

Αρ. Φακ.: Υ.Ε.Κ.Α. 04.02.003.004.003

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Θέμα: Α. Νομοσχέδιο με τίτλο: Ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022

Β. Νομοσχέδιο με τίτλο: Ο περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022

Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων επεξεργάστηκε τα ακόλουθα τροποποιητικά νομοσχέδια με τίτλο:

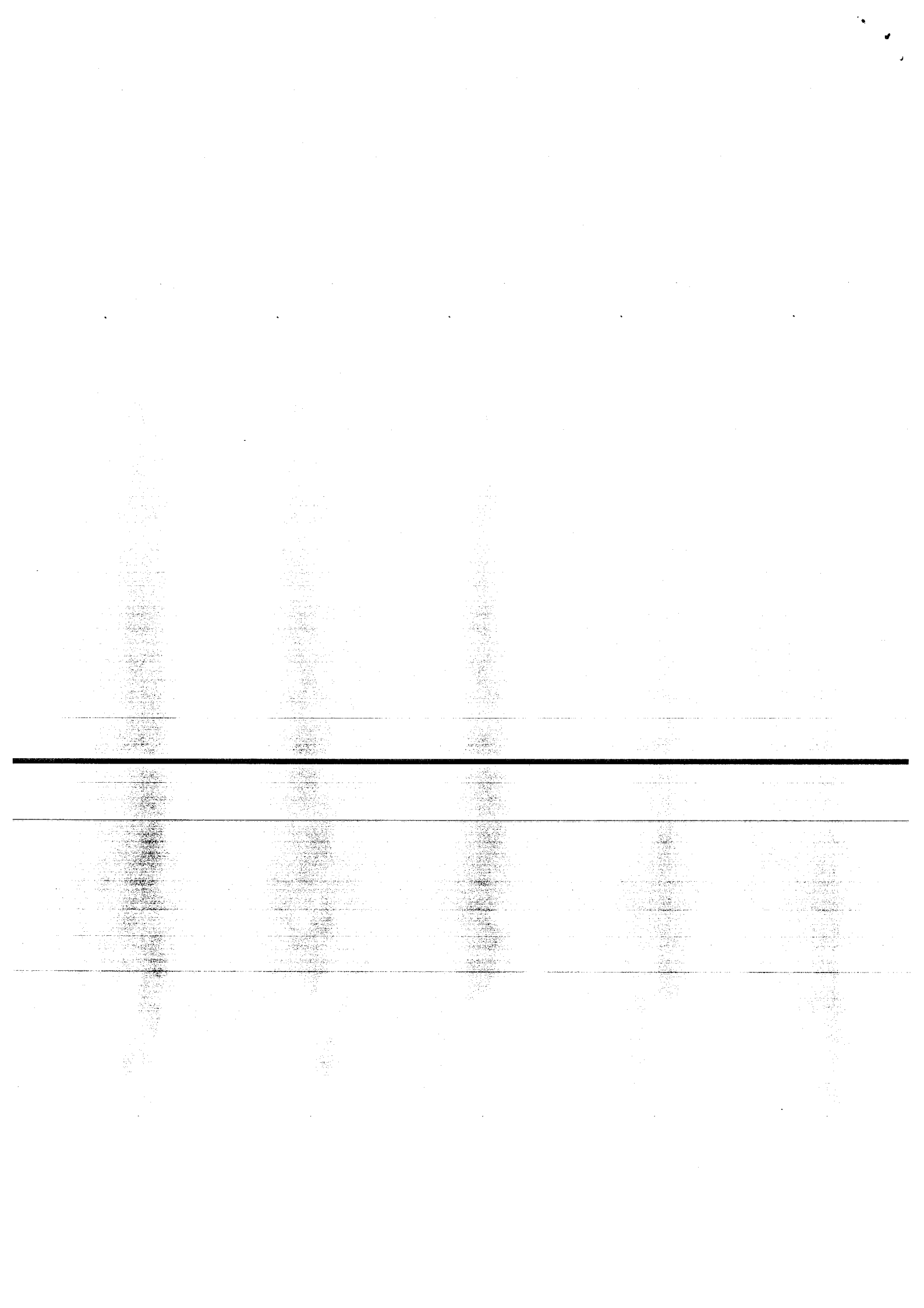
A. «Ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022» (Παράρτημα 01)

Σκοπός του εν λόγω τροποποιητικού νομοσχεδίου είναι η μερική εναρμόνιση με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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 στις απαιτήσεις επιβολής και του Κανονισμού (ΕΕ) 1024/2012, καθώς και η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του Κανονισμού (ΕΕ) 165/2014, όσον αφορά στον εντοπισμό μέσω ταχογράφων.

Ως Παραρτήματα 02 και 03, αντίστοιχα, επισυνάπτονται αντίγραφο της υπογραμμένης από τον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας Αιτιολογικής Έκθεσης που αφορά στο υπό αναφορά νομοσχέδιο, καθώς επίσης και αντίγραφο του Ερωτηματολογίου Ανάλυσης Αντικτύπου κατάλληλα συμπληρωμένο.

B. «Ο περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022» (Παράρτημα 04)

Σκοπός του εν θέματι νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του βασικού νόμου, ώστε να επιτευχθεί εναρμόνιση με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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 στις απαιτήσεις επιβολής και του Κανονισμού (ΕΕ) 1024/2012.

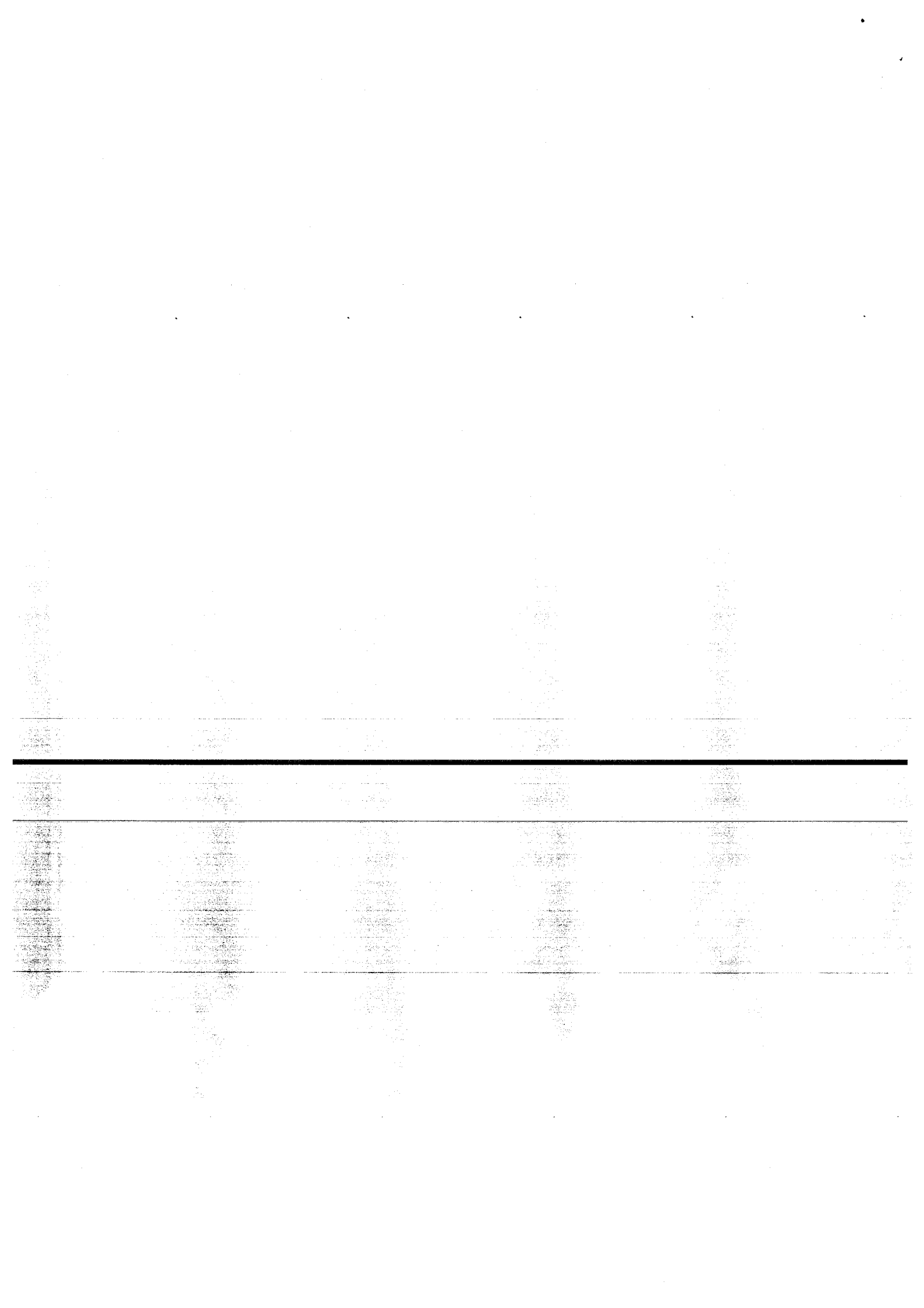
Ως Παραρτήματα 05 και 06, αντίστοιχα, επισυνάπτονται αντίγραφο της υπογραμμένης από τον Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατίας Αιτιολογικής Έκθεσης που αφορά στο υπό αναφορά νομοσχέδιο, καθώς επίσης και αντίγραφο του Ερωτηματολογίου Ανάλυσης Αντικτύπου κατάλληλα συμπληρωμένο.

2. Συνοπτικά αναφέρεται ότι οι κυριότερες τροποποιήσεις, που επιφέρει η Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 και ο Κανονισμός (ΕΕ) 165/2014 στην Οδηγία 2006/22/ΕΚ και στους Κανονισμούς (ΕΚ) 561/2006 και (ΕΕ) 165/2014, είναι οι ακόλουθες (Παράρτημα Ι):

- Θεσπίζονται ειδικοί κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων-οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών.
- Κατά τους ελέγχους στο δρόμο και στις επιχειρήσεις θα πρέπει να ελέγχονται πλέον και οι διατάξεις της Οδηγίας 2002/15/ΕΚ (π.χ. χρόνος εργασίας των οδηγών).
- Η Επιτροπή με εκτελεστικές πράξεις θα καθορίσει κοινό τύπο/φόρμουλα για αποτίμηση του βαθμού επικινδυνότητας των επιχειρήσεων.
- Παρέχεται πρόσβαση στα δεδομένα που περιέχονται στο εθνικό σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας, τόσο σε όλες τις αρμόδιες αρχές ελέγχου του κράτους μέλους, όσο και στις αρμόδιες αρχές ελέγχου άλλων κρατών μελών.
- Προστίθενται ή διαφοροποιούνται εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) 561/2006.
- Οι επιχειρήσεις πρέπει να οργανώνουν την εργασία του οδηγού κατά τρόπο που να μπορεί να επιστρέψει στην έδρα της επιχείρησης ή στον τόπο κατοικίας του, για να λάβει τουλάχιστον κανονική περίοδο ανάπαυσης, εντός κάθε περιόδου τεσσάρων διαδοχικών εβδομάδων.
- Εγκατάσταση ευφυών ταχογράφων σε οχήματα.

3. Σημειώνεται ότι η Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 τέθηκε σε ισχύ την 1^η Αυγούστου 2020 και τα κράτη μέλη ήταν υποχρεωμένα να εναρμονιστούν με αυτή μέχρι τις 2 Φεβρουαρίου 2022.

4. Η Νομική Υπηρεσία με επιστολή της, ημερομηνίας 8.2.2022 (Παράρτημα 07), μαζί με το νομοτεχνικά ελεγμένο νομοσχέδιο με τίτλο «Ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022», υπέβαλε εισήγηση προς το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων όπως δεν προχωρήσει με την κατάθεση του νομοσχεδίου στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφιση, καθότι εκκρεμεί Προσφυγή Ακυρώσεως της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057 (C-550/20), την οποία καταχώρισε η Δημοκρατία στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ), στις 23.10.2020, και η οποία μέχρι σήμερα δεν έχει εκδικαστεί.



5. Αν και η Νομική Υπηρεσία εξέτασε το κατά πόσον θα ήταν δόκιμο όπως καταχωρισθεί αίτηση για έκδοση προσωρινών μέτρων στην προσφυγή C-550/20, ζητώντας αναστολή εφαρμογής της Οδηγίας, μέχρι την έκδοση της απόφασης του ΔΕΕ, εντούτοις για τους λόγους που καταγράφονται λεπτομερώς στην επιστολή της Νομικής Υπηρεσίας, ημερομηνίας 27.6.2022 (Παράρτημα 08), κρίθηκε ότι δεν ενδείκνυται η καταχώριση από τη Δημοκρατία αίτησης για έκδοση προσωρινών μέτρων. Πέραν τούτου, αξίζει να σημειωθεί ότι στην περίπτωση της Ρουμανίας, η οποία καταχώρισε αίτηση για έκδοση προσωρινών μέτρων σε σχέση με τον Κανονισμό (ΕΕ) 2020/1055, η αίτηση απορρίφθηκε από το ΔΕΕ.

6. Ως εκ τούτου, και δεδομένης της αποστολής στη Δημοκρατία προειδοποιητικής επιστολής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ημερομηνίας 24.3.2022, με αρ. αναφοράς C(2022) 2000/4, σχετικά με τη μη εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με την εν θέματι Οδηγία, θέση της Νομικής Υπηρεσίας, η οποία διατυπώθηκε και στην απάντηση της Δημοκρατίας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ημερομηνίας 24.5.2022, είναι η κατάθεση των εν θέματι εναρμονιστικών νομοσχεδίων στο Υπουργικό Συμβούλιο για έγκριση και ακολούθως η κατάθεσή τους στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφισή τους σε νόμο, λαμβάνοντας υπόψιν τυχόν αποφάσεις που θα ληφθούν στην Ομάδα Εμπειρογνομόνων για την Απόσπαση των Οδηγών (PDEG), όπου το θέμα συνεχίζει να συζητείται.

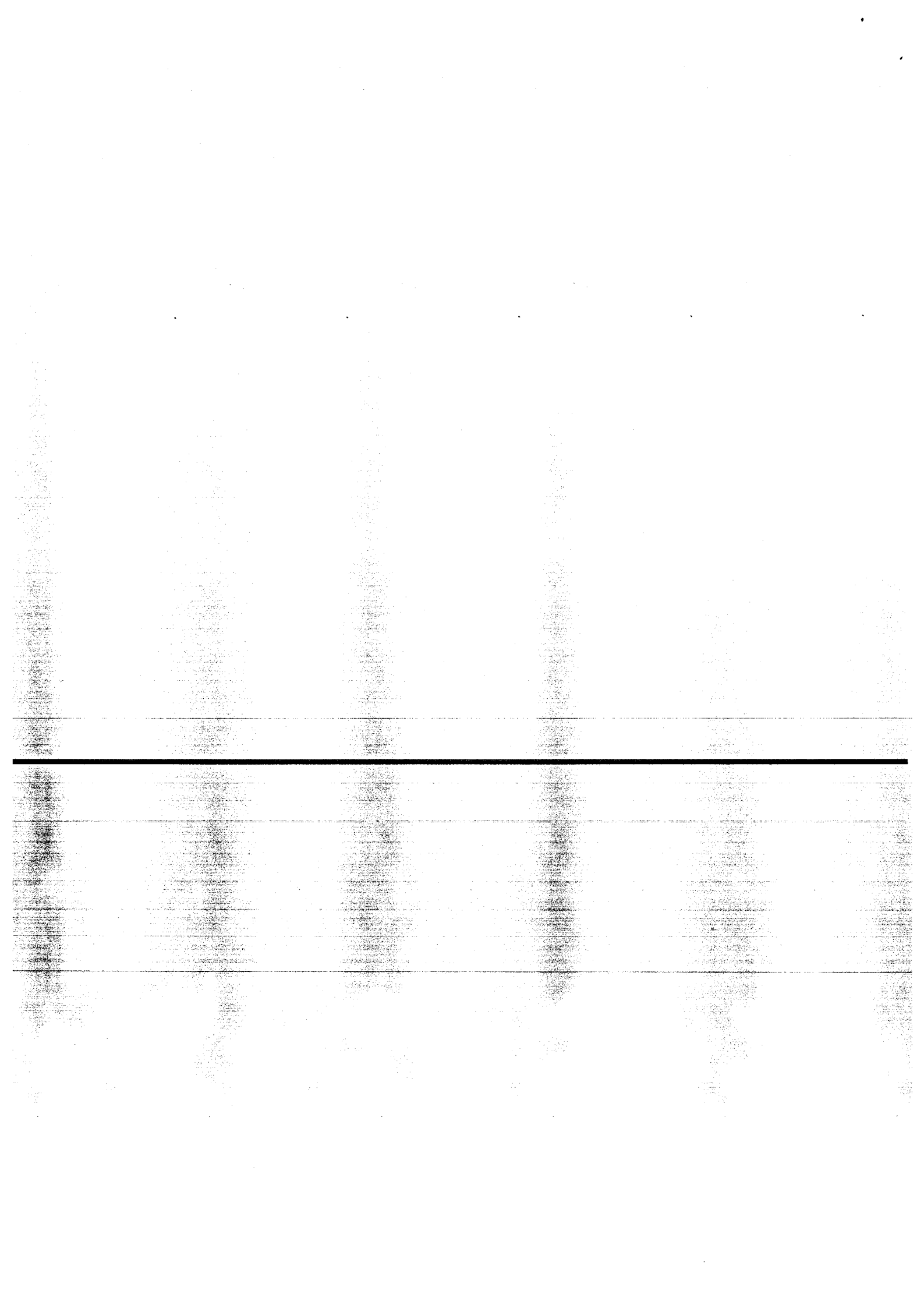
7. Σημειώνεται ότι οι εργοδοτικές και συνδικαλιστικές οργανώσεις συμφώνησαν με το περιεχόμενο των τροποποιητικών νομοσχεδίων σε συνεδρία της Τριμερούς Τεχνικής Επιτροπής, ενώ οι αυτοκινητιστικές οργανώσεις (Γενική Συνομοσπονδία Παγκύπριων Οργανώσεων Βιοτεχνών Επαγγελματιών Καταστηματαρχών, Σύνδεσμος Οδηγών Τουριστικών Λεωφορείων) ενημερώθηκαν γραπτώς και δεν είχαν οποιαδήποτε σχόλια επί του θέματος.

8. Τα προτεινόμενα νομοσχέδια εγκρίθηκαν από το Υπουργικό Συμβούλιο, κατά τη συνεδρία του, ημερομηνίας 4.10.2022, μετά από Πρόταση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων. Το Υπουργικό Συμβούλιο, παράλληλα, εξουσιοδότησε τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων να τα καταθέσει στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφιση. Ως Παράρτημα 09 επισυνάπτεται επιστολή του Γραμματέα Υπουργικού Συμβουλίου, με αρ. φακ. Υ.Σ. 05.05.008 και ημερ. 5.10.2022, στην οποία επισυνάπτεται αντίγραφο προσχεδίου Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου για το θέμα.

**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ**

5 Οκτωβρίου 2022

ΣΤ



ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:

«Ο ΠΕΡΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΩΡΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2022»

Προοίμιο.

(α) Για σκοπούς εναρμόνισης με το άρθρο 2 της πράξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τίτλο-

Επίσημη
Εφημερίδα
της Ε.Ε.: L 249,
31.7.2020,
σ. 49.

«Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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»

(β) για σκοπούς εφαρμογής της πράξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τίτλο-

Επίσημη
Εφημερίδα
της Ε.Ε.: L 249,
31.7.2020,
σ. 1.

«Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων»,

η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός
τίτλος.

86(I) του 2007.
67(I) του 2010.
146(I) του 2015.
87(I) του 2016.
45(I) του 2017.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων Νόμους του 2007 μέχρι 2017 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο

βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων Νόμοι του 2007 μέχρι 2022.

Τροποποίηση του άρθρου 2 του βασικού νόμου.

2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου, τροποποιείται με την προσθήκη, στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά, των ακόλουθων νέων όρων και των ορισμών αυτών:

«διαχειριστής μεταφορών» σημαίνει το διαχειριστή μεταφορών, όπως αυτός καθορίζεται στο άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: L 300, 14.11.2009, σελ.51

«Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» σημαίνει τον Κανονισμό (ΕΚ) 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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται

Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: L 300, 14.11.2009, σελ.72

~~«Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009» σημαίνει τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται~~

Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: L300, 14.11.2009, σελ.88.

«Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009» σημαίνει τον Κανονισμό (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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται

Επίσημη Εφημερίδα

«Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1024/2012» σημαίνει στον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ.

της Ε.Ε.: L316,
14.11.2012, σελ. 1.

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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται»

«Οδηγία 2020/1057/ΕΕ» σημαίνει την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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.

47(I) του 2005
21(I) του 2009.

«ο περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμος» σημαίνει τους περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμους του 2005 και 2009, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται.».

Τροποποίηση του
άρθρου 5 του
βασικού νόμου.

3. Το άρθρο 5 του βασικού νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση της παραγράφου (α) αυτού με την ακόλουθη νέα παράγραφο:

«(α) να καλύπτεται ετησίως, αντιπροσωπευτικό δείγμα, μετακινούμενων εργαζομένων, οδηγών, επιχειρήσεων και οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και μετακινούμενων εργαζομένων και οδηγών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμου. Οι καθ' οδόν έλεγχοι συμμόρφωσης με τον περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμο, περιορίζονται σε πτυχές που μπορούν να ελέγχονται

αποτελεσματικά με τον ταχογράφο και τις σχετικές συσκευές ελέγχου. Ολοκληρωμένος έλεγχος της συμμόρφωσης με τον περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμο, μπορεί να διενεργηθεί μόνο στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.»

(β) με την αντικατάσταση της παραγράφου (β) αυτού με την ακόλουθη νέα παράγραφο (β):

«(β) να ελέγχεται, κάθε χρόνο τουλάχιστον, το τρία τοις εκατό (3%), των ημερών που εργάζονται οι οδηγοί οχημάτων, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Στη διάρκεια του καθ' οδόν ελέγχου, επιτρέπεται στον οδηγό να επικοινωνεί με την έδρα της επιχείρησης, το διαχειριστή μεταφορών ή άλλο πρόσωπο ή οντότητα ώστε να παράσχει, πριν το πέρας του καθ' οδόν ελέγχου, τυχόν αποδείξεις που λείπουν από το όχημα, με την επιφύλαξη, της υποχρέωσης του οδηγού, να εξασφαλίζει την ορθή χρήση του ταχογράφου.»

~~(γ) με την προσθήκη, αμέσως μετά, την παράγραφο (γ) αυτού, της ακόλουθης νέας παραγράφου (δ):~~

«(δ) να οργανώνονται έλεγχοι συμμόρφωσης με τον περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμο, λαμβάνοντας υπόψη το σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας που προβλέπεται στους περί της Εφαρμογής Συστήματος Αποτίμησης της Επικινδυνότητας για τις Επιχειρήσεις Κανονισμούς του 2011 και 2017, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται. Στους ελέγχους αυτούς, 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.»

Επίσημη
Εφημερίδα της
Δημοκρατίας:
21.04.2011
12.05.2017

Τροποποίηση του
άρθρου 7 του

4. Το εδάφιο (2) του άρθρου 7 του βασικού νόμου, αντικαθίσταται από το

βασικού νόμου. ακόλουθο νέο εδάφιο (2):

«(2) Οι έλεγχοι, στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, προγραμματίζονται, λαμβάνοντας υπόψη, την προηγούμενη εμπειρία, όσον αφορά τις διάφορες κατηγορίες μεταφορών και επιχειρήσεων. Έλεγχοι διενεργούνται, επίσης, σε περιπτώσεις, που έχουν εντοπιστεί καθ' οδόν σοβαρές παραβάσεις του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ή του περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμου».

Τροποποίηση του άρθρου 9 του βασικού νόμου.

5. Το άρθρο 9 του βασικού Νόμου, αντικαθίσταται με το ακόλουθο νέο άρθρο 9:

«Έλεγχος οδηγών, οχημάτων και εγκαταστάσεων επιχειρήσεων.

9.(1) Η αρμόδια αρχή, σε συνεργασία με την αστυνομία, μεριμνά, ώστε να πραγματοποιούνται, τουλάχιστον έξι (6) φορές τον χρόνο, συντονισμένοι καθ' οδόν έλεγχοι οδηγών και οχημάτων, που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014. Επιπλέον, η αρμόδια αρχή, επιδιώκει την οργάνωση συντονισμένων ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

(2) Οι συντονισμένοι έλεγχοι, πραγματοποιούνται ταυτόχρονα με μια ή περισσότερες αρχές επιβολής του νόμου, άλλων κρατών μελών, καθεμία από τις οποίες, ενεργεί εντός της επικράτειας της.»

Τροποποίηση του άρθρου 10 του βασικού νόμου.

6. Το άρθρο 10 του βασικού Νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με τη διαγραφή, της επιφύλαξης της παραγράφου (γ) του εδαφίου (1).

(β) με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο (γ) του εδαφίου (1) αυτού, της ακόλουθης νέας παραγράφου (δ):

«(δ) να διασφαλίζει, την ανταλλαγή πληροφοριών, με τα άλλα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10Α του παρόντος Νόμου και του περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμου.»

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου 10Α

7. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το άρθρο 10 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 10Α:

«Ανταλλαγή πληροφοριών.

10Α. (1) Πληροφορίες που έχουν ανταλλαχθεί διμερώς, δυνάμει του άρθρου 22, παράγραφος 3, του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ανταλλάσσονται μεταξύ του φορέα που ορίζεται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 10 του παρόντος Νόμου και των αντίστοιχων φορέων των άλλων κρατών μελών, που έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή:

(α) τουλάχιστον μία φορά, ανά εξάμηνο, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της Οδηγίας (ΕΕ) 2020/1057.

(β) έπειτα από αιτιολογημένη αίτηση άλλου κράτους μέλους, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.

(2)(α) Ο φορέας, που ορίζεται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου

10 του παρόντος Νόμου, παρέχει τις πληροφορίες που ζητά ο αντίστοιχος φορέας, ενός άλλου κράτους μέλους, δυνάμει της παραγράφου (β) του εδαφίου (1), εντός εικοσιπέντε (25) εργάσιμων ημερών, από την παραλαβή της αίτησης. Οι φορείς της Δημοκρατίας και των άλλων κρατών μελών, 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.

(β) Όταν ο φορέας που ορίζεται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 10 του παρόντος Νόμου, ο οποίος έχει λάβει την αίτηση, θεωρεί ότι η αίτηση αυτή είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη, ενημερώνει αναλόγως το αντίστοιχο φορέα του άλλου κράτους μέλους που υπέβαλε την αίτηση, εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών, από την παραλαβή της αίτησης. Ο αντίστοιχος φορέας του άλλου κράτους μέλους που υπέβαλε την αίτηση, τεκμηριώνει περαιτέρω την αίτηση. Όταν ο φορέας του

άλλου κράτους μέλους, που υπέβαλε την αίτηση, δεν δύναται να τεκμηριώσει περαιτέρω την αίτηση, ο φορέας που ορίζεται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 10 του παρόντος Νόμου, που έχει λάβει την αίτηση, μπορεί να την απορρίψει.

(γ) Όταν είναι δύσκολη ή αδύνατη, η ανταπόκριση, σε αίτηση παροχής πληροφοριών ή η διενέργεια ελέγχων, επιθεωρήσεων ή ερευνών, ο φορέας, που ορίζεται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 10 του παρόντος Νόμου, που έχει λάβει την αίτηση, ενημερώνει αναλόγως, εντός δέκα (10) εργάσιμων ημερών, από την παραλαβή της αίτησης, το φορέα του άλλου κράτους μέλους 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.

(δ) Σε περίπτωση επίμονων καθυστερήσεων στη διαβίβαση των πληροφοριών από το φορέα του άλλου κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου είναι αποσπασμένος ο εργαζόμενος, η Επιτροπή

ενημερώνεται από το φορέα που ορίζεται, δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 10 του παρόντος Νόμου 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. 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.»

Τροποποίηση του άρθρου 11 του βασικού νόμου.

8. Το άρθρο 11 του βασικού νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με τη διαγραφή του εδαφίου (2).

(β) με την προσθήκη, αμέσως μετά από το εδάφιο (1) αυτού, των ακόλουθων νέων εδαφίων (1Α) και (1Β):

«(1Α) Η αρμόδια συνεργάζεται με τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών για την παροχή εκπαίδευσης και κατάρτισης στο προσωπικό τους, με βάση τα υφιστάμενα συστήματα εφαρμογής του παρόντος Νόμου.

(1B) Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι οι Επιθεωρητές είναι καλά καταρτισμένοι για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.».

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου 11A

9. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το άρθρο 11 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 11A:

«Ενημέρωση οδηγών

11A. Οι εργοδότες, είναι υποχρεωμένοι να εξασφαλίζουν, ότι οι οδηγοί τους, αποκτούν γνώσεις σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τον παρόντα Νόμο.».

Τροποποίηση του άρθρου 12 του βασικού νόμου.

10. Το άρθρο 12 του βασικού νόμου, αντικαθίσταται με το ακόλουθο νέο άρθρο:

«Πληροφορίες που υποβάλλονται στην Επιτροπή.

12. Οι πληροφορίες, οι οποίες υποβάλλονται από την αρμόδια αρχή, στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 17 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και το άρθρο 17 του περί της Ουσάνωσης του Χρόνου Εργασίας των

~~Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμου, περιλαμβάνουν τον αριθμό των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν, τον αριθμό των ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, τον αριθμό των εργάσιμων ημερών, που ελέγχθηκαν και τον αριθμό καθώς και τη φύση των παραβάσεων, που αναφέρθηκαν και καταδεικνύουν, εάν πρόκειται, για μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων.».~~

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου 16A

11. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το άρθρο 16 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 16A:

«Παραβίαση

16A.(1) Οποιοδήποτε πρόσωπο παραβιάζει την

ενωσιακών
Κανονισμών.

παράγραφο (1) του άρθρου 5, των παραγράφων (1), (2) και (3) του άρθρου 6, του άρθρου 7, των παραγράφων (2), (5), της πρώτης και δεύτερης υποπαραγράφου της παραγράφου (6), της πρώτης υποπαραγράφου της παραγράφου (6α), της υποπαραγράφου (β)(ii) της παραγράφου (6α), της υποπαραγράφου (δ) της παραγράφου (6α) του άρθρου 8, των παραγράφων (1) και (2) του άρθρου 10 του Κανονισμού 561/2006 και της παραγράφου (1) του άρθρου 3, της παραγράφου (1) του άρθρου 23, του άρθρου 27, των παραγράφων (1) και (3) του άρθρου 32, των παραγράφων (1) και (2) του άρθρου 33, των παραγράφων (1) έως (5) του άρθρου 34, των παραγράφων (1) και (2) του άρθρου 36 του Κανονισμού 165/2014, διαπράττει ποινικό αδίκημα.

(2) Το Δικαστήριο, κατά τη λήψη απόφασης για την επιβολή ποινής, για τη διάπραξη αδικήματος που αναφέρεται στο εδάφιο (1) αυτού, δύναται, να λάβει υπόψη του, το βαθμό σοβαρότητας της παράβασης, όπως αυτός κατηγοροποιείται στο Παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος Νόμου και να επιβάλει τις ποινές που προβλέπονται στο εδάφιο (3) αυτού.

(3) Δικαστήριο, το οποίο καταδικάζει, οποιοδήποτε πρόσωπο για παραβίαση των ενωσιακών Κανονισμών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, επιβάλλει τις ακόλουθες ποινές:

(α) για την ελαφρά παράβαση, ποινή φυλάκισης που δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα χίλια ευρώ (€1.000) ή και στις δύο αυτές ποινές μαζί,

(β) για σοβαρή παράβαση, ποινή φυλάκισης που δεν υπερβαίνει τους τέσσερις μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τα δύο χιλιάδες ευρώ (€2.000) ή και στις δύο αυτές ποινές μαζί,

(γ) για πολύ σοβαρή παράβαση, ποινή φυλάκισης που δεν υπερβαίνει τους πέντε μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις τρεις χιλιάδες ευρώ (€3.000) ή και στις δύο αυτές ποινές μαζί,

(δ) για την πλέον σοβαρή παράβαση, ποινή φυλάκισης που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις τέσσερις χιλιάδες ευρώ (€4.000) ή και στις δύο αυτές ποινές μαζί.».

Γροπτοποίηση του
άρθρου 17 του
βασικού νόμου

12. Το εδάφιο (1) του άρθρου 17 του βασικού νόμου, αντικαθίσταται με το ακόλουθο νέο εδάφιο (1):

«(1). Οποιοδήποτε πρόσωπο-

(α) Παραβαίνει οποιαδήποτε από τις διατάξεις του παρόντος Νόμου ή των εκδιδόμενων δυνάμει αυτού διαταγμάτων ή

β) παραβαίνει τις διατάξεις της παραγράφου (5) του άρθρου 6, της παραγράφου (4), της τρίτης υποπαραγράφου της παραγράφου (6), της παραγράφου (6β), της παραγράφου (7), της παραγράφου (8), της παραγράφου (8α) και της παραγράφου (9) του άρθρου 8, του άρθρου 9, των παραγράφων (4) και (5) του άρθρου 10, των άρθρων 12, 16 και 20 του

Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή τις διατάξεις των παραγράφων (4) και (4α) του άρθρου 3, της τελευταίας υποπαραγράφου, της παραγράφου (1) του άρθρου 8, των παραγράφων (1) και (7) του άρθρου 9, του άρθρου 10, της παραγράφου (2) του άρθρου 21, της δεύτερης και τρίτης υποπαραγράφου της παραγράφου (5) του άρθρου 22, της παραγράφου (5) του άρθρου 29, της παραγράφου (4) του άρθρου 32, των παραγράφων (6) και (7) του άρθρου 34, των άρθρων 35 και 37 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ή

(γ) επιτρέπει σε πρόσωπο που εργοδοτεί ή υπόκειται στις διαταγές του να προβαίνει σε οποιαδήποτε εκ των παραβάσεων που προβλέπονται στις παραγράφους (α) ή (β),

είναι ένοχο αδικήματος και, σε περίπτωση καταδίκης του, υπόκειται σε ποινή φυλάκισης που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες ή σε χρηματική ποινή που δεν υπερβαίνει τις τέσσερις χιλιάδες ευρώ (€4.000) ή και στις δύο αυτές ποινές μαζί.»

Τροποποίηση του άρθρου 20 του βασικού νόμου.

13. Η παράγραφος (β), του εδαφίου (2), του άρθρου 20 βασικού νόμου, αντικαθίσταται με την ακόλουθη νέα παράγραφο (β):

«(β) τις διαδικασίες, για την εισαγωγή, συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας, για τις επιχειρήσεις, ανάλογα με το σχετικό αριθμό και τη σοβαρότητα των παραβάσεων του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 165/2014, τις οποίες διαπράττει, μια συγκεκριμένη επιχείρηση:

Νοείται ότι, για την εισαγωγή του εν λόγω συστήματος αποτίμησης επικινδυνότητας, λαμβάνεται υπόψη, η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων, που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος Νόμου:

Νοείται περαιτέρω ότι, προκειμένου να διευκολυνθούν οι στοχευμένοι έλεγχοι καθ' οδόν, τα δεδομένα που περιέχονται στο σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας, είναι προσβάσιμα, από όλες τις αρχές ελέγχου της Δημοκρατίας, κατά τη στιγμή του ελέγχου και ότι ο φορέας που ορίζεται δυνάμει του εδαφίου (1) του άρθρου 10, του παρόντος Νόμου, θέτει τις πληροφορίες, που περιέχονται στο 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.».

Τροποποίηση του Μέρους Α, του Παραρτήματος Ι, του βασικού νόμου.

14. Το Μέρος Α, του Παραρτήματος Ι, του βασικού νόμου. τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση της παραγράφου (δ) από την ακόλουθη νέα παράγραφο (δ):

«(δ) για την περίοδο την αναφερόμενη στο άρθρο 36 παράγραφοι 1 και 2 του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 105/2014, περιπτώσεις κατά τις οποίες σημειώνεται υπέρβαση της επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος, η οποία ορίζεται ως κάθε περίοδος διάρκειας άνω του ενός (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 και οι κατηγορίες N3 και M3 ορίζονται στον περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμο»·

86 του 1972
37 του 1974
58 του 1976
20 του 1978
64 του 1978
72 του 1981
83 του 1983
75 του 1984
72 του 1985
134 του 1989
152 του 1991
241 του 1991
44 (I) του 1992
5 (I) του 1993
28 (I) του 1993
49 (I) του 1994

5 (I) ΤΟΥ 1996
45 (I) ΤΟΥ 1996
95 (I) ΤΟΥ 1996
56 (I) ΤΟΥ 1998
1 (I) ΤΟΥ 1999
18 (I) ΤΟΥ 1999
66 (I) ΤΟΥ 1999
117 (I) ΤΟΥ 1999
56(I) ΤΟΥ 2000
61 (I) ΤΟΥ 2000
80 (I) ΤΟΥ 2000
81 (I) ΤΟΥ 2000
110 (I) ΤΟΥ 2000
38 (I) ΤΟΥ 2001
98 (I) ΤΟΥ 2001
20 (I) ΤΟΥ 2002
237 (I) ΤΟΥ 2002
146 (I) ΤΟΥ 2003
174 (I) ΤΟΥ 2003
243 (I) ΤΟΥ 2004
255 (I) ΤΟΥ 2004
270 (I) ΤΟΥ 2004
153 (I) ΤΟΥ 2005
6 (I) ΤΟΥ 2006
71 (I) ΤΟΥ 2006
145 (I) ΤΟΥ 2006
107 (I) ΤΟΥ 2007
5 (I) ΤΟΥ 2008
102(I) ΤΟΥ 2008
113(I) ΤΟΥ 2009
5(I) ΤΟΥ 2010
8(I) ΤΟΥ 2010
93(I) ΤΟΥ 2011
109(I) ΤΟΥ 2012
166(I) ΤΟΥ 2012
100(I) ΤΟΥ 2013
1(I) ΤΟΥ 2014
11(I) ΤΟΥ 2014
121(I) ΤΟΥ 2014
143(I) ΤΟΥ 2014
172(I) ΤΟΥ 2014
189(I) ΤΟΥ 2014
10(I) ΤΟΥ 2015
24(I) ΤΟΥ 2015
29(I) ΤΟΥ 2015
202(I) ΤΟΥ 2015
1(I) ΤΟΥ 2016
12(I) ΤΟΥ 2016
14(I) ΤΟΥ 2016
103(I) ΤΟΥ 2017
8(I) ΤΟΥ 2018
93(I) ΤΟΥ 2018
154(I) ΤΟΥ 2018
47(I) ΤΟΥ 2019
61(I) ΤΟΥ 2019
146(I) ΤΟΥ 2019
105(I) ΤΟΥ 2020
129(I) ΤΟΥ
2020.»

(β) με την αντικατάσταση της παραγράφου (στ), από την ακόλουθη νέα παράγραφο (στ):

«(στ) σωστή 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.»

(γ) με την αντικατάσταση της παραγράφου (ζ), από την ακόλουθη νέα παράγραφο (ζ):

«(ζ) 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 που ανακτώνται με τον εξοπλισμό που αναφέρεται στο Παράρτημα II του παρόντος Νόμου ή/και στις εκτυπώσεις.»

(δ) με την προσθήκη, αμέσως μετά τη παράγραφο (η), της ακόλουθης νέας παραγράφου (θ) ως ακολούθως:

«(θ) ο αυξημένος μέγιστος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας των 60 ωρών όπως ορίζεται στο εδάφιο (1) του άρθρου 5 του περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμου, άλλος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας όπως ορίζεται στα άρθρα 5 και 6 του ίδιου Νόμου, μόνο υπό την προϋπόθεση ότι η τεχνολογία επιτρέπει τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων.»

Τροποποίηση του Μέρους Β, του Παραρτήματος Ι, του βασικού νόμου.

15. Το Μέρος Β, του Παραρτήματος Ι του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την διαγραφή των παραγράφων (β) και (γ).

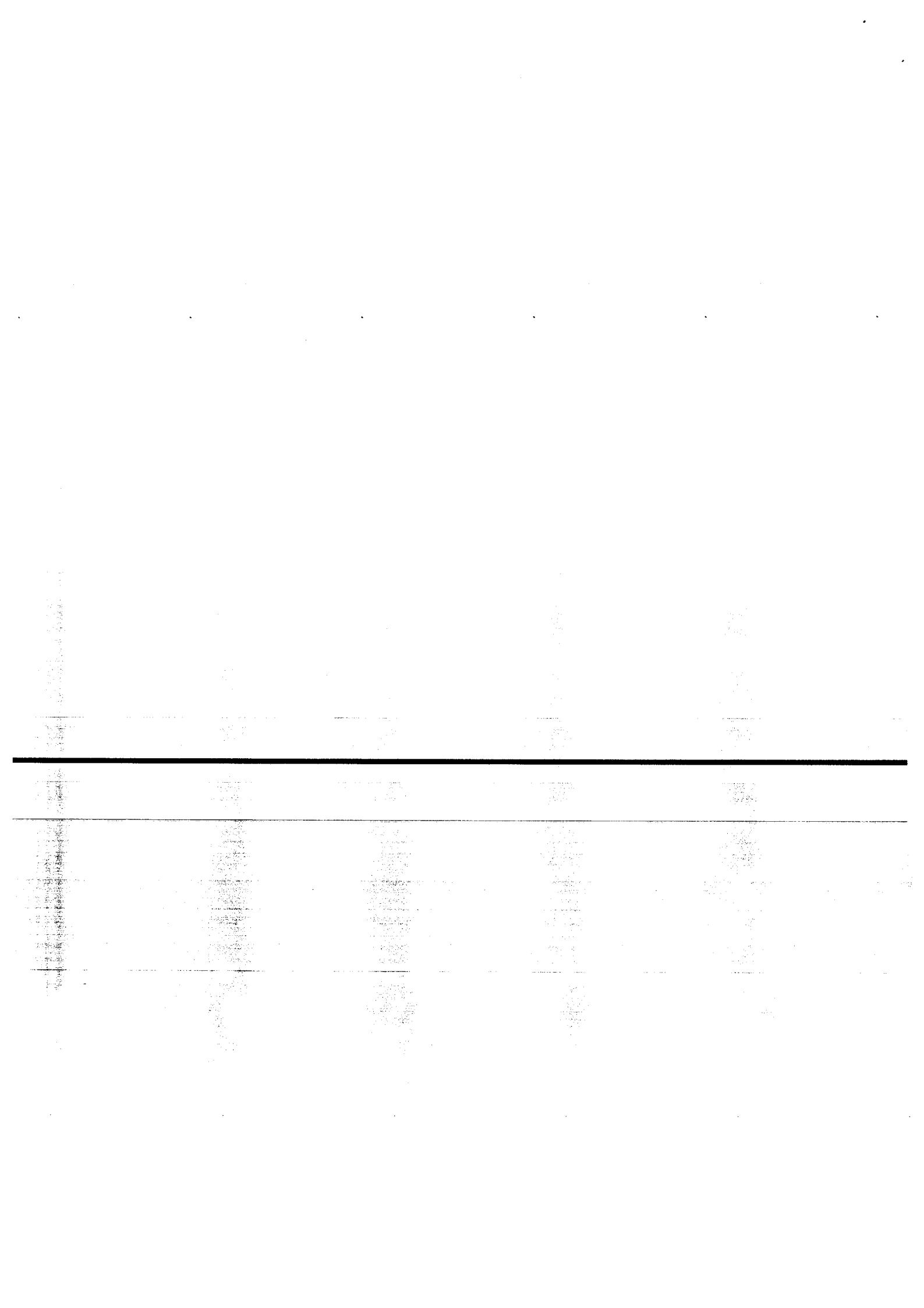
(β) με την προσθήκη, αμέσως μετά την παράγραφο (α) των ακόλουθων νέων παραγράφων (β), (γ), (δ) και (ε):

«(β) η τήρηση του δεκαπενθημέρου ορίου των ωρών οδήγησης.

(γ) τα φύλλα καταγραφής, τα δεδομένα και οι εκτυπώσεις της μονάδας του οχήματος και της κάρτας του οδηγού.

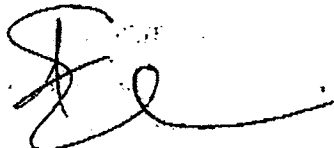
(δ) ο μέγιστος μέσος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας, τα διαλείμματα και οι απαιτήσεις νυκτερινής εργασίας, όπως ορίζεται στα άρθρα 5, 6 και 8 του περί της Οργάνωσης του Χρόνου Εργασίας των Εκτελούντων Κινητές Δραστηριότητες Οδικών Μεταφορών Νόμου και

(ε) η 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.»



ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

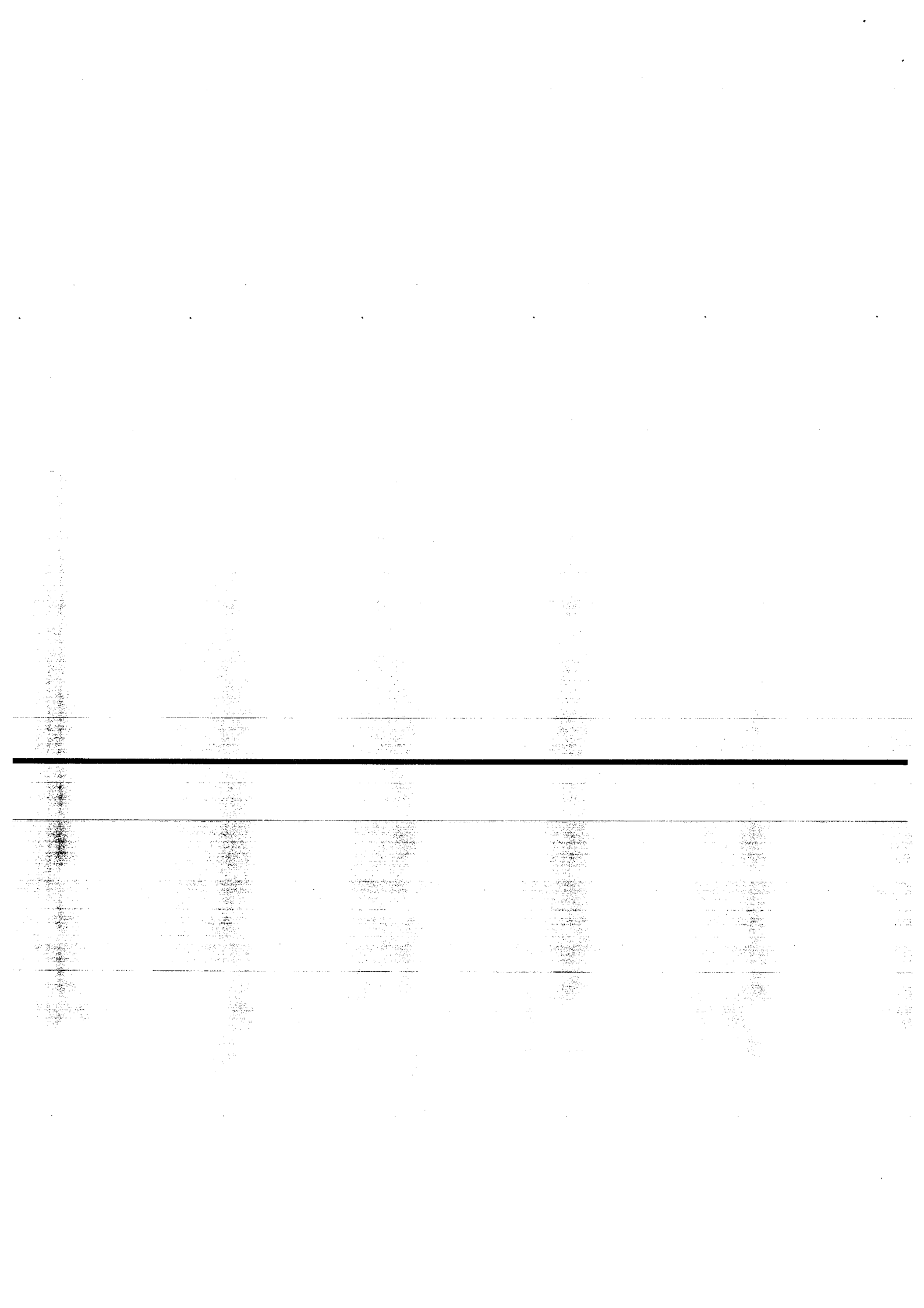
Σκοπός του παρόντος τροποποιητικού νομοσχεδίου, είναι η μερική εναρμόνιση με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Ιουλίου 2020 για τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 καθώς και η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων.



Γιώργος Α. Σαββίδης

Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας

20 Σεπτεμβρίου 2022



ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	
<p>Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας</p> <p><i>Σημ.: Σε περίπτωση που δεν εξυπακούεται να καταγραφεί και ο τίτλος της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας</i></p>	<p>Ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022</p> <p>Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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</p>
Αρμόδιο Υπουργείο	Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	Τμήμα Εργασιακών Σχέσεων
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Χρίστος Χρίστου
	Τίτλος: Λειτουργός Εργασιακών Σχέσεων
	e-mail: cchristou@dlr.mlsi.gov.cy
	Τηλέφωνο: 22803116

¹ Σε περίπτωση νέας νομοθεσίας, να γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες διατάξεις του νομοσχεδίου όπου διαφαίνεται το βασικό αντικείμενο, η στόχευση, η ρυθμιζόμενη ομάδα στόχος και οι βασικές ρυθμίσεις που εισάγει το νομοσχέδιο. Σε περίπτωση πλήρους κατάργησης υφιστάμενης νομοθεσίας δεν απαιτείται ο προσδιορισμός των επιμέρους διατάξεων.

² Σε περίπτωση εναρμονιστικής με το ευρωπαϊκό δίκαιο νομοθεσίας πρέπει να υποβάλλεται συγκριτικός πίνακας αντιστοιχίας των προνοιών της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και των αντίστοιχων στο προτεινόμενο νομοσχέδιο

Νέα νομοθεσία		
Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας		
Τροποποίηση / αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας	✓	<p>Οι κυριότερες τροποποιήσεις που επιφέρει η νέα οδηγία είναι οι ακόλουθες:</p> <p>1. Κατά τους ελέγχους στο δρόμο και στις επιχειρήσεις, θα πρέπει να ελέγχονται πλέον και διατάξεις της Οδηγίας 2002/15/ΕΚ (π.χ. ο χρόνος εργασίας των οδηγών).</p> <p>2. Η Επιτροπή, με εκτελεστικές πράξεις, θα καθορίσει κοινό τύπο/φόρμουλα για αποτίμηση του βαθμού επικινδυνότητας των επιχειρήσεων.</p>
Κωδικοποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας		
Πότε λήγει η προθεσμία υιοθέτησης της Οδηγίας;	2/2/2022	
Να επισημανθούν τυχόν προβλήματα / εμπόδια για έγκαιρη εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας και τυχόν συνέπειες από τη μη έγκαιρη υιοθέτηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.		
Εκκρεμούν τυχόν νομικά μέτρα εναντίον της Κυπριακής Δημοκρατίας σε σχέση με την υπό αναφορά ευρωπαϊκή νομοθεσία; Παρακαλώ εξηγήστε και επισυνάψτε τυχόν σχετική αλληλογραφία (EU Pilot).		

ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ		
B1.1	Αντικείμενο / στόχευση νομοθεσίας	Οι κύριοι στόχοι της νέας Οδηγίας είναι να εξασφαλιστούν κατάλληλες συνθήκες εργασίας και κοινωνικής προστασίας των οδηγών και να αποτραπούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.
B1.2	Έχει διεξαχθεί Ανάλυση Αντίκτυπου για τη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ και ποια τα κύρια συμπεράσματά της?	Ναι. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017SC0187&from=EN
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	Τροποποίηση των περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων Νόμων του 2007 έως 2017.
B2.2	Δεύτερη επιλογή	
B2.3	Τρίτη επιλογή	
...	...	
B2α	Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	Η υπό τροποποίηση νομοθεσία μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο τις διατάξεις της Οδηγίας 2006/22/ΕΚ. Η νέα Οδηγία, τροποποιεί την Οδηγία 2006/22/ΕΚ και ως εκ τούτου η πρώτη επιλογή εκ των πραγμάτων είναι και η μοναδική.
B3.1		

	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/ υπηρεσίες/ τμήματα;	Ναι	Το προτεινόμενο νομοσχέδιο αποστάληκε με επιστολή στα εμπλεκόμενα τμήματα/υπηρεσίες για σχόλια.
B3.2	Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος, με ποιους φορείς και ποια τα κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά); <i>[Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i>		Ο διάλογος πραγματοποιήθηκε στα στάδια αξιολόγησης εναλλακτικών επιλογών και σύνταξης. Συμμετείχαν τα ακόλουθα τμήματα/υπηρεσίες τα οποία συμφώνησαν: Τμήμα Εργασίας, Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, Αστυνομία, Τμήμα Οδικών Μεταφορών και Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών
B4.1	Έχει πραγματοποιηθεί δημόσια διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων;	Ναι	
B4.2	Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;		Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε στο στάδιο σύνταξης της νομοθεσίας.
B4.3	Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση; Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί περαιτέρω κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμμετείχαν σε διαδικασίες διαβούλευσης οι εκπρόσωποι της		ΟΕΒ, ΚΕΒΕ, ΣΕΚ, ΠΕΟ και ΔΕΟΚ, Γενική Συνομοσπονδία Παγκυπρίων Οργανώσεων Βιοτεχνών Επαγγελματιών Καταστηματαρχών και Σύνδεσμο Οδηγών Τουριστικών Λεωφορείων.

	επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (SME Test)		
B4.4	Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της δημόσιας διαβούλευσης σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;	Η γραπτή επικοινωνία και οι συσκέψεις. Η διαβούλευση είχε διάρκεια περίπου δύο εβδομάδες.	
B4.5	Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης; [Παρακαλώ επισυνάψετε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]	Οι κοινωνικοί εταίροι συμφώνησαν με το προτεινόμενο νομοσχέδιο. Οι αυτοκινητιστικές οργανώσεις ενημερώθηκαν γραπτώς και δεν είχαν οποιαδήποτε σχόλια για το προτεινόμενο νομοσχέδιο.	
	Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας;		√
	[Αν Ναι, να επισυναφθεί]		
B5.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός οικονομικός αντίκτυπος για τους πολίτες / νοικοκυριά, τις επιχειρήσεις ή αντίκτυπος στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6]	√	
B5.2	Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για	Όχι	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)

	τους πολίτες μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης; [Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.4]				
B5.3	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης				
B5.4α	Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι
	[Απαντήστε Ναι/Όχι για κάθε κατηγορία. Αν Όχι σε όλες προχωρήστε στην ερώτηση B5.6]				
B5.4β	Πληθυσμός επιχειρήσεων που επηρεάζονται (αν Ναι στη B5.4α)				
B5.4γ	Εκτίμηση ΔΦ για κάθε κατηγορία (αν Ναι στη B5.4α)	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)			

³ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θεωρούνται αυτές που εργοδοτούν λιγότερους από 250 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα €50 εκ. ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους δεν υπερβαίνει τα €43 εκ..

B5.4δ	<p>Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης</p>				
<p>ΜΕΤΡΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ</p> <p>Επισημαίνεται ότι η B5.4δ αφορά μόνο τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις. Η B5.5 αφορά όλες τις επιχειρήσεις, ανεξαρτήτως μεγέθους. Η B6.1 και η B6.2 αφορούν την αξιολόγηση των μέτρων μετριασμού του αντίκτυπου που προκύπτει από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας.</p>					
B5.5	<p>Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί; Αν Όχι, να αιτιολογηθεί.</p>				
B6.1	<p>Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός αντίκτυπος ως προς τη δομή, οργάνωση και λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας?</p> <p>[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7]</p>	Όχι			
B6.2	<p>Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ για τη δημόσια υπηρεσία μέσω πρόσθετων διαδικασιών;</p>	Όχι	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)		

	[Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β7]		
B6.3	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
B7.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός κοινωνικός αντίκτυπος? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση Β8]	Όχι	
B8.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος?	Όχι	
	[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]		
B9	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ	Πολίτες	Επιχειρήσεις
B9.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία περιλαμβάνει πρόνοιες πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας; Αν Ναι, ποιες είναι αυτές και γιατί;	Όχι	
B9.2	Εκτίμηση τυχόν πρόσθετου ΔΦ που προκύπτει ως αποτέλεσμα	Πολίτες	Επιχειρήσεις
		Δημόσια Υπηρεσία	

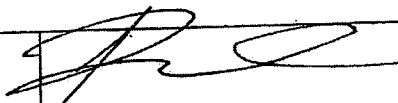
	των πρόσθετων προϊόντων (Αν Ναι στη Β9.1)			
--	-------------------------------------------	--	--	--

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ

1. Αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών	Ναι. Η προτεινόμενη επιλογή θεωρήθηκε ως η καταλληλότερη.	
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης	Πραγματοποιήθηκε διάλογος τόσο με τα εμπλεκόμενα τμήματα/υπηρεσίες, όσο και με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αυτοκινητιστικές οργανώσεις.	
3. Καταγραφή βασικών οικονομικών, κοινωνικών ή/και περιβαλλοντικών επιπτώσεων		
4. Εκτίμηση ΔΦ		
5. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις {Σύνοψη SME Test}		
6. Εκτίμηση «Επιχρύσωσης» νομοθεσίας (gold plating)		

Επιβεβαιώνεται ότι το περιεχόμενο της πιο πάνω ΑΑ έχει ελεγχθεί και τα αποτελέσματα αυτής επικυρώνονται από τον/η Γενικό Διευθυντή/ρια του Υπουργείου

Υπογραφή



Όνοματεπώνυμο

Ανδρέας Ζαχαριάδης

Τίτλος/Υπουργείο

Γενικός Διευθυντής

Ημερομηνία

17/9/2021

[Το παρόν Τμήμα συμπληρώνεται από εκπρόσωπο της Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test]

Συμπληρώστε βάση σχετικής αξιολόγησης για το επίπεδο/ποιότητα ανάλυσης στην κάθε υπο-ενότητα και συνολικά

[Επιλέξτε με V το καταλληλότερο μεταξύ ME – Μη Επαρκής, Ι- Ικανοποιητική, Π – Πλήρης και επεξηγήστε αν κρίνεται αναγκαίο]

1. Αναγκασιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών ρύθμισης					
2. Διαδικασίες διαβούλευσης – εμπλοκή επιχειρηματικής κοινότητας					
3. Ανάλυση Αντίκτυπου στο σύνολο και στις επιμέρους κατηγορίες επιχειρήσεων					
4. Προώθηση ή αιτιολόγηση της					

μη προώθησης μέτρων μετριασμού (όπου εφαρμόζεται)					
Συνολική Αξιολόγηση του SME Test					
Ημερομηνία παραλαβής του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου					
Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test					
Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο:					
Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο:					
Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test	Όνομα:				
	Email:				
	Τηλέφωνο:				
Υπογραφή					



ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:
«Ο ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΑΠΟΣΠΑΣΗΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΟΧΗΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΣΥΝΑΦΗ ΘΕΜΑΤΑ (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2022»

Προοίμιο. Για σκοπούς εναρμόνισης με τη πράξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τίτλο:

Επίσημη «Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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»,

Επίσημη
Εφημερίδα
της Ε.Ε.: L 249,
31.7.2020,
σ. 49.

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός
τίτλος.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα Νόμους του 2017 και 2020 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα Νόμοι του 2017 έως 2022.

Τροποποίηση του
άρθρου 2 του
βασικού νόμου.

2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την αντικατάσταση του ορισμού «αρμόδιες αρχές στα πλαίσια του συστήματος IMI» με τον ακόλουθο ορισμό:

«αρμόδιες αρχές στα πλαίσια του συστήματος IMI» σημαίνει:

- (α) το Τμήμα Εργασίας,
- (β) το Τμήμα Εργασιακών Σχέσεων
- (γ) το Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας,
- (δ) το Τμήμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων,
- (ε) το Τμήμα Αρχείου Πληθυσμού και Μετανάστευσης,
- (στ) το Τμήμα Εφόρου Εταιρειών και Επίσημου Παραλήπτη, και
- (ζ) το Τμήμα Φορολογίας και
- (η) το Τμήμα Οδικών Μεταφορών».

- (β) με την αντικατάσταση του ορισμού του όρου «αποσπασμένος» με τον ακόλουθο ορισμό:

««αποσπασμένος» σημαίνει τον εργαζόμενο, περιλαμβανομένου και τον εργαζόμενο οδηγό που εκτελεί ενδομεταφορές σύμφωνα με τους Κανονισμούς 1072/2009 και 1073/2009, ο οποίος εργάζεται συνήθως στο έδαφος κράτους μέλους και τον οποίο η επιχείρηση αποσπά προσωρινά στο έδαφος της Δημοκρατίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του εδαφίου (2) του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου, για να εκτελέσει την εργασία του για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα.»

- (γ) με την ένθεση στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά των ακόλουθων όρων και των ορισμών τους:

««οδηγός» σημαίνει τον οδηγό όπως ορίζεται στον Κανονισμό 561/2006».

«διαχειριστής μεταφορών» σημαίνει το διαχειριστή μεταφορών που ορίζεται στο Άρθρο 4 του Κανονισμού 1071/2009».

«διμερής μεταφορά εμπορευμάτων» σημαίνει μεταφορά εμπορευμάτων, με βάση σύμβαση μεταφοράς, από το κράτος μέλος εγκατάστασης που ορίζεται στο άρθρο 2, παράγραφος 8 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 στη Δημοκρατία ή από τη Δημοκρατία στο κράτος μέλος εγκατάστασης·

«διμερής μεταφορά επιβατών» σημαίνει μεταφορά υπό διεθνή έκτακτη ή τακτική μεταφορά επιβατών, κατά την έννοια του Κανονισμού 1073/2009, όταν ο οδηγός πραγματοποιεί οποιαδήποτε από τις ακόλουθες ενέργειες:

- (α) επιβιβάζει επιβάτες στο κράτος μέλος εγκατάστασης και τους αποβιβάζει στη Δημοκρατία·
- (β) επιβιβάζει επιβάτες στη Δημοκρατία και τους αποβιβάζει στο κράτος μέλος εγκατάστασης· ή
- (γ) επιβιβάζει και αποβιβάζει επιβάτες στο κράτος μέλος εγκατάστασης για τους σκοπούς πραγματοποίησης τοπικών εκδρομών στη Δημοκρατία, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1073/2009·»·

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 102,
11.4.2006, σ. 1.

«Κανονισμός 561/2006» σημαίνει τον Κανονισμό (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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται·

Επίσημη
Εφημερίδα της

«Κανονισμός 1071/2009» σημαίνει τον Κανονισμό (ΕΚ) 1071/2009 του

Ε.Ε.: L 300,
14.11.2009, σ. 51.

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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 300,
14.11.2009, σ. 72.

«Κανονισμός 1072/2009» σημαίνει τον Κανονισμό (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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.: L 300,
14.11.2009, σ. 88.

«Κανονισμός 1073/2009» σημαίνει τον Κανονισμό (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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται»

Τροποποίηση του
άρθρου 3 του
βασικού νόμου.

3. Το εδάφιο 1 του άρθρου 3 του βασικού νόμου, τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά την παράγραφο (β), της ακόλουθης νέας παραγράφου (γ):

«(γ) η θέσπιση ειδικών μέτρων ελέγχου των επιχειρήσεων που αποσπούν εργαζόμενους οδηγούς δυνάμει της παραγράφου (α) του εδαφίου (2) του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου.»

Τροποποίηση του
άρθρου 4 του
βασικού νόμου.

4. Το άρθρο 4 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (3) αυτού του ακόλουθου

νέου εδαφίου (3Α):

«(3Α) Ο παρών Νόμος δεν εφαρμόζεται στις κατηγορίες εργαζομένων οδηγών που προβλέπονται στο άρθρο 4Α του παρόντος Νόμου.»

(β) με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (4) αυτού του ακόλουθου νέου εδαφίου (5):

«(5) 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.»

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου 4Α.

5. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το άρθρο 4 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 4Α:

«Εξαιρέσεις εργαζομένων οδηγών.

4Α. Ο παρών Νόμος δεν εφαρμόζεται:

(1)(α) Στον εργαζόμενο οδηγό που εκτελεί διμερείς μεταφορές εμπορευμάτων, με την προϋπόθεση ότι καταγράφει χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, δυνάμει της παραγράφου 7 του άρθρου 34 του Κανονισμού 1071/2009.

(β) Η εξαίρεση για τις διμερείς μεταφορές εμπορευμάτων που προβλέπεται στην παράγραφο (α) του παρόντος εδαφίου, εφαρμόζεται 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.

(γ) 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 στην παράγραφο (β) του παρόντος εδαφίου ισχύει για μέγιστο αριθμό δύο επιπλέον δραστηριοτήτων φόρτωσης και/ή εκφόρτωσης, υπό τους όρους που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο.

(δ) Οι εξαιρέσεις για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζονται στις παραγράφους (β) και (γ) του παρόντος εδαφίου 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 δεύτερο και τρίτο εδάφιο του παρόντος άρθρου ισχύουν αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα εφοδιασμένα με

ευφυείς ταχογράφους, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω Κανονισμού.

(2)(α) Στον εργαζόμενο οδηγό που εκτελεί διμερείς μεταφορές επιβατών, με την προϋπόθεση ότι καταγράφει χειροκίνητα τα δεδομένα διέλευσης των συνόρων, δυνάμει της παραγράφου 7 του άρθρου 34 του Κανονισμού 1071/2009.

(β) Η εξαίρεση για τις διμερείς μεταφορές επιβατών που προβλέπεται στην παράγραφο (α) του παρόντος εδάφιο, εφαρμόζεται, επίσης όταν, επιπλέον της διμερούς μεταφοράς, ο οδηγός 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.

(γ) Η εξαίρεση αυτή για επιπλέον δραστηριότητες που ορίζεται στην παράγραφο (β) του παρόντος εδαφίου 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 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 δεύτερο εδάφιο του παρόντος άρθρου ισχύει αποκλειστικά για τους οδηγούς που χρησιμοποιούν οχήματα εφοδιασμένα με ευφυείς ταχογράφους, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10 του εν λόγω Κανονισμού.

(3) Στον εργαζόμενο οδηγό που διέρχεται από το έδαφος κράτους μέλους χωρίς να προβαίνει σε φόρτωση ή εκφόρτωση εμπορευμάτων και επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών.

(4) Στον εργαζόμενο οδηγό που εκτελεί την αρχική ή τελική οδική διαδρομή μιας συνδυασμένης μεταφοράς, όπως ορίζεται στην 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, όπως αυτή εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, εάν η οδική διαδρομή από μόνη της συνιστάται σε διμερείς μεταφορές όπως ορίζεται στο εδάφιο (1), του παρόντος άρθρου.»

Τροποποίηση του άρθρου 7 του βασικού νόμου.

6. Το άρθρο 7 του βασικού τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο 5, του ακόλουθου νέου εδαφίου (6):

«(6) Για τους σκοπούς του εδαφίου 1(α) του παρόντος άρθρου, η απόσπαση εργαζόμενου οδηγού δυνάμει της παραγράφου (α) του εδαφίου (2) του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου, θεωρείται ότι λήγει όταν ο οδηγός εγκαταλείπει το έδαφος της Δημοκρατίας 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.».

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη νέου άρθρου 11Α.

7. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το άρθρο 11 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου 11Α:

«Μέτρα ελέγχου για τις οδικές μεταφορές.

11Α.-(1) Κατ' εξαίρεση του άρθρου 11, οι επιχειρήσεις που αποσπούν εργαζόμενους οδηγούς δυνάμει της παραγράφου (α) του εδαφίου (2) του άρθρου 4 του παρόντος Νόμου είναι υποχρεωμένες:

(α) να υποβάλουν δήλωση απόσπασης στην Αρμόδια Αρχή της Δημοκρατίας 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 1024/2012. Η εν λόγω δήλωση απόσπασης περιλαμβάνει τις παρακάτω πληροφορίες:

- (i) την ταυτότητα της επιχείρησης που αναφέρεται στο εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου, 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 την Αρμόδια Αρχή στη Δημοκρατία 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) να εξασφαλίζουν ότι ο οδηγός έχει στη διαθεσή 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·
- (ii) αποδείξεις ως προς τις μεταφορές που λαμβάνουν χώρα στη Δημοκρατία, όπως ηλεκτρονική φορτωτική (e-CMR) ή τις αποδείξεις που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος (3) του Κανονισμού

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 561/2006 και 165/2014·
- (γ) να αποστείλουν μέσω της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης, μετά την περίοδο της απόσπασης και κατόπιν άμεσου αιτήματος της Αρμόδια Αρχής της Δημοκρατίας, όπου πραγματοποιήθηκε η απόσπαση, αντίγραφα των εγγράφων που αναφέρονται στις υποπαραγράφους (ii) και (iii) της παραγράφου (β) του εδαφίου 1 του παρόντος άρθρου 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 5 των περί Ενημέρωσης του Εργοδοτούμενου από τον Εργοδότη για τους Όρους που διέπουν τη Σύμβαση ή τη Σχέση Εργασίας Νόμων του 2000 και 2007, τα δελτία καταγραφής χρόνου που αφορούν την εργασία του οδηγού και τις αποδείξεις πληρωμής.
- (δ) να εξασφαλίζουν ότι οι οδηγοί τους αποκτούν γνώσεις σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τον

παρόντα Νόμο.

(2) Οι επιχειρήσεις που αναφέρονται στο εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου είναι υποχρεωμένες να αποστείλουν τα έγγραφα τεκμηρίωσης μέσω της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης το αργότερο οκτώ (8) εβδομάδες από την ημερομηνία του αιτήματος. Εάν η επιχείρηση δεν υποβάλει την απαιτούμενη τεκμηρίωση εντός της προβλεπόμενης χρονικής περιόδου, η Αρμόδια Αρχή μπορεί να ζητήσει, μέσω του IMI, συνδρομή από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης, σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 του παρόντος Νόμου. Όταν πραγματοποιείται ένα τέτοιο αίτημα αμοιβαίας συνδρομής, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης της επιχείρησης έχουν πρόσβαση στη δήλωση απόσπασης και σε άλλες σχετικές πληροφορίες που έχει υποβάλει η επιχείρηση μέσω της συνδεδεμένης στο IMI δημόσιας διασύνδεσης.

(3) Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκατάστασης εξασφαλίζουν ότι τα έγγραφα που ζητά η Αρμόδια Αρχή της Δημοκρατίας στην οποία πραγματοποιήθηκε η απόσπαση παρέχονται μέσω του IMI εντός εικοσιπέντε (25) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία του αιτήματος αμοιβαίας συνδρομής.

(4) Για σκοπούς εξακρίβωσης κατά πόσο οι οδηγοί δεν πρέπει να θεωρούνται αποσπασμένοι, σύμφωνα με τα εδάφια 1 και 2 του άρθρου 4Α του παρόντος Νόμου, ο οδηγός είναι υποχρεωμένος 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 1072/2009, καθώς και τις καταγραφές του ταχογράφου όπως αναφέρεται στην παράγραφο (iii) του εδαφίου (β) του παρόντος άρθρου.

(5) Η Αρμόδια Αρχή, αποφεύγει άσκοπες καθυστερήσεις κατά την υλοποίηση των μέτρων ελέγχου οι οποίες δύναται να έχουν επιπτώσεις κατά τις ημερομηνίες απόσπασης.

(6) Η Αρμόδια Αρχή μαζί με τις άλλες αρμόδιες αρχές στα πλαίσια του συστήματος IMI στο έδαφος της Δημοκρατίας συνεργάζονται στενά με τις άλλες αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και παρέχουν αμοιβαία βοήθεια και όλες τις συναφείς πληροφορίες σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 του παρόντος Νόμου και του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ.1071/2009.

(7) Για τους σκοπούς του ελέγχου, η επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να διατηρεί ενημερωμένες στη δημόσια διασύνδεση που είναι συνδεδεμένη στο IMI τις δηλώσεις απόσπασης που αναφέρονται στην παράγραφο (α) του εδαφίου (1) του παρόντος άρθρου.

(8) Η Αρμόδια Αρχή παρέχει στους εθνικούς κοινωνικούς εταίρους, με το IMI ή άλλο μέσο που αποφασίζει η ίδια, τις σχετικές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στο IMI στον βαθμό που απαιτείται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί απόσπασης και σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο και τις εθνικές

πρακτικές, υπό την προϋπόθεση ότι:

- (α) οι πληροφορίες αφορούν απόσπαση στο έδαφος της Δημοκρατίας·
- (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 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, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.».

Τροποποίηση του άρθρου 14 του βασικού νόμου

8. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (1) του άρθρου 14 αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου (1Α):

«(1Α) Η Αρμόδια Αρχή διασφαλίζει ότι οι όροι και οι συνθήκες απασχόλησης που αναφέρονται στο άρθρο 7 του παρόντος Νόμου διατίθενται με προστό και διαφανή τρόπο στις επιχειρήσεις μεταφορών από άλλα κράτη μέλη και στους αποσπασμένους οδηγούς. Οι σχετικές πληροφορίες καλύπτουν, ειδικότερα τα συστατικά στοιχεία αποδοχών που καθίσταται υποχρεωτικά με τις εν λόγω πράξεις, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συλλογικών συμβάσεων που ισχύουν γενικά για όλες τις παρόμοιες επιχειρήσεις στη σχετική γεωγραφική περιοχή.».

Τροποποίηση του
άρθρου 20 του
βασικού νόμου

9. Το άρθρο 20 του βασικού νόμου τροποποιείται με την προσθήκη αμέσως μετά το εδάφιο (2) αυτού του ακόλουθου νέου εδαφίου (3):

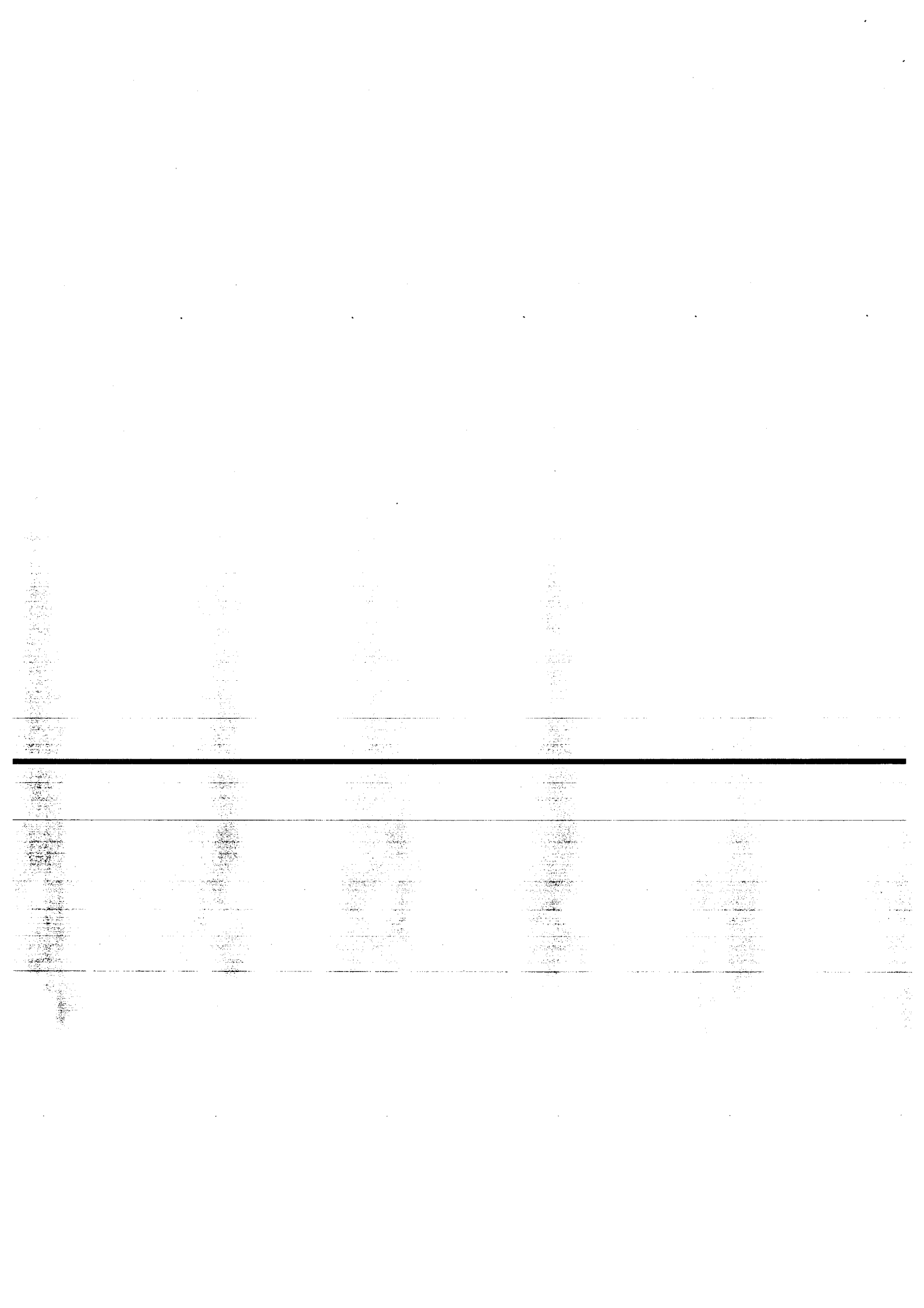
Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (I):
21.04.2001
12.05.2014.

«(3) Οι επιθεωρήσεις και οι έλεγχοι συμμόρφωσης των επιχειρήσεων μεταφορών εστιάζονται στις επιχειρήσεις υψηλής επικινδυνότητας, όπως προκύπτουν από τους περί της Εφαρμογής Συστήματος Αποτίμησης της Επικινδυνότητας για τις Επιχειρήσεις Κανονισμούς του 2011, όπως εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίσταται.

Τροποποίηση του
άρθρου 34 του
βασικού Νόμου.


10. Το άρθρο 34 του βασικού νόμου τροποποιείται με την μετατροπή του κειμένου σε εδάφιο (1) και την προσθήκη αμέσως μετά του ακόλουθου εδαφίου (2):

«(2) Το εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται και για τους αποστολείς, τους πράκτορες μεταφορών, τους εργολάβους και τους υπεργολάβους σε περίπτωση που γνώριζαν ή δεδομένων όλων των σχετικών περιστάσεων όφειλαν να γνωρίζουν, ότι οι υπηρεσίες μεταφορών που ανέθεσαν ενείχαν παράβαση ή παράλειψη συμμόρφωσης με τις διατάξεις του άρθρου 11Α του παρόντος νόμου.».



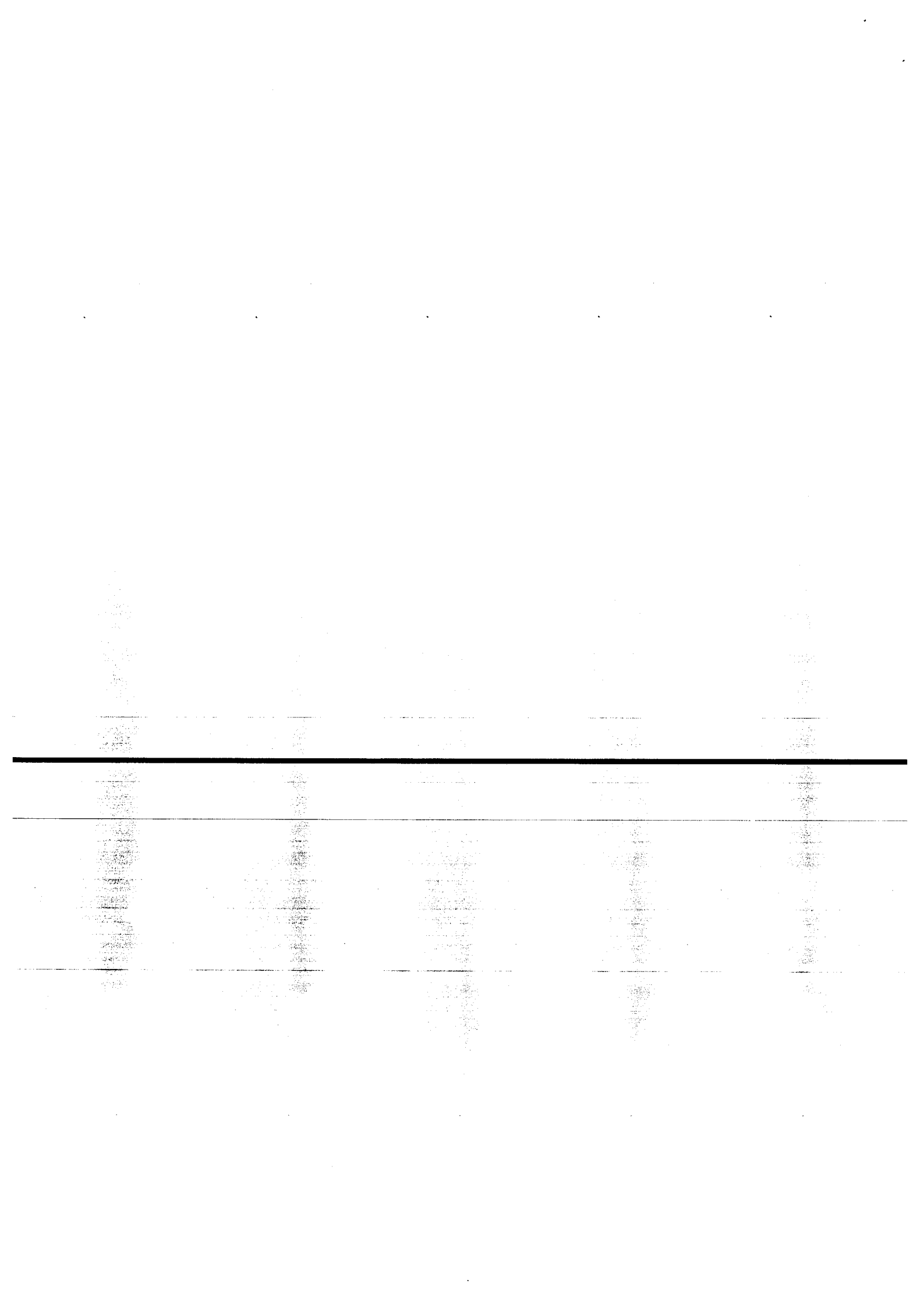
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Σκοπός του παρόντος νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του περί της Απόσπασης των Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα Νόμου, ώστε να επιτευχθεί εναρμόνιση με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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/.



Γιώργος Α. Σαββίδης
Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας

5 Ιουλίου 2022



ΕΝΟΤΗΤΑ Α: ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	
<p>Τίτλος Προτεινόμενης Νομοθεσίας</p> <p><i>Σημ.: Σε περίπτωση που δεν εξυπακούεται να καταγραφεί και ο τίτλος της σχετικής ευρωπαϊκής νομοθεσίας</i></p>	<p>Ο περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για Συναφή Θέματα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022</p> <p>Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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</p>
Αρμόδιο Υπουργείο	Υπουργείο Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων
Αρμόδιο Τμήμα/ Υπηρεσία/ Γραφείο εφαρμογής της προτεινόμενης νομοθεσίας	Τμήμα Εργασίας και Τμήμα Εργασιακών Σχέσεων
Στοιχεία επικοινωνίας λειτουργού αρμόδιου για διεξαγωγή ΑΑ	Όνομα: Χρίστος Χρίστου
	Τίτλος: Λειτουργός Εργασιακών Σχέσεων
	e-mail: cchristou@dlr.mlsi.gov.cy
	Τηλέφωνο: 22803116

¹ Σε περίπτωση νέας νομοθεσίας, να γίνεται αναφορά στις σημαντικότερες διατάξεις του νομοσχεδίου όπου διαφαίνεται το βασικό αντικείμενο, η στόχευση, η ρυθμιζόμενη ομάδα στόχος και οι βασικές ρυθμίσεις που εισάγει το νομοσχέδιο. Σε περίπτωση πλήρους κατάργησης υφιστάμενης νομοθεσίας δεν απαιτείται ο προσδιορισμός των επιμέρους διατάξεων.

² Σε περίπτωση εναρμονιστικής με το ευρωπαϊκό δίκαιο νομοθεσίας πρέπει να υποβάλλεται συγκριτικός πίνακας αντιστοιχίας των προνοιών της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και των αντίστοιχων στο προτεινόμενο νομοσχέδιο

Νέα νομοθεσία		
Κατάργηση (πλήρης) υφιστάμενης νομοθεσίας		
Τροποποίηση / αντικατάσταση / εκσυγχρονισμός / κατάργηση προνοιών υφιστάμενης νομοθεσίας	✓	Θέσπιση ειδικών μέτρων ελέγχου των αποσπασμένων οδηγών.
Κωδικοποίηση υφιστάμενης νομοθεσίας		
Πότε λήγει η προθεσμία υιοθέτησης της Οδηγίας;	2/2/2022	
Να επισημανθούν τυχόν προβλήματα / εμπόδια για έγκαιρη εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας και τυχόν συνέπειες από τη μη έγκαιρη υιοθέτηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.		
Εκκρεμούν τυχόν νομικά μέτρα εναντίον της Κυπριακής Δημοκρατίας σε σχέση με την υπό αναφορά ευρωπαϊκή νομοθεσία; Παρακαλώ εξηγήστε και επισυνάψτε τυχόν σχετική αλληλογραφία (EU Pilot).		

ΕΝΟΤΗΤΑ Β: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΠΟΤΕΛΣΜΑΤΩΝ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

B1.1	Αντικείμενο / στόχευση νομοθεσίας	Θέσπιση ειδικών κανόνων για την απόσπαση των οδηγών
------	-----------------------------------	-----------------------------------------------------

B1.2	Έχει διεξαχθεί Ανάλυση Αντίκτυπου για τη νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ και ποια τα κύρια συμπεράσματά της?	Ναι. Η ΑΑ δεν περιλαμβάνει ανάλυση της προτεινόμενης ρύθμισης η οποία προέκυψε μετά από συμβιβασμό των κρατών μελών.	
B2.1	Πρώτη επιλογή (προτεινόμενη)	Τροποποίηση των περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα Νόμων του 2017 και 2020	
B2.2	Δεύτερη επιλογή	Ειδικότερη νομοθεσία για την απόσπαση των οδηγών	
B2.3	Τρίτη επιλογή		
...	...		
B2α	Αιτιολόγηση της προτεινόμενης επιλογής	Η προτεινόμενη επιλογή θεωρήθηκε η καταλληλότερη επειδή η Οδηγία 96/71/ΕΚ με την οποία εναρμονίστηκε η υπό τροποποίηση νομοθεσία, εφαρμόζεται και στους εργαζόμενους οδηγούς. Η νέα Οδηγία αυτό που βασικά διαφοροποιεί σε σχέση με τους αποσπασμένους οδηγούς είναι τα μέτρα ελέγχου.	
B3.1	Έχει πραγματοποιηθεί διάλογος κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία/ υπηρεσίες/ τμήματα;	Ναι	Το προτεινόμενο νομοσχέδιο αποστάληκε με επιστολή στα εμπλεκόμενα τμήματα/υπηρεσίες για σχόλια.
B3.2	Σε ποιο στάδιο πραγματοποιήθηκε ο διάλογος, με ποιους φορείς και ποια τα	Ο διάλογος πραγματοποιήθηκε στα στάδια αξιολόγησης εναλλακτικών επιλογών και σύνταξης. Συμμετείχαν τα ακόλουθα	

	<p>κύρια αποτελέσματά του (συνοπτικά);</p> <p>[Παρακαλώ επισυνάψτε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</p>	<p>τμήματα/υπηρεσίες τα οποία συμφώνησαν: Τμήμα Εργασίας, Τμήμα Επιθεώρησης Εργασίας, Αστυνομία, Τμήμα Οδικών Μεταφορών και Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικών Υπηρεσιών</p>
B4.1	<p>Έχει πραγματοποιηθεί δημόσια διαβούλευση κατά την διαμόρφωση της προτεινόμενης νομοθεσίας ή/και διεξαγωγής της σχετικής ΑΑ με εκπρόσωπους άλλων εμπλεκόμενων φορέων;</p>	<p>Ναι</p>
B4.2	<p>Σε ποιο/α στάδιο/α πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;</p>	<p>Η διαβούλευση πραγματοποιήθηκε στο στάδιο σύνταξης της νομοθεσίας.</p>
B4.3	<p>Με ποιους φορείς πραγματοποιήθηκε η διαβούλευση;</p> <p>Σε περίπτωση που εκτιμάται ότι η πρόταση αναμένεται να έχει οικονομικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις, να εξηγηθεί περαιτέρω κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμμετείχαν σε διαδικασίες διαβούλευσης οι εκπρόσωποι της επιχειρηματικής κοινότητας και κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (SME Test)</p>	<p>ΟΕΒ, ΚΕΒΕ, ΣΕΚ, ΠΕΟ και ΔΕΟΚ, Γενική Συνομοσπονδία Παγκυπρίων Οργανώσεων Βιοτεχνών Επαγγελματιών Καταστηματαρχών και Σύνδεσμο Οδηγών Τουριστικών Λεωφορείων.</p>
B4.4	<p>Τι μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για τη διεξαγωγή της δημόσιας διαβούλευσης σε κάθε στάδιο και ποια η χρονική διάρκεια της διαβούλευσης στην κάθε περίπτωση;</p>	<p>Η γραπτή επικοινωνία και οι συσκέψεις. Η διαβούλευση είχε διάρκεια περίπου δύο εβδομάδες.</p>

B4.5	<p>Ποια τα κύρια αποτελέσματα της διαβούλευσης;</p> <p><i>[Παρακαλώ επισυνάψτε τυχόν διαθέσιμα σχετικά έγγραφα]</i></p>	<p>Οι κοινωνικοί εταίροι συμφώνησαν με το προτεινόμενο νομοσχέδιο. Οι αυτοκινητιστικές οργανώσεις ενημερώθηκαν γραπτώς και δεν είχαν οποιαδήποτε σχόλια για το προτεινόμενο νομοσχέδιο.</p>	
<p>Έχει εκπονηθεί ειδική οικονομική μελέτη για το αντικείμενο / σκοπό της προτεινόμενης νομοθεσίας;</p> <p><i>[Αν Ναι, να επισυναφθεί]</i></p>			√
B5.1	<p>Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός οικονομικός αντίκτυπος για τους πολίτες / νοικοκυριά, τις επιχειρήσεις ή αντίκτυπος στο μακροοικονομικό περιβάλλον της χώρας?</p> <p><i>[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B6]</i></p>	Όχι	
B5.2	<p>Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τους πολίτες μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης;</p> <p><i>[Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B5.4]</i></p>	Όχι	<i>(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)</i>

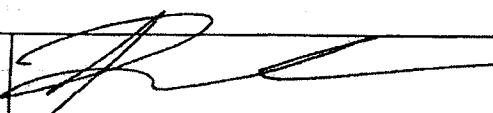
B5.3	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης				
		0-9	10-29	30-49	50-250
B5.4α	Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ και του κόστους συμμόρφωσης για τις επιχειρήσεις μέσω πρόσθετων νομικών υποχρεώσεων συμμόρφωσης; [Απαντήστε Ναι/Όχι για κάθε κατηγορία. Αν Όχι σε όλες προχωρήστε στην ερώτηση B5.6]	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι
B5.4β	Πληθυσμός επιχειρήσεων που επηρεάζονται (αν Ναι στη B5.4α)				
B5.4γ	Εκτίμηση ΔΦ για κάθε κατηγορία (αν Ναι στη B5.4α)	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)			
B5.4δ	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ για τις επιχειρήσεις και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες επιπτώσεις, λαμβανομένου				

³ Μικρομεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θεωρούνται αυτές που εργοδοτούν λιγότερους από 250 υπαλλήλους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα €50 εκ. ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού τους δεν υπερβαίνει τα €43 εκ..

	υπόψη του μεγέθους των επιχειρήσεων, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
<p>ΥΠΕΡΒΑΧΟ ΣΥΛΛΗΨΕΩΝ</p> <p>ΕΙΣΡΕΤΕΣ</p>		<p>Από απάντησαν Ναι στην Β5, οι μικροί και πολύ μικροί επιχειρηματίες (επιχειρήσεις) απαιτούνται να υλοποιήσουν μέτρα ασφαλείας και υγιεινής συμπεριφοράς στην επιβάρυνση μεταμνηστικής βάση της Β5.1 (να διευκρινιστεί περαιτέρω)</p>	
B5.5	Έχουν αξιολογηθεί/προωθούνται μέτρα μετριασμού του αντίκτυπου ή αντισταθμιστικά μέτρα για τις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις; Αν Ναι, ποια είναι αυτά και γιατί; Αν Όχι, να αιτιολογηθεί.		
B6.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός αντίκτυπος ως προς τη δομή, οργάνωση και λειτουργία της δημόσιας υπηρεσίας?	Όχι	
	[Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7]		
B6.2	Η προτεινόμενη νομοθεσία οδηγεί σε αύξηση του ΔΦ για τη δημόσια υπηρεσία μέσω πρόσθετων διαδικασιών;	Όχι	(Απάντηση σε € + εξηγήσεις)
	[Αν Ναι δώστε εκτίμηση κόστους και εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B7]		
B6.3	Να αιτιολογηθεί σε περίπτωση που προκύπτει αλλά δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί ο ΔΦ και να αναλυθούν εν συντομία οι σχετικές αναμενόμενες		

	επιπτώσεις, βάση ποιοτικής προσέγγισης		
B7.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός κοινωνικός αντίκτυπος? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην ερώτηση B8]	Όχι	
B8.1	Από την εφαρμογή της προτεινόμενης νομοθεσίας αναμένεται να προκύπτει οποιοσδήποτε σημαντικός περιβαλλοντικός αντίκτυπος? [Αν Ναι εξηγήστε συνοπτικά, αν Όχι προχωρήστε στην Ενότητα Γ]	Όχι	
B9	ΕΡΩΤΗΣΗ 9: Η ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ (Στο 9.1)	Νομοθεσία περιβαλλοντικής φύσης	Νομοθεσία κοινωνικής φύσης
B9.1	Η προτεινόμενη νομοθεσία περιλαμβάνει πρόνοιες πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας; Αν Ναι, ποιες είναι αυτές και γιατί;	Όχι	
B9.2	Εκτίμηση τυχόν πρόσθετου ΔΦ που προκύπτει ως αποτέλεσμα των πρόσθετων προνοιών (Αν Ναι στη B9.1)	Πρόσθετο	Ελάττωση

1. Αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών	Ναι. Η προτεινόμενη νομοθεσία θεωρήθηκε ως η πιο πρακτική λύση.	
2. Διαδικασίες Διαβούλευσης	Πραγματοποιήθηκε διάλογος τόσο με τα εμπλεκόμενα τμήματα/υπηρεσίες, όσο και με τους κοινωνικούς εταίρους και τις αυτοκινητιστικές οργανώσεις.	
3. Καταγραφή βασικών οικονομικών, κοινωνικών ή/και περιβαλλοντικών επιπτώσεων		
4. Εκτίμηση ΔΦ		
5. Ειδική ανάλυση επιπτώσεων για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (Σύνοψη SME Test)		
6. Εκτίμηση «Επιχρύσωσης» νομοθεσίας (gold plating)		

<i>Επιβεβαιώνεται ότι το περιεχόμενο της πιο πάνω ΑΑ έχει ελεγχθεί και τα αποτελέσματα αυτής επικυρώνονται από τον/η Γενικό Διευθυντή/ρια του Υπουργείου</i>	
Υπογραφή	
Όνοματεπώνυμο	Ανδρέας Ζαχαριάδης
Τίτλος/Υπουργείο	Γενικός Διευθυντής
Ημερομηνία	17/9/2021

[Το παρόν Τμήμα συμπληρώνεται από εκπρόσωπο της Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test]

Συμπληρώστε βάση σχετικής αξιολόγησης για το επίπεδο/ποιότητα ανάλυσης στην κάθε υπο-ενότητα και συνολικά
[Επιλέξτε με V το καταλληλότερο μεταξύ ME – Μη Επαρκής, I- Ικανοποιητική, Π – Πλήρης και επεξηγήστε αν κρίνεται αναγκαίο]

1. Αναγκαιότητα πρότασης και αξιολόγηση εναλλακτικών επιλογών ρύθμισης					
2. Διαδικασίες διαβούλευσης – εμπλοκή επιχειρηματικής κοινότητας					
3. Ανάλυση Αντίκτυπου στο σύνολο και στις επιμέρους κατηγορίες επιχειρήσεων					
4. Προώθηση ή αιτιολόγηση της μη προώθησης μέτρων μετριασμού (όπου εφαρμόζεται)					
Συνολική Αξιολόγηση του SME Test					
Ημερομηνία παραλαβής του συμπληρωμένου ερωτηματολογίου					

Ημερομηνία ολοκλήρωσης ελέγχου SME Test	
Συστάσεις προς το αρμόδιο Υπουργείο:	
Επισημάνσεις προς το Υπουργικό Συμβούλιο:	
Στοιχεία επικοινωνίας εκπροσώπου Μονάδας Αξιολόγησης για το SME Test	Όνομα:
	Email:
	Τηλέφωνο:
Υπογραφή	

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

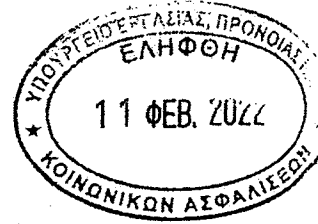
1958

1959



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Γ.Ε.: 50/2007/N11/4
Τηλ: 22889135
Τηλεμοιότυπο: 22889230
Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο: ineophytou@law.gov.cy



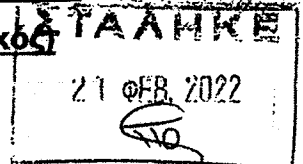
Με. Σ. Τσίγγου
με δευτερεύουσες υπ
B11/2

8 Φεβρουαρίου 2022

Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Εργασίας, Πρόνοιας και Κοινωνικών
Ασφαλίσεων
(υπόψη κας. Σ. Τσίγγου)

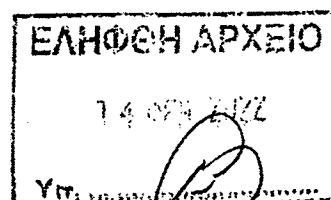
Αν. ΔΤΕΣ
Παρακαλώ για εκχώρηση
αρχείων. * 17/2/22

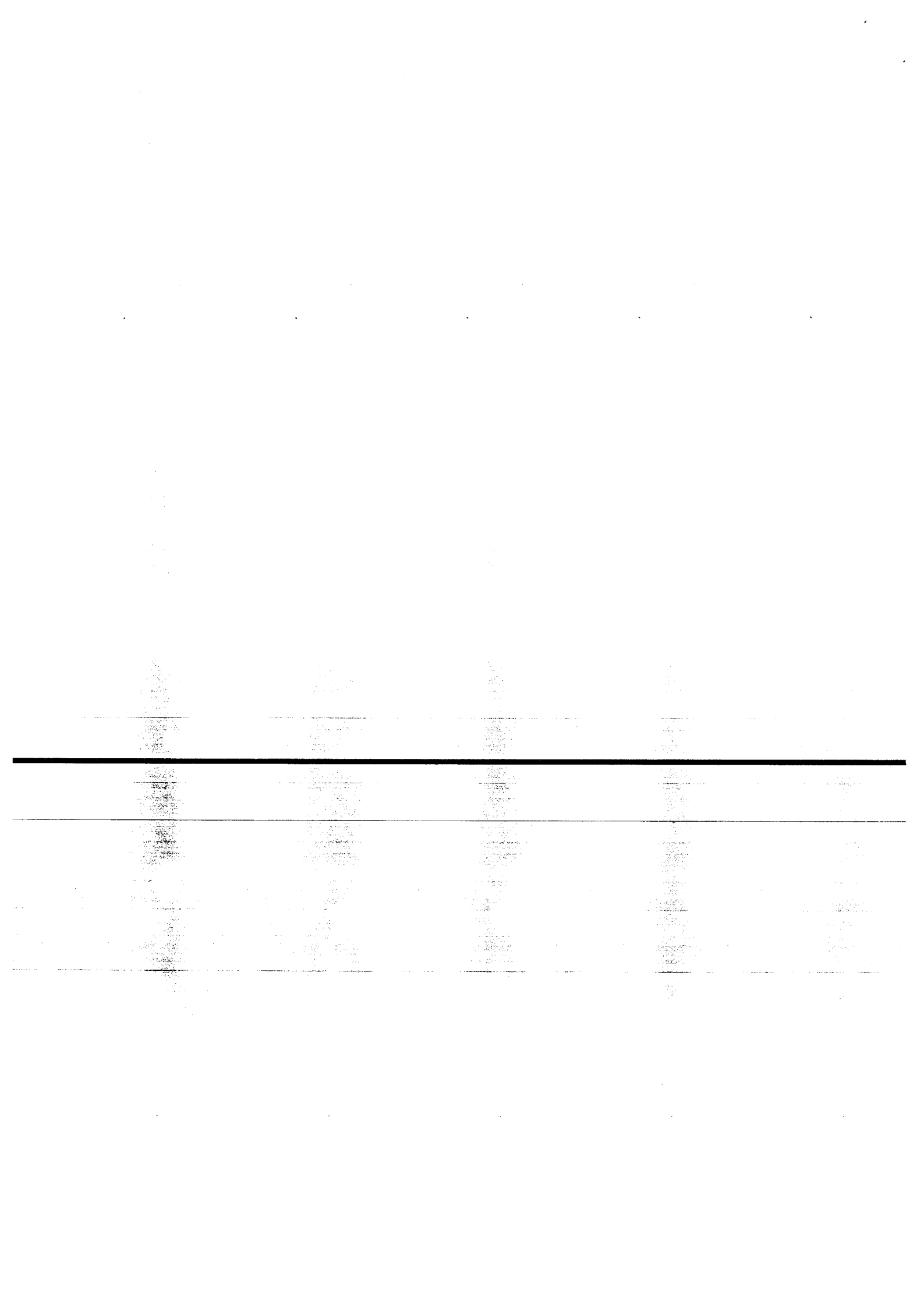
**Θέμα: Νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και
Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός
Νόμος του 2022)»**



Αναφορικά με την επιστολή σας με αρ. Φακ. 04.02.003.004.003 και ημερομηνίας 20 Σεπτεμβρίου 2021, αποστέλλεται το νομοτεχνικά ελεγμένο νομοσχέδιο μαζί με την Αιτιολογική Έκθεση υπογεγραμμένη από τον Γενικό Εισαγγελέα. Αποστέλλεται επίσης ο διορθωμένος Πίνακας Αντιστοιχίας.

Σε σχέση με την Οδηγία 2020/1057/ΕΕ, η οποία μεταφέρεται μερικώς στην εσωτερική έννομη τάξη, με το παρόν εναρμονιστικό νομοσχέδιο, υπενθυμίζεται ότι, η Δημοκρατία καταχώρησε στο ΔΕΕ, Προσφυγή Ακυρώσεως της Οδηγίας αυτής με αρ. C-550/20 και αναμένεται η εκδίκαση της υποθέσεως αυτής από το ΔΕΕ. Για ενημέρωσή σας, αναφέρεται ότι και άλλα κράτη μέλη εκτός της Δημοκρατίας, καταχώρησαν στο ΔΕΕ, Προσφυγές Ακυρώσεως της Οδηγίας 2020/1057/ΕΕ.



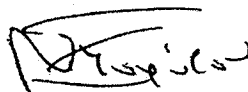


Η Οδηγία 2020/1057/ΕΕ, επιβάλλει υποχρεώσεις στους επηρεαζόμενους και σε περίπτωση ακύρωσης της από το ΔΕΕ, θα δημιουργηθούν σοβαρά νομικά ζητήματα και στην εσωτερική έννομη τάξη, εάν η Οδηγία μεταφερθεί στην εσωτερική έννομη τάξη, πριν την έκδοση απόφασης από το ΔΕΕ.

Ως εκ τούτου, εισηγούμαστε όπως μη προχωρήσετε με την κατάθεση του εναρμονιστικού αυτού νομοσχεδίου, στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφιση, μέχρι την έκδοση σχετικής απόφασης από το ΔΕΕ.

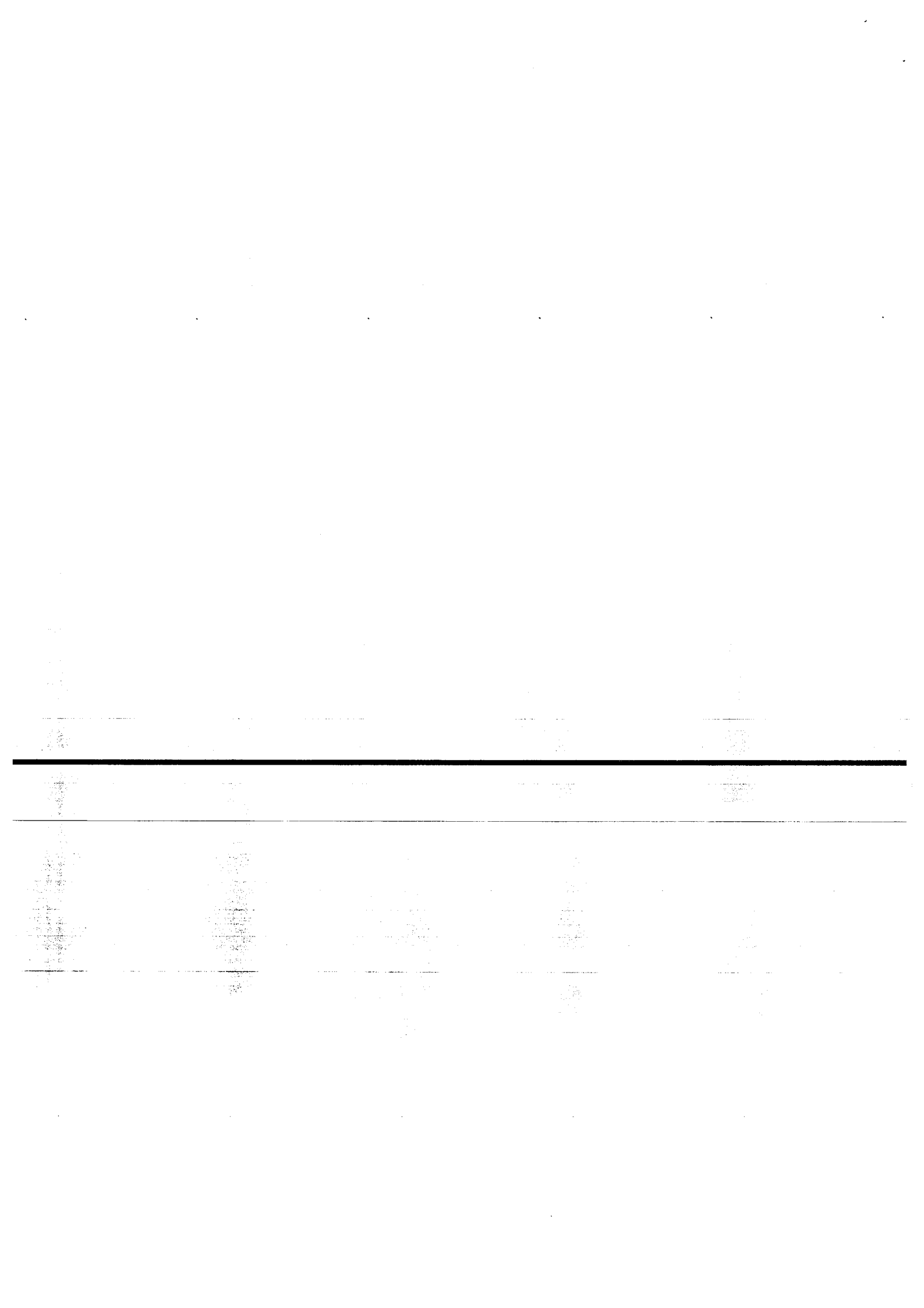
Επιπρόσθετα, αναφέρεται ότι η Ουγγαρία καταχώρησε στο ΔΕΕ, Προσφυγή Ακυρώσεως του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ.2020/1054, με αριθμό C-551/20, ο οποίος Κανονισμός, επίσης αναφέρεται στο Προοίμιο του παρόντος εναρμονιστικού νομοσχεδίου. Το ίδιο έπραξε και η Πολωνία (Υπόθεση αρ. C-553/20), η Βουλγαρία (Υπόθεση αρ. C-543/20), η Λιθουανία (Υπόθεση αρ. C-541/20) και η Ρουμανία (Υπόθεση αρ. C-546/20).

Παραμένω στη διάθεση σας για τυχόν περαιτέρω διευκρινίσεις.



Ειρήνη Νεοφύτου
Ανώτερη Δικηγόρος της Δημοκρατίας
για Γενικό Εισαγγελέα της Δημοκρατία

Κοιν.: Αν. Διευθυντή Τμήματος Εργασιακών Σχέσεων



24.02.2022.0004.003



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

7284106
6164787

Γ.Ε.: 4.2.18.35
4.2.18.36
Τηλ.: 22889135
Τηλεμοιότυπο: 22889230
E-mail: ineophytou@law.gov.cy



Σταθμεύσας
117 100
Αν Δ Τ Ε Σ
Σε συζήτηση με ΝΥ
τομ τα ασφαλιστικά
27 Ιουνίου 2022
Συζητήθηκε με
την κ. [unclear] με τα
ΥΦΚΑ

Διευθυντή Τμήματος Οδικών Μεταφορών
Αν. Διευθυντής Τμήματος Εργασιακών Σχέσεων

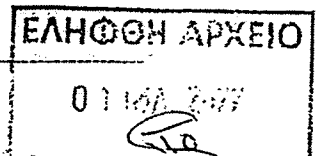
**Θέμα: Προσφυγή στο ΔΕΕ με αρ. C-549/20-Κυπριακή Δημοκρατία κατά
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της Ε.Ε. και Προσφυγή στο
ΔΕΕ με αρ. C-550/20 Κυπριακή Δημοκρατία κατά Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της Ε.Ε**

1/14 σταθμεύσας
20/20

Αναφορικά με το πιο πάνω θέμα, σας ενημερώνω για τα ακόλουθα:

Κατ' αρχάς, υπενθυμίζεται ότι κατόπιν σχετικής επικοινωνίας μαζί σας, αποφασίστηκε η καταχώρηση δύο προσφυγών στο ΔΕΕ, σύμφωνα με το Άρθρο 263 ΣΛΕΕ, για ακύρωση του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2020/1055 και της Οδηγίας (ΕΕ) αριθ. 2020/1057. Συγκεκριμένα, κατά του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2020/1055, καταχωρήθηκε η προσφυγή C-549/20 και κατά τη Οδηγίας (ΕΕ) αριθ. 2020/1057, καταχωρήθηκε η προσφυγή C-550/20.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τόσο ο Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 2020/1055 και η Οδηγία (ΕΕ) αριθ. 2020/1057, τέθηκαν σε ισχύ, η Νομική Υπηρεσία εξέτασε το κατά πόσο θα ήταν δόκιμο όπως καταχωρηθούν αιτήσεις για προσωρινών



μέτρων στις δύο προσφυγές, ζητώντας τη αναστολή εφαρμογής του Κανονισμού και της Οδηγίας, μέχρι την έκδοση απόφασης από το ΔΕΕ.

Ειδικότερα, εξετάστηκε κατά πόσο πληρούνται οι προϋποθέσεις για καταχώρηση προσωρινών μέτρων και στις 2 Προσφυγές. Οι προϋποθέσεις είναι σωρευτικές και είναι οι ακόλουθες τρεις: εάν υφίσταται εκ πρώτης όψεως υπόθεση, εάν η αίτηση είναι επείγουσα ώστε να αποφευχθεί σοβαρή και ανεπανόρθωτη ζημιά στον αιτητή και τρίτο, κατά πόσο τα συμφέροντα του αιτητή για την έκδοση του προσωρινού μέτρου, υπερτερούν άλλων συμφερόντων, όπως είναι στις υποθέσεις αυτές, η εφαρμογή του Κανονισμού και της Οδηγίας στην Ε.Ε.

Εξετάζοντας τις προϋποθέσεις, η Νομική Υπηρεσία θεωρεί ότι, η προϋπόθεση, η οποία ενδεχομένως να μη πληρείται από την Δημοκρατία, είναι η δεύτερη προϋπόθεση, της επείγουσας φύσης της αίτησης για έκδοση προσωρινού μέτρου. Η Δημοκρατία πρέπει να παρουσιάσει ισχυρά οικονομικά στοιχεία που να αποδεικνύουν στο ΔΕΕ, τις επιπτώσεις από την εφαρμογή του ενωσιακού Κανονισμού και της ενωσιακής Οδηγίας. Για τις οικονομικές επιπτώσεις που θα επιφέρει ο Κανονισμός στη Δημοκρατία, στομάστηκε σχετική μελέτη από το Τμήμα Οδικών Μεταφορών, η οποία αποτέλεσε Παράρτημα της αίτησης ακυρώσεως.

Παρ' όλο ότι έχει ήδη επισυναφθεί, η Μελέτη αυτή, στην προσφυγή C-549/20, επισημαίνεται ότι θα πρέπει να προσκομιστούν νέα οικονομικά στοιχεία στο πλαίσιο της αίτησης για έκδοση προσωρινού μέτρου, που να αποδεικνύουν, τις οικονομικές επιπτώσεις στις επηρεαζόμενες εταιρείες και στα φορτηγά τους, από τους νέους κανόνες που προβλέπει ο Κανονισμός, επί αυτών. Η προσκόμιση νέων οικονομικών στοιχείων θα είναι ιδιαίτερη δύσκολη. Επομένως, αν δεν προσκομιστούν νέα επιπρόσθετα οικονομικά στοιχεία και μελέτες, θα είναι δύσκολο να πεισθεί το ΔΕΕ, όπως εκδώσει το ζητούμενο προσωρινό μέτρο στο πλαίσιο της προσφυγής C-549/20.

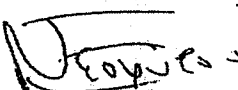
Αναφορικά με την Οδηγία, δεν υποβλήθηκαν με την προσφυγή, οποιαδήποτε μελέτη ή στοιχεία, που να τεκμηριώνουν τις οικονομικές

συνέπειες που θα επιφέρει η εφαρμογή της Οδηγίας, στη Δημοκρατία. Επομένως, ούτε για την προσφυγή C-550/20, φαίνεται να πληρείται η δεύτερη αυτή προϋπόθεση.

Συνάγεται εκ των ανωτέρω, ότι τυχόν καταχώρηση των δύο αιτήσεων για έκδοση προσωρινών μέτρων, να απορριφθούν από τον Αντιπρόεδρο του ΔΕΕ.

Για ενημέρωσή σας, επισυνάπτεται πρόσφατη σχετική Διάταξη του ΔΕΕ, στην υπόθεση C-547/20, ημερομηνίας 3 Ιουνίου 2022, επί αιτήσεως για έκδοση προσωρινών μέτρων, την οποία καταχώρησε η Ρουμανία, σε σχέση με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 2020/1055. Ο Αντιπρόεδρος του ΔΕΕ, απέρριψε την αίτηση για έκδοση προσωρινών μέτρων.

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πιθανότητες απόρριψης της αίτησης, υπερτερούν καθώς και της προαναφερθείσας Διάταξης στην υπόθεση C-547/20, θεωρούμε ότι δεν ενδείκνυται η καταχώρηση αιτήσεων για έκδοση προσωρινών μέτρων.


Ειρήνη Νεοφύτου

Ανώτερη Δικηγόρος της Δημοκρατίας

Κοιν.: -Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων

-Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων

Provisional text

ORDER OF THE VICE-PRESIDENT OF THE COURT

3 June 2022 (*)

(Interim measures – Article 263 TFEU – Action for annulment of an EU act – Article 278 TFEU – Application to suspend operation of that act – Transport – Regulation (EU) 2020/1055 – Obligation for an undertaking to return its vehicles to its Member State of establishment – Urgency – Deterioration of the economic and social situation of a Member State – Damage to the environment)

In Case C-547/20 R,

APPLICATION for suspension of operation under Article 278 TFEU, lodged on 5 January 2022,

Romania, represented by L.-E. Baţagoi, E. Gane, R.I. Haţieganu, L. Liţu and A. Rotăreanu, acting as Agents,

applicant,

supported by:

Republic of Estonia, represented by N. Grünberg and M. Kriisa, acting as Agents,

Republic of Latvia, represented by J. Davidoviča, K. Pommere and I. Romanovska, acting as Agents,

Republic of Lithuania, represented by K. Dieninis, R. Dzikovič and V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, acting as Agents,

~~**Republic of Malta**, represented by A. Buhagiar, acting as Agent, and by D. Sannicento Ramírez-Escudero, abogado,~~

~~**Republic of Poland**, represented by B. Majczyna, acting as Agent,~~

interveners,

v

European Parliament, represented by I. Anagnostopoulou, C. Ionescu Dima and R. van de Westelaken, acting as Agents,

Council of the European Union, represented by A. Norberg, A. Várnáv and L. Vétillard, acting as Agents,

defendants,

supported by:

Kingdom of Denmark, represented by V. Pasternak Jørgensen, M. Søndahl Wolff and L. Teilgård, acting as Agents,

Federal Republic of Germany, represented by J. Möller and D. Klebs, acting as Agents,

Hellenic Republic, represented by S. Chala, acting as Agent,

Italian Republic, represented by G. Palmieri, acting as Agent, and by A. Lipari, procuratore dello Stato, and G. Santini, avvocato dello Stato,

Grand Duchy of Luxembourg, represented by A. Germeaux, acting as Agent,

Kingdom of the Netherlands, represented by M.K. Bultermann and J. Langer, acting as Agents,

Republic of Austria, represented by A. Posch and J. Schmoll, acting as Agents,

Kingdom of Sweden, represented by H. Eklinder, C. Meyer-Seitz, A. Runeskjöld, M. Salborn Hodgson, R. Shahsavan Eriksson, H. Shev and O. Simonsson, acting as Agents,

interveners,

THE VICE-PRESIDENT OF THE COURT,

after hearing the Advocate General, M. Szpunar,

makes the following

Order

- 1 By its application for interim measures, Romania requests the Court to order the suspension of operation of Article 1(3) of Regulation (EU) 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector (OJ 2020 L 249, p. 17), in so far as it provides for point (b) of Article 5(1) of Regulation (EC) No 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC (OJ 2009 L 300, p. 51).
- 2 The application has been made after that Member State brought, on 23 October 2020, an action under Article 263 TFEU seeking that Regulation 2020/1055 be annulled in part or, if appropriate, in its entirety.

Legal context

- 3 Article 1(3) of Regulation 2020/1055 provides:

‘Article 5 [of Regulation No 1071/2009] is replaced by the following:

1. In order to satisfy the requirement laid down in point (a) of Article 3(1), in the Member State of establishment an undertaking shall:

(b) organise its vehicle fleet’s activity in such a way as to ensure that vehicles that are at the disposal of the undertaking and are used in international carriage return to one of the operational centres in that Member State at least within eight weeks after leaving it;

The procedure before the Court and the forms of order sought

4 By decision of the Vice-President of the Court of 1 February 2022, the Republic of Malta and the Republic of Poland were granted leave to intervene in support of the form of order sought by Romania.

5 Romania claims that the Court should:

- order the suspension of operation of Article 1(3) of Regulation 2020/1055, in so far as it provides for point (b) of Article 5(1) of Regulation No 1071/2009; and
- order the European Parliament and the Council of the European Union to pay the costs.

6 The Parliament and the Council contend that the Court should dismiss the application for interim measures and order Romania to pay the costs.

The application for interim measures

7 Article 160(3) of the Rules of Procedure of the Court provides that applications for interim measures must state ‘the subject matter of the proceedings, the circumstances giving rise to urgency and the pleas of fact and law establishing a prima facie case for the interim measures applied for’.

8 Accordingly, the court hearing an application for interim measures may order interim relief only if it is established that such an order is justified, prima facie, in fact and in law (*fumus boni juris*) and that it is urgent in so far as, in order to avoid serious and irreparable harm to the applicant’s interests, it must be made and produce its effects before judgment is given on the merits. The court hearing the application for interim relief must, where appropriate, also weigh up the interests involved. Those conditions are cumulative, so that an application for interim measures must be dismissed if one of them is not met (order of 8 April 2020, *Commission v Poland*, C-791/19 R, EU:C:2020:277, paragraph 51 and the case-law cited).

9 In the context of the examination of those conditions, the judge hearing the application for interim measures has a wide discretion and is free to determine, having regard to the particular circumstances of the case, the manner and order in which those various conditions are to be examined, there being no ~~rule of EU law imposing a pre-established scheme of analysis within which the need to order interim measures must be assessed~~ (order of the Vice-President of the Court of 16 July 2021, *ACER v Aquind*, C-46/21 P-R, not published, EU:C:2021:633, paragraph 16).

10 In the present case, it is appropriate to begin by examining the condition relating to urgency.

Arguments

11 Romania submits that applying the obligation for an undertaking to return its vehicles to its Member State of establishment, laid down in Article 5(1)(b) of Regulation No 1071/2009, as amended by Regulation 2020/1055 (‘the measure at issue’), will result in serious and irreparable damage.

12 Romania claims, in the first place, that the application of the measure at issue will lead to the disappearance of over half of the road haulage operators established in that Member State.

13 The fact that that economic development is foreseeable is demonstrated by a report commissioned by a Romanian professional road haulage organisation and delivered in October 2020 (‘the first report’).

14 Most road haulage operators established in Romania are small and medium-sized undertakings. Those undertakings are vulnerable from the point of view of their financial situation, owing in particular to the low margins that characterise the road haulage sector in Romania.

15 Applying the measure at issue means that the distance travelled by Romanian vehicles used for international road haulage will increase to an average of 9 800 kilometres per year. In so far as those additional journeys are made by lorries without a load (‘empty runs’), each year, those empty runs will lead, in Romania, to a loss of profit of EUR 524 million and additional costs of EUR 197 million to purchase fuel and EUR 150 million to pay road taxes. Other additional costs will arise from increased

congestion at border-crossing points outside the Schengen area, on account of the increase, resulting from the application of the measure at issue, in the number of journeys made by Romanian transport operators.

- 16 In addition, account should be taken of the costs, estimated at EUR 1 233 million per year for the Romanian transport sector, resulting from the application of other new rules relating to the transport sector, the suspension of operation of which is not sought by Romania.
- 17 Ultimately, 55% of the undertakings surveyed with a view to preparing the first report consider that they will have to cease operations in Romania, which would result in losses for the Romanian economy estimated at EUR 3 thousand million per year and the elimination of 26 000 jobs in that Member State.
- 18 In the second place, Romania claims that the increase in empty runs which will result from the application of the measure at issue is likely to harm the environment and, indirectly, human health.
- 19 First, the first report shows that the additional emissions of Romanian transport operators are assessed at 456 886 tonnes of carbon dioxide (CO₂), that is to say, an increase of 7.7% in emissions from the Romanian transport sector and 2.4% in that Member State's total emissions.
- 20 A report commissioned by the European Commission and delivered in February 2021 ('the second report') establishes, second, that, throughout the European Union, the application of the measure at issue will result in the emission of 2.9 million tonnes of CO₂, between 107 and 619 tonnes of nitrogen oxide (NO_x) and between 38 and 221 tonnes of fine particulate matter (PM_{2.5}). The costs of that air pollution are estimated at EUR 25.9 million.
- 21 The Republic of Estonia, the Republic of Malta and the Republic of Poland support Romania's line of argument relating to the risk of environmental, economic and social damage occurring. The Republic of Malta refers, in that regard, to a report concerning that Member State's situation, delivered in November 2020.
- 22 The Parliament and the Council contend that Romania has not demonstrated that there is a risk of serious and irreparable damage occurring prior to the delivery of the final judgment in Case C-547/20, should the measure at issue be applied.
- 23 First, according to the Parliament and the Council, the costs generated by the application of the measure at issue are not irreparable and are overestimated, owing to the failure to take account of the existence, in the EU legislation in force, of an obligation for the operational centre to be located in the Member State of establishment.
- 24 In addition, Romania failed to demonstrate that any losses of market shares by Romanian undertakings would be permanent, having regard to the characteristics of the transport sector which are apparent from the second report. It is, moreover, unlikely that drivers of heavy goods vehicles would face unemployment, since there is a significant shortage of such drivers in the European Union.
- 25 Second, the Parliament and the Council criticise the methodology followed in the preparation of the first and second reports relied on by Romania, arguing, inter alia, that those reports are based on unrealistic assumptions, in particular as regards the number of empty runs and costs incurred by undertakings engaged in various types of international road haulage services, and make extrapolations on the basis of data from unrepresentative samples. Moreover, Romania misinterpreted several of the estimates put forward in those reports.
- 26 Third, the Parliament and the Council submit that the estimates relating to the alleged damage to the environment are unreliable and in part contradictory, whereas the costs put forward are insignificant. In addition, according to them, Romania failed to take account of the fact that Member States are subject to obligations in respect of CO₂ emissions under Regulation (EU) 2018/842 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 on binding annual greenhouse gas emission reductions by Member States from 2021 to 2030 contributing to climate action to meet commitments under the Paris Agreement and amending Regulation (EU) No 525/2013 (OJ 2018 L 156, p. 26), and NO_x and

PM2.5 concentrations in the air, in accordance with Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe (OJ 2008 L 152, p. 1).

27 The Parliament adds that, since Regulation 2020/1055 was adopted almost two years ago, the undertakings concerned have already started to adapt and the present application for interim measures has therefore been submitted too late to prevent the measure at issue from producing its effects.

Findings

28 According to the settled case-law of the Court, the purpose of interlocutory proceedings is to guarantee the full effectiveness of the future final decision, in order to ensure that there is no lacuna in the legal protection afforded by the Court. For the purpose of attaining that objective, urgency must be assessed in the light of the need for an interlocutory order in order to avoid serious and irreparable damage to the party seeking the interim protection. It is for that party to prove that it cannot wait for the outcome of the main proceedings without suffering damage of that nature. In order to establish the existence of serious and irreparable damage, it is not necessary for the occurrence of the damage to be demonstrated with absolute certainty. It is sufficient to show that damage is foreseeable with a sufficient degree of probability (order of 17 December 2018, *Commission v Poland*, C-619/18 R, EU:C:2018:1021, paragraph 60 and the case-law cited).

29 In accordance with that case-law, it remains for the party seeking an interim measure to set forth and establish the likelihood of serious and irreparable damage occurring. In that regard, the judge hearing the application for interim measures must have specific and precise information, supported by detailed documents which make it possible to examine the actual consequences which would be likely to result if the measures sought were not granted (see, to that effect, order of the Vice-President of the Court of 13 April 2021, *Lithuania v Parliament and Council*, C-541/20 R, not published, EU:C:2021:264, paragraphs 19 and 20).

30 It is therefore for Romania, in the present case, to establish that the application of the measure at issue during the period between the signature of this order and the delivery of the final judgment in Case C-547/20 is likely to result in serious and irreparable damage that is foreseeable with a sufficient degree of probability.

31 ~~It is apparent from the application for interim measures that that Member State invokes damage arising from the effects of the measure at issue on the economic and social situation in Romania and on the environment.~~

32 Those various forms of damage may legitimately be relied on by Romania with a view to obtaining interim measures, since the Member States are responsible for the interests which are regarded as general interests at national level and may defend them in proceedings for interim measures (order of the Vice-President of the Court of 13 April 2021, *Lithuania v Parliament and Council*, C-541/20 R, not published, EU:C:2021:264, paragraph 21).

33 Accordingly, it is necessary to determine whether the evidence adduced by Romania makes it possible to establish, first, that the occurrence of one or more of those forms of damage is foreseeable with a sufficient degree of probability and, second, that those forms of damage are serious and irreparable.

34 In that regard, it should be borne in mind that the procedure for interim relief is not designed to establish the truth of complex facts that are very much in dispute. The court hearing an application for interim measures does not have the means necessary in order to carry out such examinations and in numerous instances it would be difficult for it to manage to do so in good time (order of 20 November 2017, *Commission v Poland*, C-441/17 R, EU:C:2017:877, paragraph 54).

The economic and social effects of the measure at issue

- 35 As a preliminary point, it must be stated that the economic and social effects of the measure at issue in Member States other than Romania, relied on by the Member States which have intervened in support of the form of order sought by the applicant, cannot, in the present case, suffice to establish that it is foreseeable that serious and irreparable damage will occur.
- 36 First, while the Republic of Estonia and the Republic of Poland refer to the economic and social effects of the measure at issue in their respective territories, they have not adduced any evidence to demonstrate that those effects actually exist.
- 37 Second, as regards the Republic of Malta, the report submitted by that Member State indicates that the application of the measures referred to in that report is liable to have effects on the transport sector ranging from the creation of 51 new jobs to the elimination of 96 jobs. In addition, that application would, at most, mean that 43 lorries would cease operations.
- 38 Such effects, even if they were established, would not be sufficiently extensive to be regarded as constituting serious and irreparable damage.
- 39 As regards the economic and social situation of Romania, the increase in costs which transport operators of that Member State would face on account of the application of the measure at issue does not, as such, constitute serious and irreparable damage.
- 40 The costs thus generated would constitute damage of a pecuniary nature which cannot, save in exceptional circumstances, be regarded as irreparable, since, as a general rule, pecuniary compensation is capable of restoring the aggrieved person to the situation that obtained before he or she suffered the damage (order of the Vice-President of the Court of 13 April 2021, *Lithuania v Parliament and Council*, C-541/20 R, not published, EU:C:2021:264, paragraph 29).
- 41 By contrast, those costs would be relevant, for the purposes of the present proceedings, if it were established that they were so high that they would necessarily involve a restructuring of the transport sector in Romania such as to result in a marked decline in gross domestic product or a significant increase in the unemployment rate.
- 42 In that regard, it must be noted, in the first place, that, with the exception of the estimates relating to congestion at border-crossing points, the data referred to by Romania in order to establish that the increase in costs for Romanian transport operators and the restructuring of the Romanian transport sector are foreseeable are taken from the first report.
- 43 The assessment of those costs and that restructuring carried out in that report is based on an extrapolation from survey responses of 127 Romanian undertakings, whereas it is apparent from that report that the road haulage sector in that Member State includes 33 655 undertakings and that that report makes no statement at all to the effect that the undertakings that took part in the survey constitute a representative sample of that sector.
- 44 In the second place, as regards, more specifically, the additional costs that Romanian transport operators would face, it is apparent from the first report that the calculation of those additional costs in that report is based on the assumption that all the journeys made by Romanian transport operators with a view to complying with the measure at issue will be empty runs.
- 45 Nevertheless, that assumption, which is decisive both for evaluating the loss of profit on account of the application of that measure and for determining the additional costs resulting from that application, is not in any way justified, whereas it is common ground that only a part of the journeys of Romanian transport operators to Romania are empty runs at present.
- 46 As regards the costs arising from congestion at border-crossing points, it must be stated, first, that those costs are not precisely assessed by Romania and, second, that it is not disputed that the alleged increase in waiting time at those crossing points would represent, at most, a limited proportion of the total journey time between Romania and the Member States in which the Romanian transport operators carry out their activities.

- 47 In the third place, the mere fact that many undertakings in the Romanian transport sector are small and have low profitability cannot suffice to show that they would not be capable of sustaining the costs arising from the application of the measure at issue and that they would therefore be forced to cease operations, to redirect their activities to other sectors of activity or to establish themselves in other Member States.
- 48 It follows from paragraphs 42 to 46 of this order that the evidence adduced by Romania does not make it possible to determine the extent of the additional costs that Romanian transport operators would face on account of the application of the measure at issue.
- 49 Moreover, Romania has not disputed the assertion in the second report that, even considering those additional costs, undertakings in Eastern European Member States will retain a competitive advantage in the road haulage sector.
- 50 In the fourth place, the estimated figures submitted by Romania as regards the risk of Romanian transport operators ceasing operations are based exclusively on the first report.
- 51 In that regard, in addition to the considerations set out in paragraph 43 of this order, it is important, first of all, to state that Romania misinterprets that report by stating that 55% of the undertakings surveyed with a view to preparing that report consider that they will have to cease operations in that Member State. It is apparent from that report that that estimate concerns in reality 55% of Romanian undertakings that offer cabotage and cross-trade services in other Member States, which represent 39% of the Romanian road haulage sector concerned by the survey in question.
- 52 Next, the first report is expressly presented as seeking to evaluate the effects of the combined application of a series of rules relating, in particular, to the regular return of drivers to the Member State of establishment, the working and rest conditions of drivers, and cabotage. As a result, that report does not make it possible to determine to what extent the economic and social developments it describes are supposed to result from the application of the measure at issue and could be prevented in the event of suspension of that measure alone.
- 53 Lastly, while it is true that that report indicates that the application of the measures to which it refers will result in a far-reaching restructuring of the Romanian transport sector, it does not state the period within which that restructuring would take place.
- 54 In the fifth place, it is important to point out that it is apparent from the second report that the foreseeable consequences of applying the measure at issue for drivers' access to employment will necessarily be limited, owing to the insufficient number of drivers available in the European Union.
- 55 It follows from the foregoing that the evidence adduced by Romania is not sufficient to establish that the economic and social effects of the application of the measure at issue are such as to result in serious and irreparable damage that is foreseeable.

The environmental effects of the measure at issue

- 56 It appears that, in order to establish that there is a risk of environmental damage occurring, Romania refers to a risk of emissions of certain gases increasing which, in its submission, is demonstrated, in that Member State, by the information contained in the first report and, throughout the European Union, by the data set out in the second report.
- 57 As regards the figures put forward in the first report in order to establish the risk of damage to the environment by Romanian transport operators, it must be noted that those figures relate only to CO₂ emissions.
- 58 Furthermore, the methodological limitations of that report referred to in paragraphs 45 and 52 of this order do not permit its use in the assessment of the potential effects of the measure at issue on those emissions.

- 59 First, that report does not contain any details as regards the foreseeable contribution of each of the measures that it concerns to the increase in CO₂ emissions to which it refers. Second, as regards the effects of the measure at issue, that increase is supposed to result from a large number of empty runs. That increase is calculated on the premiss, without sufficient justification, that all the journeys made by Romanian transport operators with a view to complying with the measure at issue will be empty runs.
- 60 As regards the figures relied on by Romania in order to establish the risk of damage to the environment by transport operators throughout the European Union, it must be stated that that Member State relies heavily on one of the scenarios envisaged by the second report, in which undertakings in the transport sector will comply with the measure at issue without that sector undergoing any restructuring.
- 61 Some of the factors put forward by Romania preclude that scenario, which, moreover, the Parliament and the Council consider to be purely theoretical. In particular, with a view to establishing the economic and social damage on which it relies, that Member State submits that the transport sector has to undergo a major restructuring in the event that the measure at issue is applied.
- 62 It must also be noted that the assessment of the number of vehicles used in transport cycles in excess of eight weeks, which is decisive for calculating the additional emissions that could result from the application of the measure at issue, is based on an extrapolation from statements that were gathered in the context of a survey and made by a sample of transport operators described in the second report as insufficient having regard to the size of the international road haulage market.
- 63 In those circumstances, while it cannot be ruled out that the application of the measure at issue is liable to increase the emissions of certain gases, the documents submitted by Romania do not enable a precise evaluation of the size of that increase.
- 64 As regards the serious and irreparable nature of that increase, it should be noted that, as the Parliament and the Council submit, CO₂, NO_x and PM_{2.5} emissions are the subject of specific rules of EU law.
- 65 Thus, Regulation 2018/842 establishes obligations for each Member State in relation to limiting greenhouse gas emissions, including CO₂, whereas Directive 2008/50 lays down national objectives as regards reduction of exposure to PM_{2.5} and limit values for NO_x and PM_{2.5}.
- 66 It follows that, even relying on the highest figures put forward by Romania, the application of the measure at issue would entail only a moderate increase in CO₂, NO_x and PM_{2.5} emissions; in respect of which it is not established that it would be such as to undermine, in the medium term, the protection of air quality and the fight against global warming (see, by analogy, order of the President of the Court of 2 October 2003, *Commission v Austria*, C-320/03 R, EU:C:2003:543, paragraph 98).
- 67 As to the remainder, the costs arising from the increase in NO_x and PM_{2.5} emissions referred to by Romania cannot, having regard to their amount for the entirety of the European Union, demonstrate that the damage alleged by Romania is serious.
- 68 Accordingly, it must be stated that the evidence adduced by Romania is not sufficient to establish that the environmental effects of the application of the measure at issue are such as to result in serious and irreparable damage that is foreseeable.
- 69 In the light of all the foregoing, it appears that Romania has failed to establish that the application of the measure at issue during the period between the signature of this order and the delivery of the final judgment in Case C-547/20 is such as to result in serious and irreparable damage that is foreseeable with a sufficient degree of probability and, accordingly, that the condition relating to urgency is satisfied.
- 70 Having regard to the fact that the conditions for the grant of interim measures are cumulative, the application for interim measures must therefore be dismissed, without it being necessary to examine the conditions relating to a *prima facie* case and the weighing up of the interests.

71 In accordance with Article 137 of the Rules of Procedure, a decision as to costs is to be given in the judgment or order which closes the proceedings.

On those grounds, the Vice-President of the Court hereby orders:

1. The application for interim measures is dismissed.
2. The costs are reserved.

[Signatures]

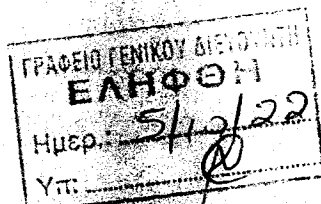
* Language of the case: Romanian.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 03

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Αρ. Φακ.: Υ.Σ. 05:05:008
Αρ. Τηλ.: 22602859
Αρ. Φαξ: 22663492
E-mail: skyliacou@cm.gov.cy



5 Οκτωβρίου 2022

Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων,

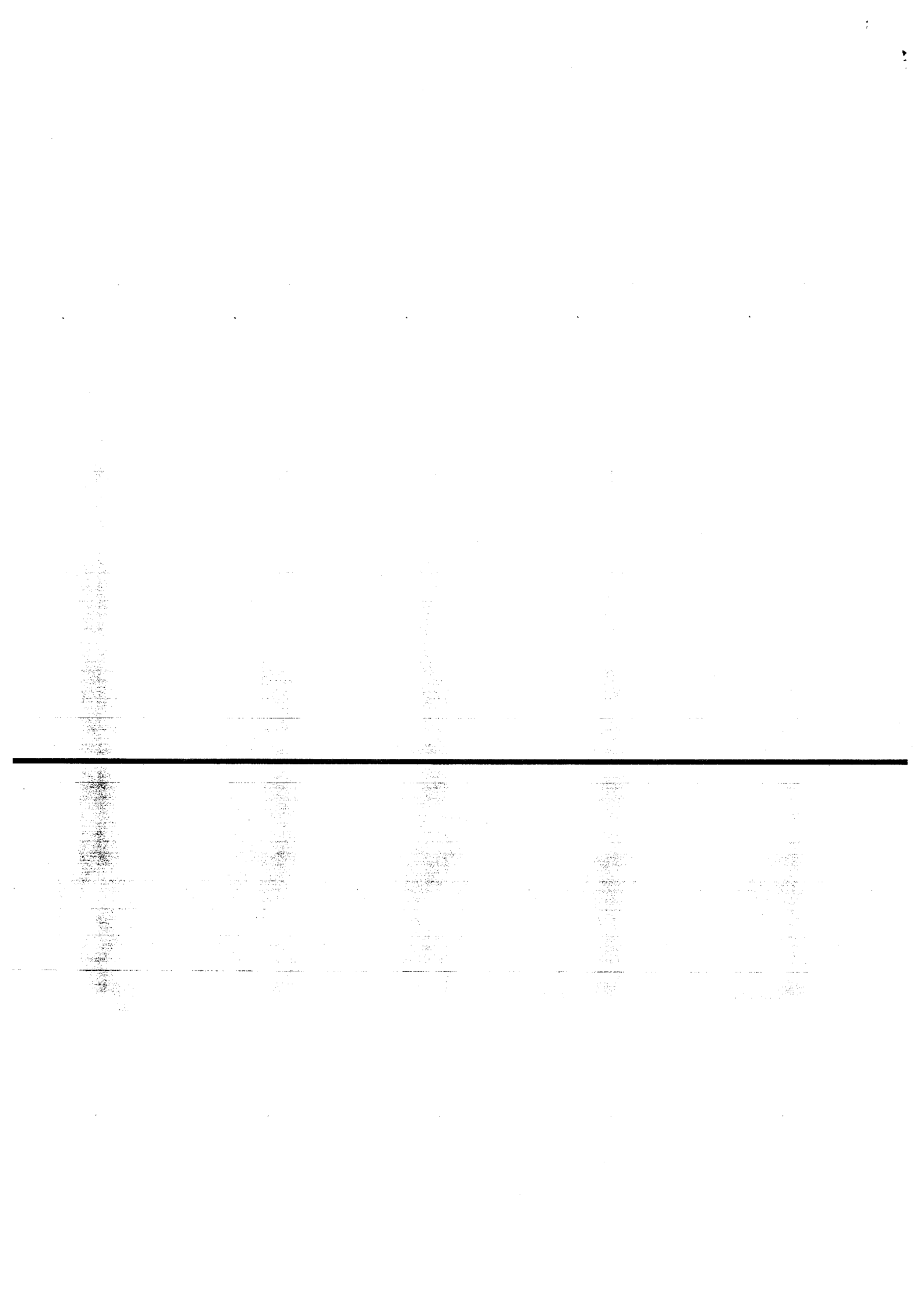
Θέμα: Προσχέδιο Απόφασης με τίτλο: «Νομοσχέδια με τίτλο:

- α) Ωπτερι Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022.
β) Ωπτερις Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022».

Εχω οδηγίες να σας αποστείλω το σχετικό με το πιο πάνω θέμα Προσχέδιο Απόφασης του Υπουργικού Συμβουλίου, που λήφθηκε στη Συνεδρία του ημερ. 4.10.2022, για τις δικές σας ενέργειες.

(Σόνια Γεωργιάδου)

για Γραμματέα
Υπουργικού Συμβουλίου





ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 4/10/2022

Νομοσχέδια με τίτλο:

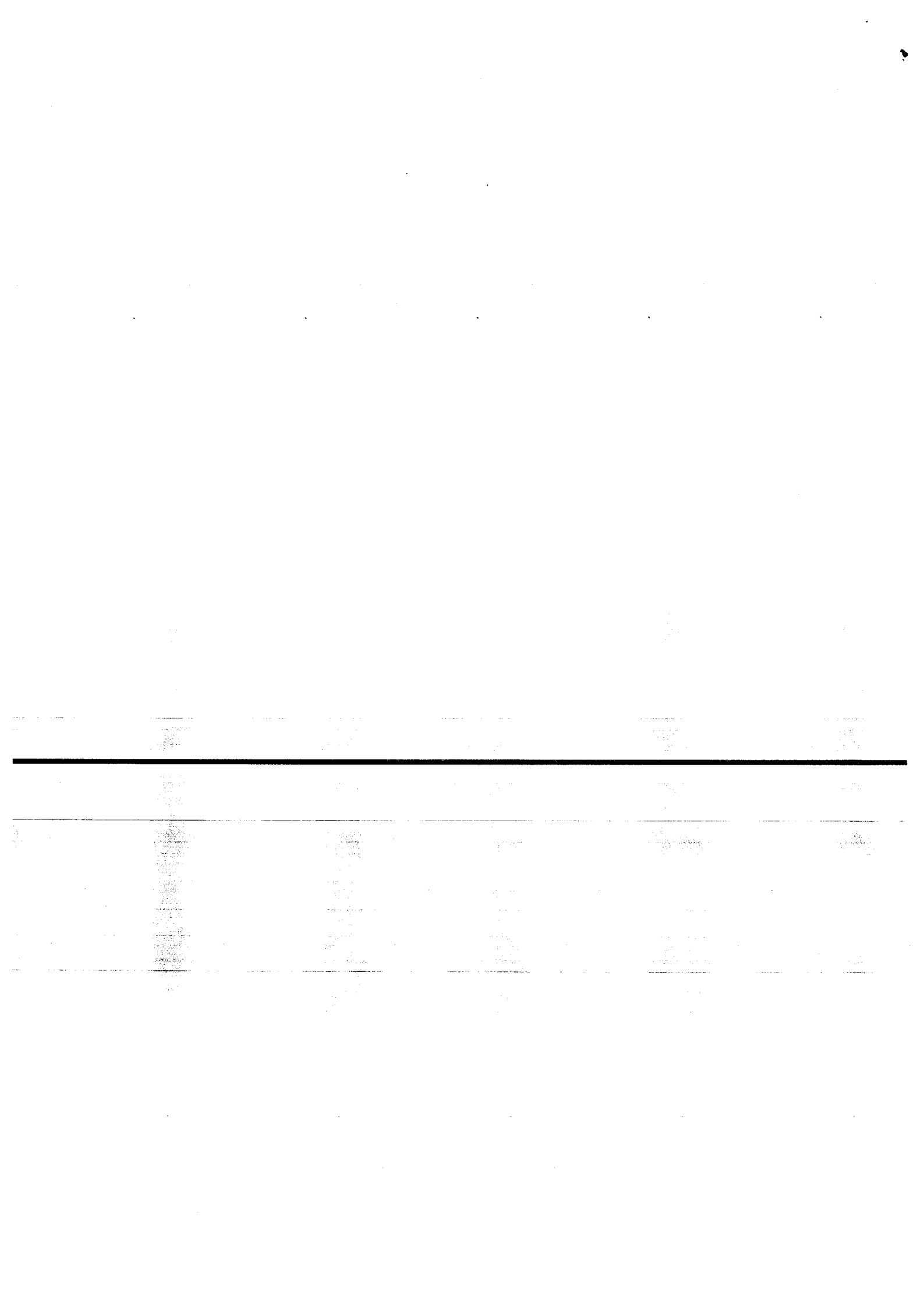
- α) Ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022.
- β) Ο περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022.

Αρ. Απόφασης

(Αρ. Πρότασης 1287/2022).

Το Συμβούλιο αποφάσισε:

- α) Να εγκρίνει:
- i) Το νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί Ελέγχου των Ωρών Οδήγησης και Ανάπαυσης των Οδηγών Ορισμένων Οχημάτων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται στην Πρόταση ως Παράρτημα 01.
- ii) Το νομοσχέδιο με τίτλο: «Ο περί της Απόσπασης Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022», αντίγραφο του οποίου επισυνάπτεται στην Πρόταση ως Παράρτημα 03.
- β) Να εξουσιοδοτήσει τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων:
- i) Να καταθέσει τα πιο πάνω νομοσχέδια στη Βουλή των Αντιπροσώπων για ψήφισή τους σε Νόμους.





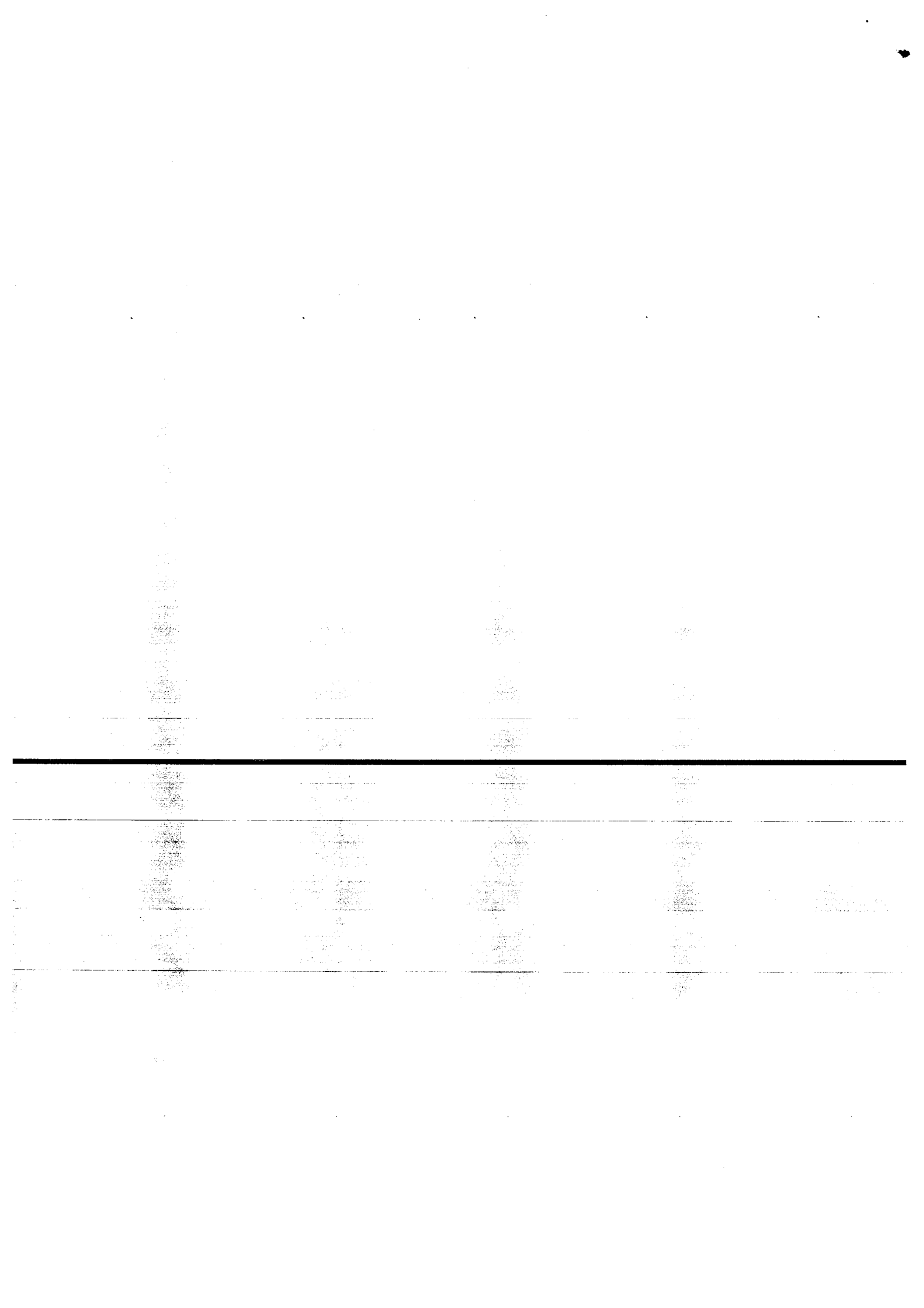
ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 4/10/2022

- ii) Να επιφέρει, στα εν λόγω νομοσχέδια, οποιοσδήποτε τροποποιήσεις κρίνει σκόπιμες κατά το στάδιο της επεξεργασίας και συζήτησής τους στη Βουλή των Αντιπροσώπων, προ της ψήφισής τους, άνευ επαναφοράς τους στο Συμβούλιο.

2. Σκοπός του αναφερόμενου στην υποπαράγραφο (α)(i) πιο πάνω νομοσχεδίου είναι η μερική εναρμόνιση με τη Οδηγία (ΕΕ) 2020/1057 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} 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 καθώς και η εφαρμογή του Κανονισμού (ΕΕ) 202/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15^{ης} Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων.

3. Σκοπός του αναφερόμενου στην υποπαράγραφο (α)(ii) πιο πάνω νομοσχεδίου είναι η τροποποίηση του περί της Απόσπασης των Εργαζομένων στο Πλαίσιο της Παροχής Υπηρεσιών και για συναφή θέματα Νόμου, ώστε να επιτευχθεί εναρμόνιση με την Οδηγία (ΕΕ) 2020/157 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 για την τροποποίηση της Οδηγίας





ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ

Απόσπασμα από τα Πρακτικά της Συνεδρίας του Υπουργικού Συμβουλίου Ημερομηνίας 4/10/2022

2006/22/ΕΚ, όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και του Κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012/.

Θεοδόσης Α. Τσιόλας

ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ
ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

