το δεύτερο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

«Για οδηγό που εκτελεί μεταφορές σε έκτακτη επιβατική γραμμή, το διάλειμμα αυτό μπορεί να αντικαθίσταται από δύο διαλείμματα διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, τα οποία κατανέμονται μέσα στην περίοδο οδήγησης κατά τρόπον ώστε να γίνονται σεβαστές οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου.»

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 — παράγραφος 1 — σημείο 2

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 7 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

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

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 2 α – εδάφιο 1 – εισαγωγικό μέρος και στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2α. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπονομεύεται η οδική ασφάλεια, οδηγός

2α. Ο οδηγός που εκτελεί μία και μόνη έκτακτη επιβατική γραμμή διάρκειας

που εκτελεί μεταφορές σε έκτακτη επιβατική γραμμή διάρκειας τουλάχιστον 8 ημερών επιτρέπεται να παρεκκλίνει από την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο **με τους ακόλουθους τρόπους:**

τουλάχιστον 8 ημερών μπορεί να παρεκκλίνει από την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο, **μεταθέτοντας την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης κατά 1 ώρα κατ' ανώτατο όριο, υπό τον όρο ότι ο συνολικός συσσωρευμένος χρόνος οδήγησης για την εν λόγω ημέρα δεν έχει υπερβεί τις 7 ώρες και τηρείται ο μέγιστος ημερήσιος χρόνος εργασίας σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία.**

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

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 α – εδάφιο 1 – στοιχείο β

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο α
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006
Άρθρο 8 – παράγραφος 2 α – εδάφιο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Καθεμία από τις παρεκκλίσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο στοιχεία

Παρέκκλιση τέτοιου είδους επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνο μία φορά κατά τη

α) και β) επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνο μία φορά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

διάρκεια του ταξιδιού που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 6α – εισαγωγικό μέρος και στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

διαγράφεται

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

α) η μεταφορά διαρκεί τουλάχιστον 24 συναπτές ώρες·

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β α (νέο)

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο 8 – παράγραφος 6α – πρώτο εδάφιο – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) στην παράγραφο 6α, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«δ α) ένα ψηφιακό φύλλο πορείας που περιλαμβάνει όλα τα χαρακτηριστικά που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 έχει καταχωριστεί ηλεκτρονικά πριν από την έναρξη του

ταξιδιού.»

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΝΤΟΤΗΤΩΝ Ή ΠΡΟΣΩΠΩΝ
ΠΟΥ ΚΑΤΕΘΕΣΑΝ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΣΥΝΤΑΚΤΡΙΑ ΤΗΣ
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ**

- ETF - Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μεταφορών
- IRU - Διεθνής Ένωση Οδικών Μεταφορών
- 3F Transport, Δανική Συνδικαλιστική Ένωση
- Ver.di, Γερμανική Συνδικαλιστική Ένωση

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN (Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού) 1.6.2023
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	EMPL (Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων) 1.6.2023
Συνδεδεμένες επιτροπές – Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	14.9.2023
Συντάκτρια γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Marianne Vind 1.9.2023
Εξέταση στην επιτροπή	19.9.2023
Ημερομηνία έγκρισης	25.10.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 41 –: 0 0: 2
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	João Albuquerque, Marc Angel, Dominique Bilde, Gabriele Bischoff, Milan Brglez, Jordi Cañas, David Casa, Ilan De Basso, Margarita de la Pisa Carrión, Özlem Demirel, Klára Dobrev, Jarosław Duda, Estrella Durá Ferrandis, Lucia Ďuriš Nicholsonová, Λουκάς Φουρλάς, Cindy Franssen, Chiara Gemma, Helmut Geuking, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginel, Agnes Jongerius, Στέλιος Κυμπουρόπουλος, Katrin Langensiepen, Miriam Lexmann, Elena Lizzi, Sara Matthieu, Max Orville, Kira Marie Peter-Hansen, Dragoş Pîslaru, Elżbieta Rafalska, Daniela Rondinelli, Pirkko Ruohonen-Lerner, Monica Semedo, Romana Tomc, Nikolaj Villumsen, Marianne Vind, Maria Walsh, Tomáš Zdechovský
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Alexander Alexandrov Yordanov, Aurore Lalucq, Eugenia Rodríguez Palop
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παρ. 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Sirpa Pietikäinen, Caroline Roose

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

41	+
ECR	Margarita de la Pisa Carrión, Elżbieta Rafalska, Pirkko Ruohonen-Lerner
ID	Dominique Bilde
PPE	Alexander Alexandrov Yordanov, David Casa, Jarosław Duda, Λουκάς Φουρλάς, Cindy Franssen, Helmut Geuking, Στέλιος Κυμπουρόπουλος, Miriam Lexmann, Sirpa Pietikäinen, Romana Tomc, Maria Walsh, Tomáš Zdechovský
Renew	Jordi Cañas, Lucia Ďuriš Nicholsonová, Max Orville, Dragoş Pîslaru, Monica Semedo
S&D	João Albuquerque, Marc Angel, Gabriele Bischoff, Milan Brglez, Ilan De Basso, Klára Dobrev, Estrella Durá Ferrandis, Elisabetta Gualmini, Alicia Homs Ginell, Agnes Jongerius, Aurore Lalucq, Daniela Rondinelli, Marianne Vind
The Left	Özlem Demirel, Eugenia Rodríguez Palop, Nikolaj Villumsen
Verts/ALE	Katrin Langensiepen, Sara Matthieu, Kira Marie Peter-Hansen, Caroline Roose

0	-

2	0
ECR	Chiara Gemma
ID	Elena Lizzi

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης στον κλάδο των έκτακτων μεταφορών επιβατών
Έγγραφο αναφοράς	COM(2023)0256 – C9-0178/2023 – 2023/0155(COD)
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	24.5.2023
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	TRAN 1.6.2023
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	EMPL 1.6.2023
Συνδεδεμένες επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην Ολομέλεια	EMPL 14.9.2023
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Henna Virkkunen 27.6.2023
Εξέταση στην επιτροπή	18.9.2023
Ημερομηνία έγκρισης	16.11.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 31 –: 5 0: 1
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Magdalena Adamowicz, José Ramón Bauzá Díaz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Έλενα Κουντουρά, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Sara Cerdas, Leila Chaibi, Valter Flego, Ljudmila Novak, Marianne Vind
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παράγραφος 7 του Κανονισμού) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Daniel Freund, Gabriel Mato, Ana Miranda, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac
Ημερομηνία κατάθεσης	21.11.2023

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

31	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ID	Marco Campomenosi, Philippe Olivier
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Gabriel Mato, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Michaela Šojdrová, Eugen Tomac, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Valter Flego, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi

5	-
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Daniel Freund, Tilly Metz, Ana Miranda

1	0
The Left	Έλενα Κουντουρά

	Διορθώσεις ψήφου και προθέσεις ψήφου (1)
+	
-	Leila Chaibi
0	

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή