ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.4.2014
COM(2014) 222 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την κατάσταση της αγοράς οδικών μεταφορών της Ένωσης

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την κατάσταση της αγοράς οδικών μεταφορών της Ένωσης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 για την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών[1]:

«Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση για την κατάσταση της κοινοτικής αγοράς οδικών μεταφορών μέχρι τα τέλη του 2013. Η έκθεση περιλαμβάνει ανάλυση της κατάστασης της αγοράς, στην οποία περιλαμβάνεται αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων και εξέλιξη των όρων άσκησης του επαγγέλματος καθώς και αξιολογική κρίση για το αν η εναρμόνιση των κανόνων στους τομείς, μεταξύ άλλων, της επιβολής και των οδικών τελών καθώς και στον κοινωνικό τομέα και στον τομέα της ασφάλειας προόδευσε σε βαθμό που να εξετάζεται το ενδεχόμενο μεγαλύτερου ανοίγματος των εγχώριων αγορών οδικών μεταφορών καθώς και ενδομεταφορών.»

Η παρούσα έκθεση ανταποκρίνεται σε αυτό το αίτημα. Συγκεντρώνει στοιχεία από αρκετές μελέτες[2] και χρησιμοποιεί στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές που έχουν συλλεγεί από τη Eurostat[3], καθώς και πληροφορίες σχετικά με την επιβολή των κοινωνικών διατάξεων[4] στο πλαίσιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών που έχουν συλλεγεί από τα κράτη μέλη. Βασίζεται επίσης στην έκθεση της ομάδας υψηλού επιπέδου σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ της 19ης Ιουνίου 2012[5]. Ακόμα, λαμβάνει υπόψη τα αποτελέσματα της εκτεταμένης διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη που πραγματοποιήθηκε πριν και μετά τη σύνταξη της έκθεσης της ομάδας υψηλού επιπέδου. Τέλος, συμμορφώνεται με την υπόδειξη της

---

1 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72-87.

2 Ιδίως τις ακόλουθες: «Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union» (Συλλογή και ανάλυση δεδομένων σχετικά με τη δομή του τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση) (AECOM 2013)· «Development and Implementation of Road Cabotage» (Ανάπτυξη και υλοποίηση των οδικών ενδομεταφορών) (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2013)· «Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012» (Χρεώσεις και φόροι για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Συνοπτική ανάλυση και πίνακες δεδομένων 1998-2012) (ΟΟΣΑ 2013)· «Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers» (Κοινωνικές συνθήκες και συνθήκες εργασίας των οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων) (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2013).

3 Για λόγους που άπτονται της διαθεσιμότητας των δεδομένων, στην παρούσα έκθεση αναλύονται οι εξελίξεις στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ μόνο μέχρι το 2012. Συνεπώς, αναφέρεται στην ΕΕ-27.

4 Π.χ. κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών· οδηγία 2006/22/ΕΚ για τον καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την επιβολή αυτών των κανόνων· κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου και οδηγία 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών.

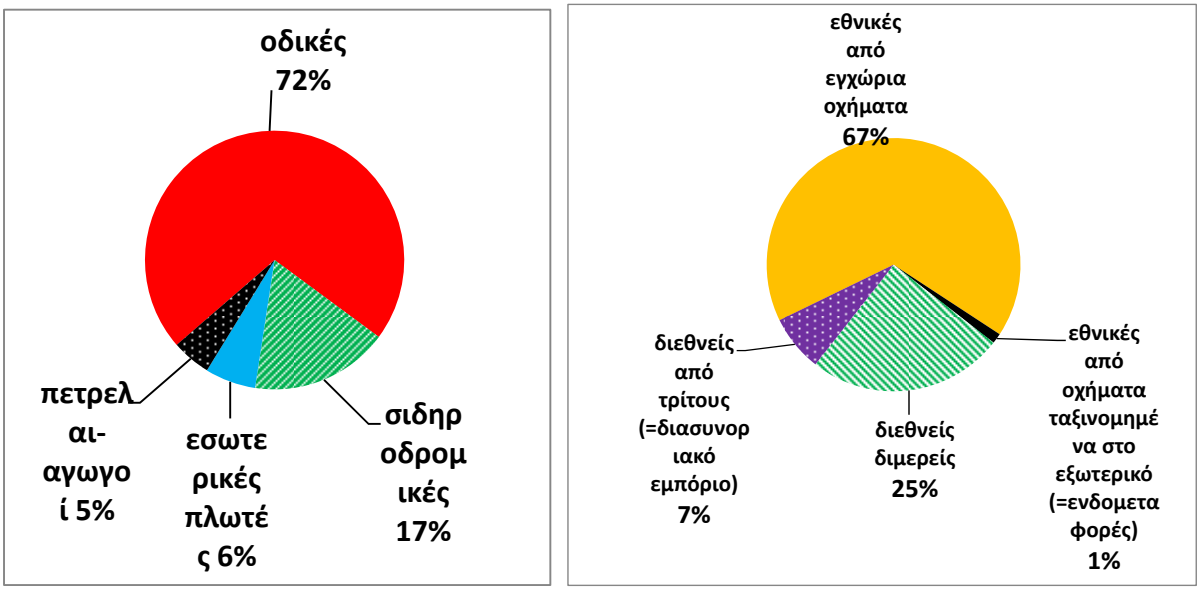
5 Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market, υπό την εποπτεία του καθηγητή Bayliss, Ιούνιος 2012.

Επιτροπής όσον αφορά την ανάγκη αναθεώρησης των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT[6].

2. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. Οδικές εμπορευματικές μεταφορές

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν τον βασικό τρόπο χερσαίας μεταφοράς στην ΕΕ αντιστοιχώντας σε ποσοστό άνω του 70% του συνόλου των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, όπως παρουσιάζεται στο διάγραμμα 1. Το μερίδιο των οδικών μεταφορών επί του συνόλου των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών παρέμεινε μάλλον σταθερό την τελευταία δεκαετία.



Διαγράμματα 1 και 2: Κατανομή των μέσων χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ-27 το 2012 (αριστερά)· οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ-27 το 2012 ανά είδος μεταφορών (δεξιά). Πηγή: Eurostat, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών.

Το 2012, οι οδικές μεταφορές στην ΕΕ-27 κάλυψαν σχεδόν 1.700 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα, ποσοστό περίπου 4% μικρότερο από ό,τι το 2004 και σχεδόν 13% μικρότερο από ό,τι το έτος 2007 κατά το οποίο κορυφώθηκε ο αριθμός των διανυθέντων τονοχιλιομέτρων.

Οι εθνικές μεταφορές που εκτελέστηκαν με οχήματα ταξινομημένα στις συγκεκριμένες χώρες ισοδυναμούν με τα δύο τρίτα περίπου του συνόλου των μεταφορών. Οι εθνικές μεταφορές που εκτελέστηκαν με οχήματα ταξινομημένα σε άλλο κράτος μέλος (δηλαδή ενδομεταφορές) ανέρχονται σε ποσοστό μόλις άνω του 1% στο σύνολο των μεταφορών. Το μερίδιο των διεθνών μεταφορών αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας από 30% του συνόλου των οδικών εμπορευματικών μεταφορών το 2004 σε 33% το 2012. Πρόκειται για μια ένδειξη της ολοένα μεγαλύτερης ενοποίησης της ενιαίας αγοράς στην ΕΕ. Τα τέσσερα πέμπτα του συνόλου των διεθνών μεταφορών εκτελούνται με οχήματα που έχουν ταξινομηθεί

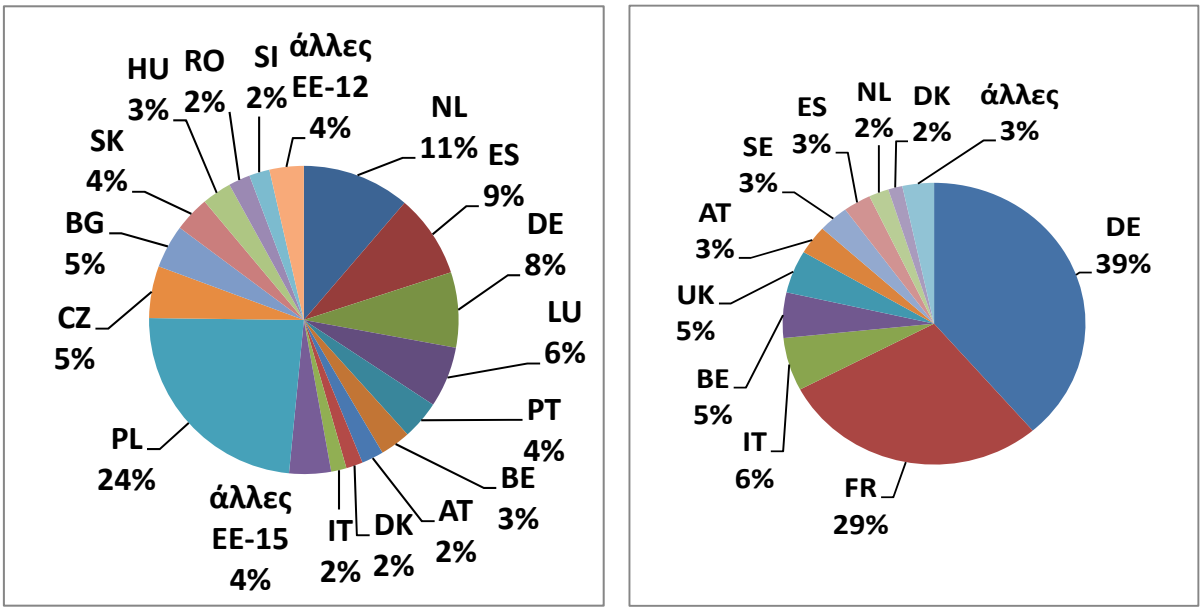
[6] Πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT): Αποτελέσματα και επόμενα βήματα, COM(2013) 685 τελικό.

είτε στο κράτος μέλος φόρτωσης είτε στο κράτος μέλος εκφόρτωσης. Το ένα πέμπτο εκτελείται από οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτη χώρα (διασυνοριακό εμπόριο), σημειώνοντας αύξηση από το 2004 που το μερίδιο αντιστοιχούσε στο ένα όγδοο. Το ποσοστό του διασυνοριακού εμπορίου στο σύνολο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αυξήθηκε από 4% σε 7% μεταξύ του 2004 και του 2012 (βλέπε επίσης διάγραμμα 2 ανωτέρω).

Έχοντας σημειώσει αύξηση σε ποσοστό άνω του 80% μεταξύ του 2004 και του 2012, το διασυνοριακό εμπόριο αποτελεί το τμήμα της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη άνθιση. Ευνοείται από το γεγονός ότι οι διεθνείς μεταφορές έχουν ελευθερωθεί πλήρως στο εσωτερικό της ΕΕ. Οι ενδομεταφορές έχουν σημειώσει επίσης άνοδο (σε ποσοστό περίπου 50%) αλλά παραμένουν σε σχετικά χαμηλό επίπεδο. Οι ενδομεταφορές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 ως «εθνικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται σε προσωρινή βάση σε κράτος μέλος υποδοχής». Περιορίζονται σε τρεις ενδομεταφορές κατά τις επτά ημέρες που έπονται της εκτέλεσης μιας διεθνούς μεταφοράς. Η μεγάλη αύξηση των ενδομεταφορών οφείλεται εν μέρει στην άρση το 2009 και το 2012 των ειδικών μεταβατικών περιορισμών που είχαν επιβληθεί στους μεταφορείς από τις περισσότερες χώρες που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007 αντίστοιχα.

Όπως φαίνεται και από τα διαγράμματα 3 και 4, σε απόλυτους όρους, στην ΕΕ-15[7] οι μεταφορείς εξακολουθούν να εκτελούν το μεγαλύτερο μέρος των ενδομεταφορών (51%), κυρίως σε κράτη μέλη όμορα εκείνου στο οποίο έχει ταξινομηθεί το όχημα. Οι σημαντικότερες αγορές ενδομεταφορών είναι οι μεγάλες κεντρικές αγορές μεταφορών (Γερμανία, Γαλλία). Σε επτά από τα δέκα κράτη μέλη στα οποία εκτελούνται οι περισσότερες ενδομεταφορές, η πλειονότητα των ενδομεταφορών εκτελείται με οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε χώρα της ΕΕ-15. Αναλογικά, οι μεταφορείς της ΕΕ-12 εκτελούν περισσότερες μεταφορές εκτός των εγχώριων αγορών τους, καθώς οι εν λόγω εθνικές αγορές οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι σχετικά μικρές. Μόνο στη Γαλλία εκτελούνται περισσότερες εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές από ό,τι συνολικά στα 12 κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007.

[7] Με τον όρο «ΕΕ-15» νοούνται τα κράτη μέλη της ΕΕ πριν από την 1η Μαΐου 2004, ενώ τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007 συναπαρτίζουν την «ΕΕ-12».



Διαγράμματα 3 και 4: Ενδομεταφορές στην ΕΕ το 2012 ανά προέλευση οχήματος (αριστερά) και ανά χώρα υποδοχής (δεξιά). Πηγή: Eurostat, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών.

Ποσοστό περίπου 15% των συνολικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών το 2012 αφορούσε μεταφορές για ίδιο λογαριασμό και το υπόλοιπο 85% μεταφορές για λογαριασμό τρίτου. Οι μεταφορές για λογαριασμό τρίτου είναι εκείνες που εκτελούνται από τον τομέα οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ, όπως ορίζεται στα στατιστικά στοιχεία των επιχειρήσεων, ενώ οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό εκτελούνται από άλλους οικονομικούς κλάδους για την εξυπηρέτηση ίδιων σκοπών. Το μερίδιο των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό είναι σημαντικότερο στο πλαίσιο των εθνικών μεταφορών από ό,τι στις διεθνείς μεταφορές.

Κατά κανόνα, στις μεταφορές για ίδιο λογαριασμό δεν έχουν πρόσβαση μεταφορείς που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ενδομεταφορών ή του διασυνοριακού εμπορίου. Στο πλαίσιο αυτό εκτελούνται μόνο μεταφορές για λογαριασμό τρίτου. Ως εκ τούτου, για τον βαθμό διείσδυσης των ενδομεταφορών λαμβάνεται υπόψη μόνο το τμήμα της αγοράς που αφορά τις μεταφορές για λογαριασμό τρίτου. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, οχήματα που είχαν ταξινομηθεί σε άλλες χώρες εκτέλεσαν κατά μέσο όρο ποσοστό 2,5% των συνολικών μεταφορών της εθνικής αγοράς μεταφορών για λογαριασμό τρίτου στην ΕΕ-27 το 2012, ενώ οχήματα που είχαν ταξινομηθεί στην χώρα εκτέλεσης των μεταφορών εκτέλεσαν το εναπομένον 97,5%.

Παρά τον ισχυρισμό ότι τα στοιχεία της Eurostat υποτιμούν τα πραγματικά επίπεδα των ενδομεταφορών, οι εκθέσεις που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη σχετικά με την επιβολή των κανόνων δεν καταδεικνύουν υψηλά επίπεδα ενδομεταφορών που δεν προσμετρήθηκαν (βλέπε ενότητα 4.2). Επιπλέον, τα στατιστικά στοιχεία της Eurostat αποτελούν τα πλέον ολοκληρωμένα και συγκρίσιμα διαθέσιμα στοιχεία, καθώς συνιστούν αποτέλεσμα επίσημης συγκέντρωσης δεδομένων από τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, τα οποία υποβάλλονται στη Eurostat σύμφωνα με τα συμφωνηθέντα πρότυπα.

2.2. Εταιρική δομή και απασχόληση

Η αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ απαρτίζεται από 600.000 περίπου μικρές, κατά κύριο λόγο, επιχειρήσεις οι οποίες απασχολούν κατά μέσο όρο τέσσερις υπαλλήλους. Ο αριθμός αυτός υπήρξε σταθερός τα τελευταία έτη με ποσοστό 80% των εταιρειών να διαθέτουν λιγότερους από 10 υπαλλήλους, και ποσοστό 99% να διαθέτουν λιγότερους από 50. Ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών απασχολούσε περίπου τρία εκατομμύρια άτομα το 2011. Επισημαίνεται ότι τα εν λόγω αριθμητικά στοιχεία καλύπτουν μόνο εταιρείες και άτομα που εκτελούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου και δεν περιλαμβάνουν εταιρείες και άτομα που εκτελούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό. Οι πράκτορες μεταφορών φορτίου και οι πάροχοι ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφορών (δηλαδή πρόσωπο ή εταιρεία που οργανώνει αποστολές φορτίων για λογαριασμό τρίτων) διαδραματίζουν ολοένα μεγαλύτερο ρόλο στην οργάνωση αυτών των μεταφορών, όπως καταδεικνύεται βάσει της σχετικής μακροχρόνιας τάσης.

Κατά τη διάρκεια της οικονομικής ύφεσης, τα περιθώρια κέρδους συρρικνώθηκαν στον τομέα της εφοδιαστικής, όπως και στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Οι λιγότερο επικερδείς μεταφορές ανατίθενται ολοένα περισσότερο με υπεργολαβική σύμβαση σε μικρές επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο αριθμός των κρίκων στην αλυσίδα της εφοδιαστικής[8]. Η οικονομική κατάσταση πολλών εταιρειών μεταφορών θεωρείται ευάλωτη (έως ένα τρίτο των γαλλικών εταιρειών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, σύμφωνα με τη Banque de France[9]).

Ωστόσο, τα σχετικά περιορισμένα εμπόδια στη σύσταση μεταφορικής εταιρείας σημαίνουν ότι εταιρείες που εξέρχονται από την αγορά σε πολλές περιπτώσεις επανεισέρχονται ή αντικαθιστούνται από νέες επιχειρήσεις. Παρά το δυσμενές οικονομικό κλίμα, ο αριθμός των κοινοτικών αδειών που εκδόθηκαν, για παράδειγμα στην Ισπανία, αυξήθηκε μεταξύ 2010 και 2012 (από σχεδόν 26.000 στα τέλη του 2010 σε περισσότερες από 27.000 στα τέλη του 2012). Αυτό καταδεικνύει την ανθεκτική φύση του τομέα, ο οποίος φαίνεται ότι προσαρμόζεται με ταχείς ρυθμούς στις αλλαγές και τις οικονομικές εξελίξεις.

Ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη[10] έχουν ισχυριστεί ότι ο ανταγωνισμός που προκαλείται από τους μεταφορείς από κράτη μέλη με χαμηλότερο κόστος, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στις εγχώριες αγορές στο πλαίσιο ενδομεταφορών, έχει προκαλέσει απώλεια θέσεων εργασίας. Ο εν λόγω ισχυρισμός δεν ευσταθεί σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία όσον αφορά την απασχόληση στον συγκεκριμένο τομέα. Η απασχόληση στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σημείωσε γενικά αύξηση από το 2005 έως το 2011, με ορισμένες μειώσεις από το 2009 έως το 2010. Μολονότι χρειάζεται να πραγματοποιηθούν περισσότερες έρευνες σχετικά με το εύρος της απώλειας θέσεων εργασίας σε επίπεδο κρατών μελών, ένα πρώτο συμπέρασμα είναι ότι οι εν λόγω μειώσεις συνδέονται με την οικονομική κρίση, σε συνδυασμό με την υψηλή μέση ηλικία των οδηγών. Το 2011, τα αριθμητικά

---

8 Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.

9 Panorama économique et financier du transport routier en France, Banque de France, 2012.

10 Π.χ. ETF (Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές), DTL (Δανική Ένωση Μεταφορών και Εφοδιαστικής) και FNTR (Γαλλική Εθνική Ομοσπονδία Οδικών Μεταφορών).

στοιχεία που αφορούσαν την απασχόληση στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ-27 ανήλθαν και πάλι στα επίπεδα που ίσχυαν προ κρίσης. Συνεπώς, δεν υπάρχουν αντικειμενικά στοιχεία που να καταδεικνύουν ότι οι ενδομεταφορές, οι οποίες αντιπροσωπεύουν πολύ μικρό ποσοστό των εγχώριων μεταφορών, είχαν αξιοσημείωτο αντίκτυπο στις θέσεις εργασίας των οδηγών φορτηγών.

2.3. Εξελίξεις όσον αφορά την παραγωγικότητα

2.3.1. Παραγωγικότητα της εργασίας

Όπως προκύπτει από τον πίνακα 1, η παραγωγικότητα της εργασίας στον τομέα των χερσαίων μεταφορών είναι χαμηλότερη από τον συνολικό μέσο όρο της οικονομίας, και η πλέον χαμηλή μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς. Επιπλέον, πρόκειται για τον μοναδικό τρόπο μεταφοράς στον οποίο η παραγωγικότητα της εργασίας παρουσιάζει πτώση. Απαιτείται λεπτομερέστερη πληροφόρηση σχετικά με τα επίπεδα παραγωγικότητας στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον, χρειάζονται περισσότερες έρευνες προκειμένου να καθοριστεί ο αντίκτυπος του ανταγωνισμού στα επίπεδα παραγωγικότητας της εργασίας στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Μελέτες που πραγματοποιήθηκαν σε διάφορους τομείς καταδεικνύουν ότι στην ευρύτερη οικονομία η παραγωγικότητα της εργασίας είναι υψηλότερη σε τμήματα που είναι ανοιχτά στον διεθνή ανταγωνισμό (στην προκειμένη περίπτωση, τις διεθνείς μεταφορές) από ό,τι σε εκείνα που είναι σε μεγάλο βαθμό κλειστά σε αυτόν (εν προκειμένω, οι εθνικές μεταφορές). Τα επίπεδα παραγωγικότητας μπορεί να είναι κατά ποσοστό έως και 15% χαμηλότερα σε τομείς που δεν είναι ανοιχτοί στον διεθνή ανταγωνισμό[11]. Το άνοιγμα των εθνικών αγορών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στον διεθνή ανταγωνισμό αναμένεται συνεπώς να επιφέρει παρόμοια οφέλη από άποψη παραγωγικότητας.

Τα περισσότερα κράτη μέλη διαπίστωσαν μείωση της παραγωγικότητας την επαύριο της οικονομικής κρίσης. Αυτό συνάδει με τις εξελίξεις στην οικονομία της ΕΕ κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η οικονομική απόδοση μειώνεται με πολύ ταχύτερους ρυθμούς από ό,τι η απασχόληση, με αποτέλεσμα μείωση της παραγωγικότητας. Η οικονομία της ΕΕ στο σύνολό της κατέγραψε πολύ χαμηλή αύξηση της τάξεως του 0,6 % όσον αφορά την παραγωγικότητα κατά την περίοδο 2008-2011[12]. Σημαντικές διαφορές εξακολουθούν να σημειώνονται στα επίπεδα της παραγωγικότητας της εργασίας μεταξύ κρατών μελών, που προκαλούνται εξαιτίας των διαφορών στα επίπεδα τιμών που ισχύουν στα εκάστοτε κράτη μέλη.

---

11 Danmarks Produktivitet – Hvor er problemerne?, Produktivitets Komissionen, 2013

12 Employment and Social Developments in Europe 2012 (Απασχόληση και κοινωνικές εξελίξεις στην Ευρώπη – 2012), Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

		Χερσαίες μεταφορές	Πλωτές μεταφορές	Αεροπορικές μεταφορές	Αποθηκευτικές, επικουρικές δραστηριότητες	Τομέας μεταφορών	Συνολική οικονομία
Παραγωγικότητα της εργασίας, 2010	**Ευρώ ανά απασχολούμενο**	45 000	144 000	63 000	67 000	55 000	49 000
Μέση ετήσια αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας, 2001/2010	**%**	-0,2	+7,5	+3,2	+1,2	+1,0	+0,9

Πίνακας 1: Παραγωγικότητα της εργασίας στον τομέα των μεταφορών και στο σύνολο της οικονομίας. Πηγή: Eurostat, Εθνικοί λογαριασμοί και στατιστικές διάρθρωσης των επιχειρήσεων.

2.3.2. *Παραγωγικότητα των οχημάτων*

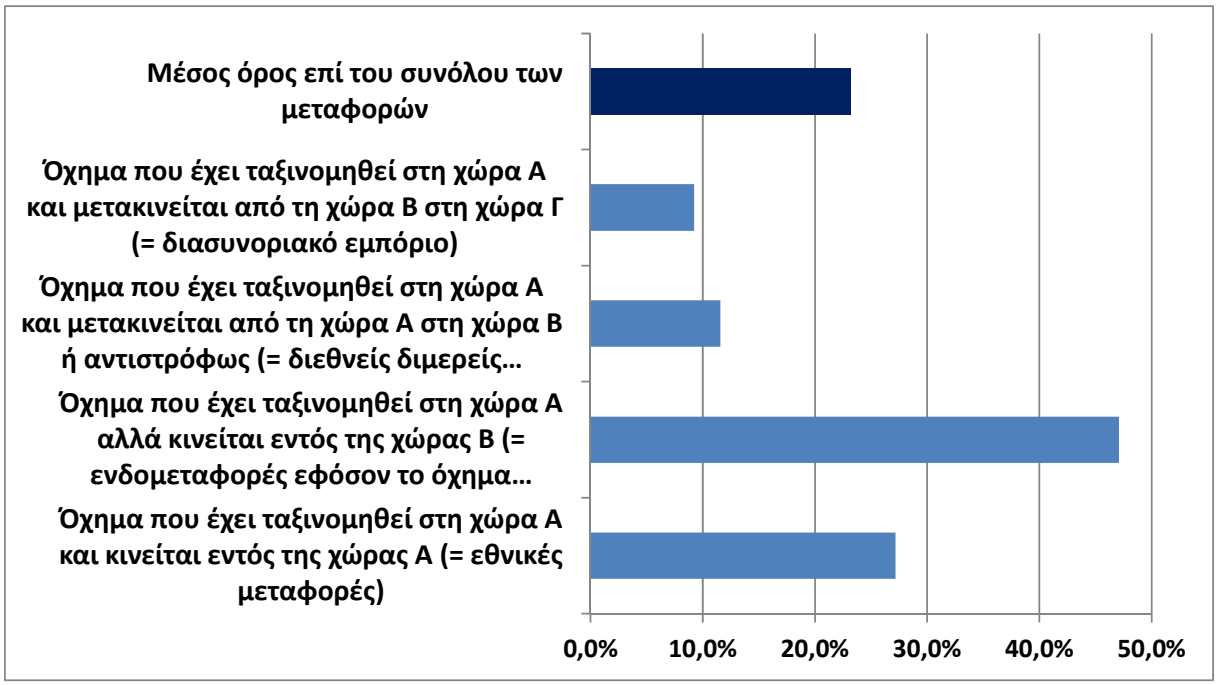
Εξαιτίας των ανισορροπιών στις μεταφορικές ροές και στις πρακτικές της εφοδιαστικής, υπάρχει ένα ποσοστό κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο που αποτελεί αναπόφευκτη παράμετρο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Με δεδομένες τις ανεπιθύμητες συνέπειες της κυκλοφορίας των οχημάτων χωρίς φορτίο στην κατανάλωση καυσίμων, στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και στο κόστος, αυτού του είδους η κυκλοφορία πρέπει να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο. Τα επίπεδα της κυκλοφορίας των οχημάτων χωρίς φορτίο σημείωσαν ελαφρά μείωση τα τελευταία χρόνια, χάρις στη βραδέως αυξανόμενη αποδοτικότητα της οργάνωσης των μεταφορών. Εντούτοις, το 2012, σχεδόν ένα τέταρτο (23,2%) του συνόλου των οχηματοχιλιομέτρων βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην ΕΕ διανύθηκαν με το όχημα άφορτο[13]. Μολονότι δεν υπάρχουν αξιόπιστα στατιστικά στοιχεία αναφορικά με το επίπεδο φόρτωσης άλλων οχημάτων, αναμένεται ότι και τα οχήματα με μερικό φορτίο αποτελούν επίσης σύνηθες φαινόμενο.

Τα επίπεδα της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο παραμένουν υψηλά στις εθνικές μεταφορές. Το ποσοστό της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο από εγχώριους μεταφορείς που εκτελούν εθνικές μεταφορές υπερβαίνει ελαφρώς το 25%. Ωστόσο, στην περίπτωση των φορτηγών που έχουν ταξινομηθεί σε άλλη χώρα, τα οποία πραγματοποιούν μετακινήσεις στο εσωτερικό κράτους μέλους άλλου από εκείνο στο οποίο έχουν ταξινομηθεί, το εν λόγω ποσοστό ανέρχεται σχεδόν στο 50%. Ειδικά οχήματα (όπως τα οχήματα-ψυγεία για τη

13 Στην παρούσα ενότητα χρησιμοποιούνται αριθμητικά στοιχεία που έχουν συλλεγεί από τη Eurostat. Ωστόσο, ο υπολογισμός των συντελεστών φορτίου των οδικών οχημάτων ενδέχεται να ποικίλλει ανάλογα με το είδος του μεταφερόμενου φορτίου. Οι συντελεστές φορτίου περιορίζονται επίσης από εξωτερικούς παράγοντες, όπως η μέγιστη μάζα και οι διαστάσεις των οχημάτων. Βλέπε επίσης: Beladingsgraad van gewicht en volume. Het vergelijken van lood met veren, Transport en Logistiek Nederlands, 2013.

μεταφορά κατεψυγμένων αγαθών, τα βυτιοφόρα οχήματα για τη μεταφορά υγρών ή τα απορριμματοφόρα) κυκλοφορούν συχνά με μερικό ή καθόλου φορτίο, εξαιτίας της δυσκολίας εξεύρεσης δρομολογίων επιστροφής για ειδικά φορτία. Ωστόσο, τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο ενδομεταφορών αφορούν γενικό φορτίο που μεταφέρεται με ρυμουλκούμενα οχήματα με πλευρικά πετάσματα ή δεξαμενές. Επομένως, κατά πάσα πιθανότητα το υψηλό επίπεδο κυκλοφορίας των οχημάτων χωρίς φορτίο δεν οφείλεται στη δυσκολία εξεύρεσης φορτίων επιστροφής που είναι ευκολότερα διαθέσιμα στο πλαίσιο των γενικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, τα εμπόδια που συναντούν οι μεταφορείς φαίνεται να προέρχονται από τους περιορισμούς που ισχύουν στις ενδομεταφορές, με αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να οργανώσουν με αποδοτικό τρόπο τις μεταφορές τους.

Ανάλυση των επιπέδων της κυκλοφορίας των οχημάτων χωρίς φορτίο σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς καταδεικνύει ότι τα τμήματα εκείνα που εκτίθενται στον ανταγωνισμό, ιδίως οι διεθνείς μεταφορές (διασυνοριακό εμπόριο και διμερείς διεθνείς μεταφορές), παρουσιάζουν πολύ χαμηλότερα επίπεδα κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο[14] σε σύγκριση με τα τμήματα της αγοράς που εξακολουθούν να υπόκεινται σε περιορισμούς, όπως φαίνεται στο διάγραμμα 5.



Διάγραμμα 5: Μερίδιο των οχηματοχιλιομέτρων που διανύθηκαν με οχήματα χωρίς φορτίο επί του συνόλου των συνολικών οχηματοχιλιομέτρων ανά είδος μεταφορών το 2012. Βάσει στοιχείων που προέρχονται από 21 εκ των 27 χωρών της ΕΕ το 2012 (δεν διατίθενται στοιχεία από τις εξής χώρες: BE, IT, CY, MT, RO και UK). Πηγή: Eurostat, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών.

Ο θετικός αντίκτυπος που είχε το άνοιγμα της αγοράς στα επίπεδα φόρτωσης καταδεικνύεται επίσης από τα αποτελέσματα που είχε η άρση των περιορισμών στην πρόσβαση των

[14] Cabotage en CO_2-reductie, Notitie met een eerste verkenning naar de potentiële reductie van CO2 door cabotage, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2010).

μεταφορέων από τα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007. Με την άρση το 2009 και το 2012 των περιορισμών που είχαν επιβληθεί στις ενδομεταφορές, μειώθηκε σημαντικά το ποσοστό των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται στο πλαίσιο των ενδομεταφορών από οχήματα χωρίς φορτίο (βλέπε διάγραμμα 6 ακολούθως). Ωστόσο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 δεν φαίνεται να είχε θετικό αντίκτυπο στα συνολικά επίπεδα της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο σε περιπτώσεις ενδομεταφορών. Πριν από την έγκριση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, σε αρκετά κράτη μέλη ίσχυαν περισσότερο ελαστικές διατάξεις[15]. Σε συνέχεια της έναρξης ισχύος των διατάξεων σχετικά με τις ενδομεταφορές του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 τον Μάιο 2010, το συνολικό επίπεδο της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο στο πλαίσιο μετακινήσεων στο εσωτερικό ξένων χωρών μειώθηκε με σημαντικά βραδύτερους ρυθμούς από ό,τι στο παρελθόν και παραμένει σχεδόν δύο φορές υψηλότερο από το επίπεδο των εγχώριων οχημάτων στο πλαίσιο των εθνικών μεταφορών. Αν και πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλες εξελίξεις, όπως η οικονομική κρίση, αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι οι περιορισμοί που επιβάλλονται σήμερα στις ενδομεταφορές εμποδίζουν την περαιτέρω αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορέων. Ως εκ τούτου, φαίνεται λογική η προσδοκία ότι το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς μπορεί να μειώσει τα επίπεδα της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο στις εγχώριες μεταφορές. Οι δυνατότητες μείωσης των επιπέδων κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο πρέπει ωστόσο να αξιολογηθεί με βάση τον κίνδυνο της συνεπαγόμενης ζήτησης οδικών μεταφορών, η οποία ενδέχεται να προκύψει εάν η αύξηση της προσφοράς οδικών μεταφορών πυροδοτήσει πτώση των τιμών στις οδικές μεταφορές[16]. Στις περιπτώσεις αυτές, ο τομέας μεταφορών των κρατών μελών με υψηλότερο κόστος ενδέχεται να επηρεαστεί περισσότερο, όπως και από την ενδεχόμενη στροφή των μεταφορών. Πάντως, πρέπει να σημειωθεί ότι από την πτώση των τιμών στις οδικές μεταφορές θα ωφεληθούν οι χρήστες των μεταφορών και οι καταναλωτές[17].

Υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που ενδέχεται να συντελέσουν στη μείωση των συνολικών εκπομπών CO_2 και στη βελτίωση της απόδοσης των οχημάτων στην κατανάλωση καυσίμων, καθώς και στην ανάπτυξη μεθόδων για τη μέτρηση της ανάπτυξης της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών CO_2, όπως η μέθοδος που θα παρουσιάσει η Επιτροπή στην

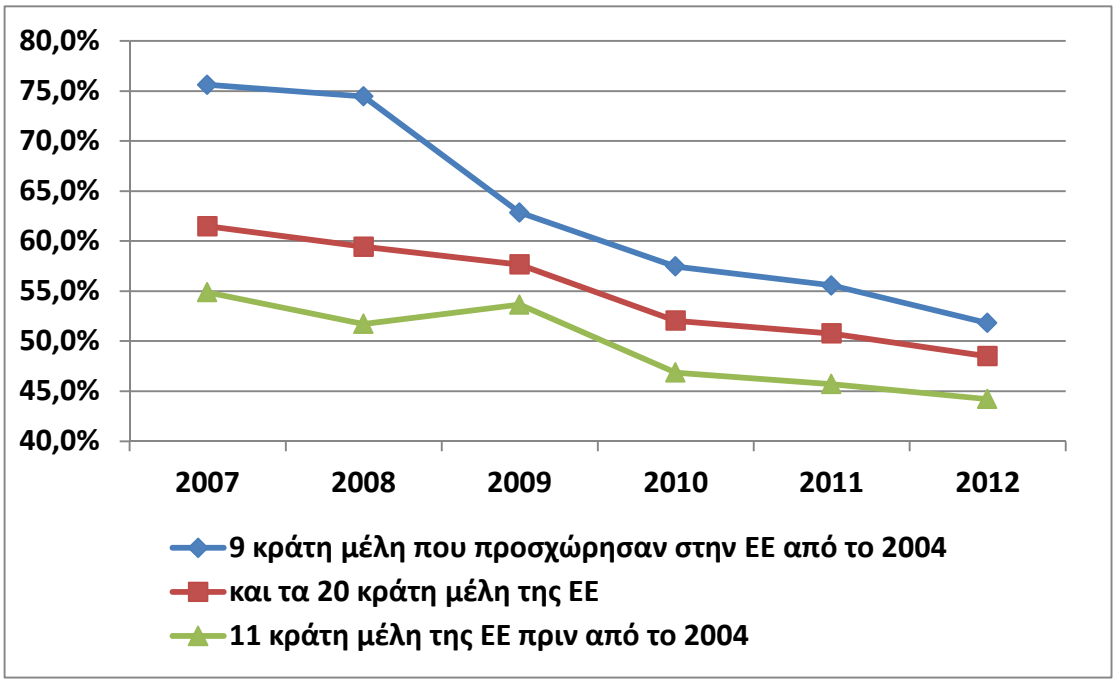
---

15 Η Ιταλία επέτρεπε στους μεταφορείς να εκτελούν ενδομεταφορές στην επικράτειά της για διάστημα που έφτανε τις 15 ημέρες τον μήνα, χωρίς όμως να υπερβαίνει τις πέντε συνεχόμενες ημέρες τη φορά. Σύμφωνα με την ερμηνεία των ενδομεταφορών από το Ηνωμένο Βασίλειο ως «προσωρινής» δραστηριότητας, ένας μεταφορέας πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι το όχημά του εγκαταλείπει την επικράτεια του Ηνωμένου Βασιλείου τουλάχιστον μία φορά τον μήνα. Το 1998, η Ελλάδα όρισε χρονικό όριο για τις ενδομεταφορές, το οποίο ανέρχονταν σε δύο μήνες ανά έτος, και το οποίο αντικαταστάθηκε το 2000 από εγκύκλιο που κατήργησε τα χρονικά όρια στις ενδομεταφορές και βασίστηκε αντ' αυτού σε μια ερμηνεία των ενδομεταφορών ως δραστηριότητα που δεν είναι μόνιμη, συχνή, τακτική ή συνεχής. Παράλληλα με ορισμένες άλλες προϋποθέσεις, τα οχήματα υποχρεούνταν να εγκαταλείπουν την ελληνική επικράτεια τουλάχιστον μία φορά τον μήνα. Η απόπειρα της Γαλλίας για τον περιορισμό των ενδομεταφορών σε μία εβδομάδα τη φορά απορρίφθηκε από την Επιτροπή ως δυσανάλογη.

16 Δελτίο αριθ. 4/1, ASSIST - Αξιολόγηση των κοινωνικών και των οικονομικών επιπτώσεων της προηγούμενης και της μελλοντικής πολιτικής βιώσιμων μεταφορών στην Ευρώπη.

17 Onderzoek naar de gevolgen voor Nederland van het verder vrijgeven van cabotage, Policy Research Corporation in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2013.

επόμενη ανακοίνωσή της για τη στρατηγική μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων και των εκπομπών CO_2 από τα βαρέα φορτηγά οχήματα.



Διάγραμμα 6: Εξέλιξη του ποσοστού των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται με οχήματα χωρίς φορτίο στο πλαίσιο μετακινήσεων στο εσωτερικό ξένων χωρών μεταξύ του 2007 και του 2012 ανά ομάδα κρατών μελών όπου είχε ταξινομηθεί το όχημα. Βάσει δεδομένων που προέρχονται από 20 εκ των 27 κρατών μελών της ΕΕ το 2012 (δεν διατίθενται δεδομένα από τις εξής χώρες: BE, IT, CY, LU, MT, RO και UK). Πηγή: Eurostat, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών.

3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

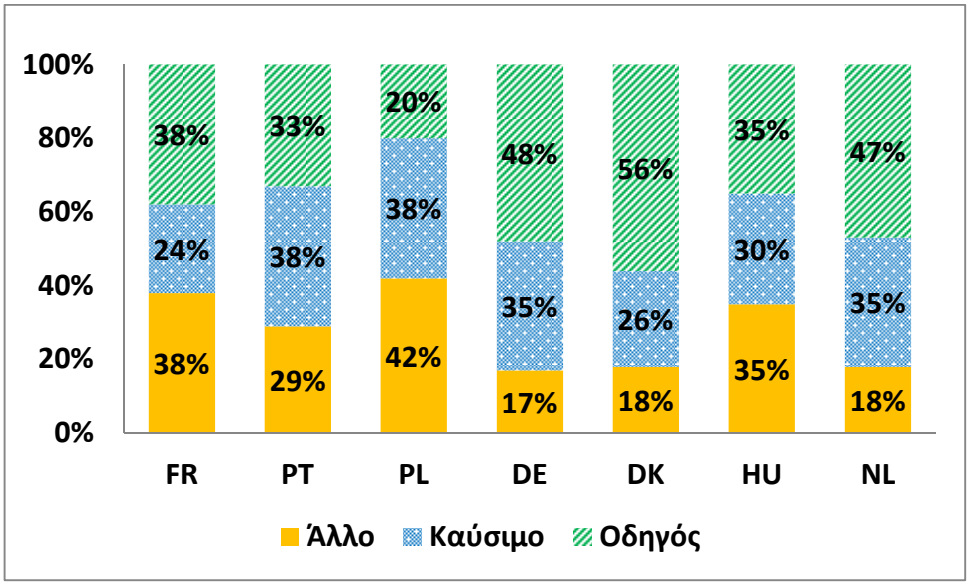
3.1. Παράγοντες κόστους: Επισκόπηση

Τα επίπεδα κόστους αποτελούν έναν από τους βασικούς παράγοντες που καθορίζουν την ανταγωνιστικότητα στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Άλλοι παράγοντες περιλαμβάνουν την εξειδίκευση και την ποιότητα των υπηρεσιών. Αν και ορισμένες πτυχές του εν λόγω κόστους συνδέονται στενά με το κράτος μέλος εγκατάστασης (ιδίως το κόστος ταξινόμησης και συντήρησης των οχημάτων, τη φορολογία των επιχειρήσεων, το κόστος κεφαλαίου), άλλες παρουσιάζουν διακυμάνσεις και εξαρτώνται από το κράτος μέλος στο οποίο εκτελούνται οι μεταφορές (οδικά τέλη ή φόροι καυσίμων). Λόγω της ύπαρξης παροχών με βάση την απόσταση και της εθνικής νομοθεσίας που μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να οδηγήσει σε ευθυγράμμιση των μισθών με τα ελάχιστα πρότυπα στο κράτος μέλος στο οποίο εκτελούνται οι μεταφορές[18], το κόστος εργασίας μπορεί να συνυπολογίζεται, ως ένα βαθμό,

[18] Οδηγία 96/71/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με την απόσπαση εργαζομένων στο πλαίσιο παροχής υπηρεσιών ΕΕ L 18 της 21.1.1997, σ. 1-6· κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουνίου 2008 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη Ι) ΕΕ L 177 της 4.7.2008, σ. 6-16.

στην εν λόγω κατηγορία. Μαζί με τα καύσιμα, η εργασία αποτελεί έναν από τους δύο βασικούς παράγοντες κόστους στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Για να υπολογιστεί η επίδραση που ενδέχεται να έχει το περαιτέρω άνοιγμα της αγοράς στη διάρθρωση του κόστους στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, είναι χρήσιμο να γίνει σύγκριση της διάρθρωσης του κόστους στον κλάδο σε ολόκληρη την ΕΕ. Η εναρμόνιση της διάρθρωσης και των επιπέδων του κόστους δεν αποτελεί ούτε στόχο των πολιτικών της ΕΕ ούτε αρμοδιότητα της ΕΕ. Ωστόσο, εικάζεται ότι τυχόν άνοιγμα της αγοράς θα μπορούσε να οδηγήσει σε ανεπιθύμητα αποτελέσματα εάν οι ανταγωνιστικές πιέσεις οδηγήσουν σε έλλειψη συμμόρφωσης με τις εργασιακές διατάξεις, όπως ο χρόνος οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης, και αυτό με τη σειρά του μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για την οδική ασφάλεια. Μια τέτοια εξέλιξη θα ήταν αντίθετη με τους στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

Η διάρθρωση του κόστους εξομοιώνεται ολοένα και περισσότερο στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η σχετική σημασία των δύο βασικών παραγόντων του κόστους (κόστος εργασίας και καυσίμων) ανέρχεται πλέον σε παρόμοια επίπεδα σε ολόκληρη την ΕΕ. Το κόστος εργασίας το 2004 ισοδυναμούσε με ποσοστό 10% έως 30% του συνολικού κόστους στα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ κατά το συγκεκριμένο έτος· ωστόσο, από τότε έχει αυξηθεί και αντιστοιχεί σε ποσοστό 20% έως 40% του κόστους στα εν λόγω κράτη μέλη. Σε απόλυτους όρους, το κόστος εργασίας στα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007 παραμένει χαμηλότερο από ό,τι στα κράτη μέλη της ΕΕ-15, αλλά το χάσμα μειώνεται σταθερά. Οι διακυμάνσεις του κόστους ανάλογα με το είδος των χρησιμοποιούμενων καυσίμων κυμαίνονται από 24% έως 38% του συνολικού κόστους.



Διάγραμμα 7: Ανάλυση του κόστους για τους μεταφορείς από επιλεγμένα κράτη μέλη. Πηγή: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM 2013.

Επιπλέον, η εναρμόνιση συνεχίστηκε σε άλλους τομείς αρμοδιότητας της ΕΕ επηρεάζοντας το λειτουργικό κόστος των επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών, όπως τα οδικά τέλη. Οι εν λόγω εξελίξεις παρουσιάζονται αναλυτικά στην ενότητα 6 του παρόντος εγγράφου.

3.2. Εξελίξεις ως προς το κόστος εργασίας

Οι απολαβές στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών κατανέμονται συνήθως σε διαφορετικές συνιστώσες κόστους. Οι μηνιαίες αποδοχές καθορίζονται σε σχέση με τον κατώτατο μισθό ή τις συλλογικές συμβάσεις[19]. Το μέσο μισθολογικό επίπεδο ποικίλλει ανάλογα με το είδος της εκτελούμενης μεταφοράς (εθνική ή διεθνής), οι αμοιβές δε για διεθνείς μεταφορές είναι υψηλότερες από εκείνες για εθνικές μεταφορές. Πέραν αυτών των διακυμάνσεων, άλλες μορφές απολαβών προστίθενται συνήθως στα καθορισμένα μισθολογικά επίπεδα, με τις πλέον συνηθισμένες να είναι οι ημερήσιες αποζημιώσεις και οι αποζημιώσεις που παρέχονται με βάση την απόσταση[20]. Εξαιτίας της σημασίας του κόστους εργασίας στο πλαίσιο της διάρθρωσης του λειτουργικού κόστους των μεταφορέων, οι διαφορές ως προς τα μισθολογικά επίπεδα ενδέχεται να επηρεάζουν τις επιχειρηματικές πρακτικές του τομέα. Οι εταιρείες μπορούν να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους σε κράτη μέλη με χαμηλότερο κόστος εργασίας. Εάν πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις περί εγκατάστασης που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, η άσκηση της μεταφοράς των δραστηριοτήτων μπορεί να συμβάλει στις διασυνοριακές επενδυτικές ροές και να ενισχύσει την ενοποίηση της αγοράς μεταφορών στην ΕΕ. Ωστόσο, ορισμένες περιπτώσεις μεταφοράς των δραστηριοτήτων (όπως περιπτώσεις στο πλαίσιο των οποίων οι δραστηριότητες εκτελούνται αποκλειστικά σε ένα κράτος μέλος, άλλο από το κράτος μέλος στο οποίο έχει ταξινομηθεί το όχημα) μπορεί να φανερώνουν πρόθεση αποφυγής καταβολής της φορολογίας και των ασφαλιστικών εισφορών.

Μολονότι η κατάσταση κάθε αγοράς πρέπει να αξιολογηθεί λεπτομερέστερα, υπάρχουν ενδείξεις ότι το επίπεδο των μισθολογικών διαφορών έχει μειωθεί σε τέτοιο σημείο ώστε να περιορίζεται ο κίνδυνος παράνομης συμπεριφοράς[21]. Πάντως, οι προσπάθειες για τη βελτίωση της επιβολής της νομοθεσίας πρέπει να συνεχισθούν. Ενώ παραμένουν πάντοτε διαφορές, τα απόλυτα επίπεδα του κόστους εργασίας αυξάνονται με ταχύτερους ρυθμούς στα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007. με βάση όλα τα στοιχεία που απαρτίζουν τις απολαβές, ο μισθός των Ρουμάνων οδηγών στο πλαίσιο των διεθνών μεταφορών φαίνεται να ανέρχεται σε παρόμοια επίπεδα με τον μισθό των Ισπανών μεταφορέων (4-5 ευρώ/ώρα)[22]. Οι εξελίξεις αυτές συμβαδίζουν με τη σύγκλιση των μέσων μισθολογικών επιπέδων στην ΕΕ, όπως καταδεικνύεται στο διάγραμμα 8. Ως εκ τούτου, οι διαφορές στα μισθολογικά επίπεδα στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι παρόμοιες με τις διαφορές στις μέσες απολαβές σε ολόκληρη την ΕΕ και στο σύνολο της οικονομίας. Στο ακόλουθο

---

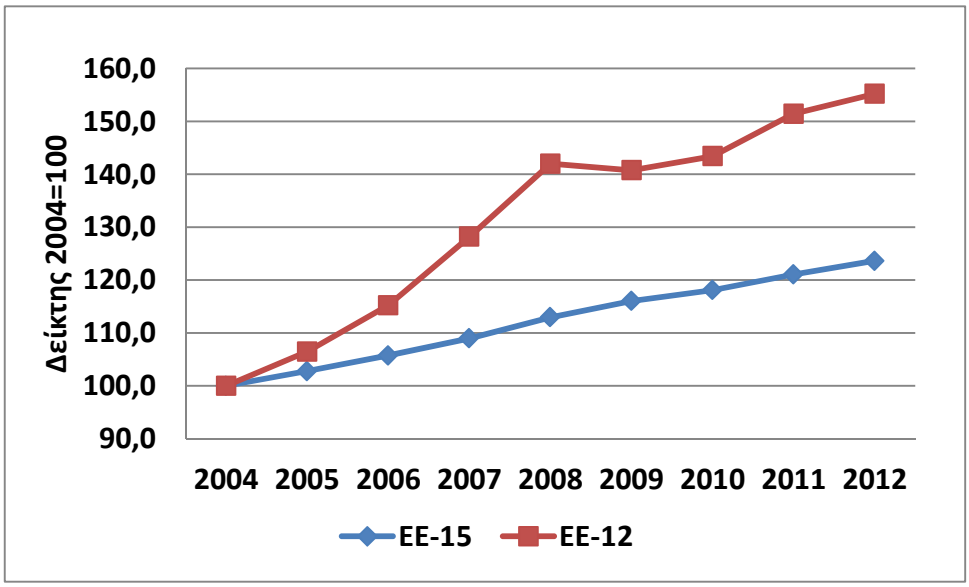
19 Τον Ιούλιο του 2013, 21 από τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ (όλα εκτός από τη Δανία, τη Γερμανία, την Ιταλία, την Κύπρο, την Αυστρία, τη Φινλανδία και τη Σουηδία) διέθεταν εθνική νομοθεσία που καθόριζε τον κατώτατο μισθό βάσει νόμου ή στο πλαίσιο εθνικής διακλαδικής συμφωνίας. Στα κράτη μέλη που δεν ορίζουν κατώτατο μισθό εφαρμόζονται συλλογικές συμβάσεις, που ωστόσο ενδέχεται να ισχύουν μόνο για συγκεκριμένες επιχειρήσεις (όπως εκείνες που είναι μέλη των αντίστοιχων Εμπορικών Επιμελητηρίων) και να διαφέρουν μεταξύ περιφερειών στο εσωτερικό των κρατών μελών.

20 Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, οι αποζημιώσεις που βασίζονται στην απόσταση είναι παράνομες εάν από τη φύση τους εγκυμονούν κινδύνους για την οδική ασφάλεια.

21 Auch zu Hause wird gut verdient - Deutscher Arbeitsmarkt für bulgarische und rumänische LKW-Fahrer wenig attraktiv, Deutsche Verkehrszeitung, 28 Ιανουαρίου 2014.

22 Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.

γράφημα παρουσιάζεται η σχετική αύξηση στον μισθό των εργαζομένων από την ΕΕ-12, σε σύγκριση με τους εργαζόμενους από την ΕΕ-15.



Διάγραμμα 8: Εξέλιξη του δείκτη του κόστους εργασίας στο πλαίσιο της επιχειρηματικής οικονομίας στα κράτη μέλη της ΕΕ-15 και της ΕΕ-12 από το 2004. Πηγή: Eurostat, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών.

Όπως παρουσιάζεται ανωτέρω, οι διαφορές ως προς τα μισθολογικά επίπεδα στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών παραμένουν παρόμοιες με τη μέση μισθολογική διαφορά μεταξύ των κρατών μελών στο σύνολο της οικονομίας. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι οι εν λόγω διαφορές ενδέχεται να έχουν υψηλότερο αντίκτυπο στον ανταγωνισμό στον εν λόγω τομέα λόγω του κινητού χαρακτήρα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αντίθετα με άλλους τομείς, μεταφορές επιτρέπεται να εκτελούνται σε άλλα κράτη μέλη σε προσωρινή βάση με εν μέρει διατήρηση των μισθολογικών όρων που ισχύουν στο κράτος μέλος κατοικίας. Ωστόσο, η νομοθεσία της ΕΕ ενδέχεται σε ορισμένες περιπτώσεις να αυξήσει την προστασία των εργαζομένων που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι κρατών μελών στα οποία εκτελούν μεταφορές σε προσωρινή βάση. Η οδηγία 96/71/ΕΚ για την απόσπαση των εργαζομένων[23] ισχύει για τους οδηγούς, εφόσον εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2008 για τις συμβατικές ενοχές[24] ορίζει τα γενικά κριτήρια για τον καθορισμό του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβατικές ενοχές. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το δίκαιο που θα εφαρμοζόταν κανονικά στη σύμβαση μπορεί να παρακαμφθεί και να αντικατασταθεί από τους υποχρεωτικούς κανόνες κατά την έννοια του ιδιωτικού διεθνούς δικαίου που ισχύει στον τόπο στον οποίο παρέχεται συνήθως η εργασία (άρθρο 8).

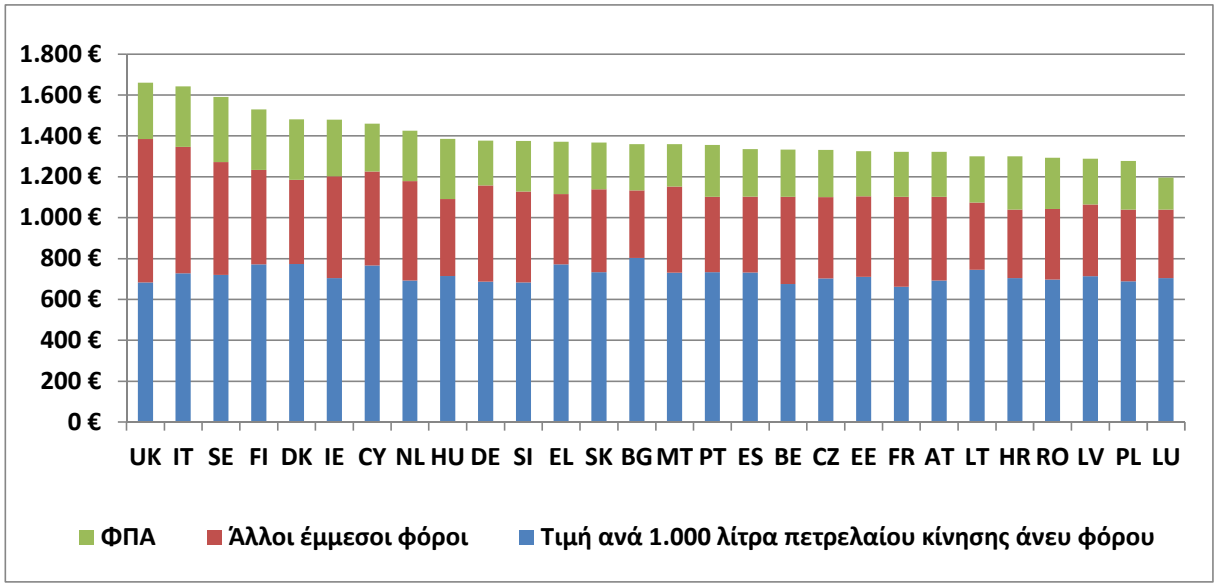
3.3. Εξελίξεις στα επίπεδα του κόστους των καυσίμων

Το κόστος των καυσίμων σε ολόκληρη την ΕΕ ακολούθησε τις εξελίξεις των τιμών του αργού πετρελαίου στις διεθνείς αγορές και δεν διαφέρει σε μεγάλο βαθμό. Αυτό μπορεί να

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

[24] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 593/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές (Ρώμη Ι), ΕΕ L 177 της 4.7.2008, σ. 6.

αναχθεί εν μέρει στη βαθμιαία εναρμόνιση που συντελείται στον τομέα της φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία διέπεται από τις διατάξεις της οδηγίας 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου (η «οδηγία για τη φορολογία της ενέργειας»)[25]. Η διάρθρωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα καύσιμα έχει εναρμονιστεί: μεταξύ άλλων, η οδηγία ορίζει τα κατώτατα επίπεδα φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων. Ωστόσο, τα κράτη μέλη έχουν δικαίωμα να ορίζουν τον δικό τους εθνικό φορολογικό συντελεστή με όποιον τρόπο κρίνουν κατάλληλο. Οι εθνικοί φορολογικοί συντελεστές διαφέρουν μεταξύ κρατών μελών. Το κόστος καυσίμων είναι χαμηλότερο στο Λουξεμβούργο και υψηλότερο στο Ηνωμένο Βασίλειο.



Διάγραμμα 9: Σύνηθες κόστος πετρελαίου κίνησης ανά 1.000 λίτρα και ανά κράτος μέλος (Ιανουάριος 2014). Πηγή: Δελτίο πετρελαίου του Παρατηρητηρίου της Αγοράς, 2014, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ΓΔ Ενέργειας.

3.4. Λοιποί παράγοντες κόστους

Πέραν αυτών των δύο βασικών παραγόντων κόστους, οι εταιρείες οδικών εμπορευματικών μεταφορών επιβαρύνονται και με άλλα τέλη, όπως:

– Μεμονωμένες χρεώσεις που αφορούν τη σύσταση της επιχείρησης (συμπεριλαμβανομένης της αγοράς και της ταξινόμησης των οχημάτων)·

– Περιοδικοί φόροι ιδιοκτησίας ή τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων·

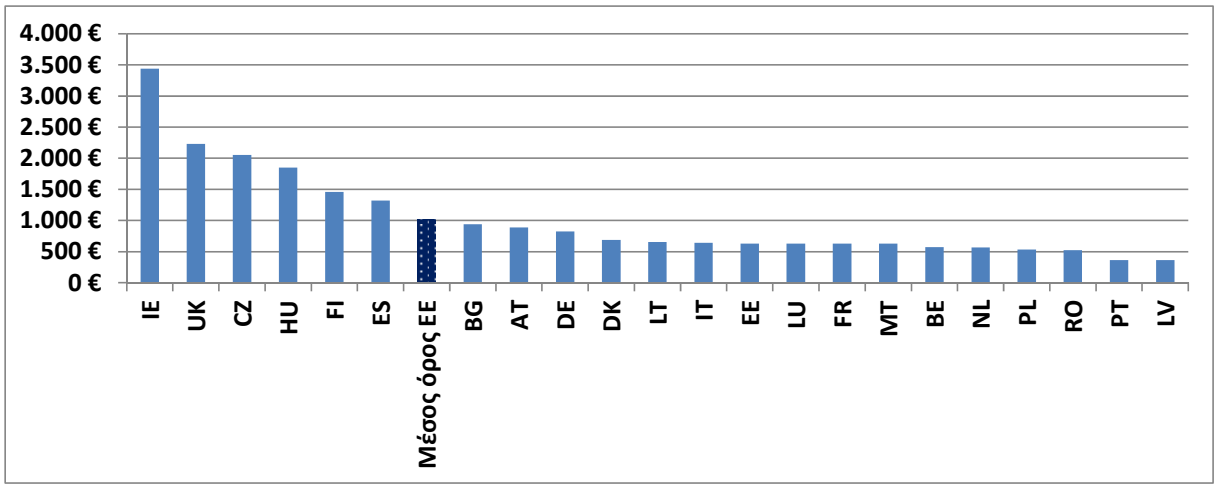
– Φόροι που απορρέουν από τη χρήση των οχημάτων (φόρος εισοδήματος, χρεώσεις που βασίζονται στον χρόνο ή την απόσταση).

Το σχετικό επίπεδο των εν λόγω τελών ενδέχεται να έχει αντίκτυπο στη συμπεριφορά των επιχειρήσεων. Σημαντικές διαφορές ως προς τα επίπεδα των τελών θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν την παράνομη μεταφορά των δραστηριοτήτων, η οποία με τη σειρά της θα

[25] Οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, ΕΕ L 283 της 31.10.2003, σ. 51.

μπορούσε να οδηγήσει σε μειονεκτική θέση νομοταγείς εταιρείες. Αν και τα επίπεδα φορολογίας και χρεώσεων εξακολουθούν να διαφέρουν, υπάρχουν ενδείξεις ότι το καθαρό ποσό των χρεώσεων που καταβάλλονται ανά όχημα ανέρχεται σε παρόμοια επίπεδα σε ολόκληρη την ΕΕ.

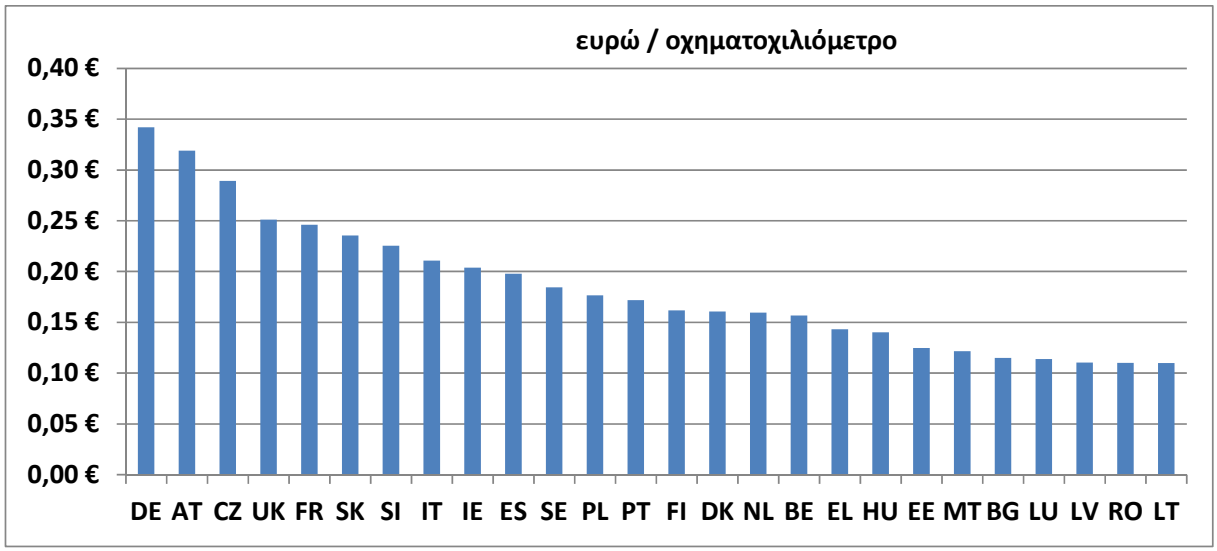
Διαφορές εξακολουθούν να παρατηρούνται ως προς τα επίπεδα του κόστους που προκαλείται από τα τέλη εγκατάστασης, ταξινόμησης των οχημάτων και κυκλοφορίας. Τα τέλη εγκατάστασης ποικίλλουν από τέλος ύψους περίπου 40 ευρώ που καταβάλλεται άπαξ στην Τσεχική Δημοκρατία έως τέλος που υπερβαίνει τα 1.000 ευρώ στη Βουλγαρία[26]. Οι φόροι που επιβάλλονται για τα οχήματα (είτε αφορούν την ταξινόμηση είτε την ιδιοκτησία) διαφέρουν επίσης μεταξύ των κρατών μελών. Η διαφορά ως προς τα επίπεδα των χρεώσεων δεν ακολουθεί το χάσμα μεταξύ της ΕΕ-12 και της ΕΕ-15 που παρατηρείται στην περίπτωση του κόστους εργασίας. Τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας, όπως για παράδειγμα παρουσιάζεται στο διάγραμμα 10 κατωτέρω, μπορεί να διαφέρουν σε έως και δεκαπλάσιο βαθμό. Μεταξύ των δέκα πλέον δαπανηρών κρατών μελών όσον αφορά τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας, τρία προέρχονται από την ΕΕ-12 (Τσεχική Δημοκρατία, Ουγγαρία και Βουλγαρία).



Διάγραμμα 10: Ετήσια Τέλη Κυκλοφορίας (σε ευρώ) για συνήθη συνδυασμό ελκυστήρα-ημιρυμουλκούμενου οχήματος (2012), Πηγή: Φορολογικός Οδηγός Ένωσης Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτου (ACEA), 2012.

Απουσία λεπτομερούς ανάλυσης των επιπέδων της διαφοράς κάθε κοστολογικού στοιχείου, έχει ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι παρά τις διαφορές αυτές, το μέσο επίπεδο φόρων και χρεώσεων που επιβάλλονται στις εγχώριες διαδρομές δεν φαίνεται να ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών. Σύμφωνα με υπολογισμούς του ΟΟΣΑ που παρουσιάζονται στο διάγραμμα 10, το καθαρό ύψος των χρεώσεων που καταβάλλονται ανά οχηματοχιλιόμετρο ανέρχεται κατά μέσο όρο σε 0,18 ευρώ με μικρές σχετικά διακυμάνσεις μεταξύ των κρατών μελών. Οι υψηλότερες χρεώσεις στην ΕΕ καταβάλλονται στη Γερμανία (0,34 ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο) και οι χαμηλότερες στη Βουλγαρία, το Λουξεμβούργο, τη Λετονία, τη Λιθουανία και τη Ρουμανία (0,11 ευρώ/οχηματοχιλιόμετρο).

[26] Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union, AECOM, 2013.



Διάγραμμα 11: Καθαρό Ύψος των Χρεώσεων που Καταβάλλονται ανά Οχηματοχιλιόμετρο (Εγχώριες Εμπορευματικές Μεταφορές, 2012). Πηγή: Road Haulage Charges and Taxes. Summary analysis and data tables 1998-2012, ΟΟΣΑ 2013.

Αυτό ενδέχεται να οφείλεται εν μέρει στην αυξημένη χρήση από τα κράτη μέλη οδικών τελών που βασίζονται στην επικράτεια (είτε πρόκειται για σήματα κυκλοφορίας είτε για διόδια). Μετά την έκδοση και τη μετέπειτα αναθεώρηση της οδηγίας 1999/62/ΕΚ περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα[27], ολοένα μεγαλύτερος αριθμός κρατών μελών έχει θέσει σε ισχύ συστήματα τελών οδικής χρήσης. Στο πλαίσιο της σύγκλισης της διάρθρωσης του κόστους, οι μεταφορείς στην ΕΕ θα καλούνται ολοένα συχνότερα να βελτιώνουν την αποδοτικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών τους. Αυτή η βελτίωση θα ωφελήσει τους πελάτες του κλάδου οδικών εμπορευματικών μεταφορών, ιδίως τους πράκτορες μεταφορών φορτίων και τον κλάδο λιανικών πωλήσεων, με αποτέλεσμα την αύξηση της αποδοτικότητας και της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της ΕΕ στο σύνολό της.

4. Επιβολη των Διαταξεων που αφορουν την Προσβαση στην Αγορα Οδικων Εμπορευματικων Μεταφορων

Στόχος των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009[28] και 1072/2009 είναι να παρασχεθεί στις επιχειρήσεις δίκαιη πρόσβαση στη διεθνή αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών, μεταξύ άλλων με πρόσθετα κριτήρια βάσει των οποίων οι αρχές επιβολής του νόμου μπορούν να ελέγχουν τη συμμόρφωση. Η ορθή επιβολή των εν λόγω κανονισμών είναι αναγκαία προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι αξιόπιστες και ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις. Εντούτοις, η επιβολή ορισμένων από τις διατάξεις των κανονισμών αυτών εξακολουθεί να είναι

---

27 Οδηγία 1999/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 1999, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2006/38/ΕΚ και την οδηγία 2011/76/ΕΕ.

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

προβληματική. Δύο πτυχές ιδίως προκαλούν δυσκολίες στους μεταφορείς και τις αρχές επιβολής του νόμου: οι διατάξεις περί σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης στην περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, και οι διατάξεις περί ενδομεταφορών στην περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

4.1. Επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα συγκέντρωσε διάφορες νομοθετικές πράξεις, με σκοπό την απλοποίηση και τη συμπλήρωση της επιβολής τους. Εισήγαγε επίσης πρόσθετες απαιτήσεις, και ιδίως ένα κριτήριο περί σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης για τις επιχειρήσεις οδικών εμπορευματικών μεταφορών, διατάξεις για ένα ενιαίο μορφότυπο των κοινοτικών αδειών, ειδικές απαιτήσεις που επιβάλλονται στους διαχειριστές μεταφορών και αυξημένη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών στο πεδίο της επιβολής (ιδίως μέσω της διασύνδεσης των εθνικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, ERRU).

Αυτές οι αλλαγές συνέβαλαν στην περαιτέρω εναρμόνιση, ιδίως αναφορικά με το μορφότυπο των κοινοτικών αδειών. Ωστόσο, πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες για την ολοκλήρωση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως μέσω της πλήρους διασύνδεσης της ERRU. Από έγκυρες εκθέσεις καταδεικνύεται επίσης ότι «εικονικές» εταιρείες (δηλαδή, εταιρείες που φέρονται να είναι εγκατεστημένες σε ένα κράτος μέλος για φορολογικούς λόγους, όπου όμως δεν ασκούν τα διοικητικά τους καθήκοντα ή τις εμπορικές τους δραστηριότητες, κατά παράβαση του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009) εξακολουθούν να υπάρχουν σε ορισμένα κράτη μέλη. Η εν λόγω πρακτική δεν συνάδει με την πρόθεση του νομοθέτη. Αναφέρονται αυτού του είδους πρακτικές σε ορισμένες περιπτώσεις[29], αλλά ο ποσοτικός τους προσδιορισμός παραμένει δύσκολος λόγω της παράνομης φύσης τους.

Τέτοιου είδους «εικονικές» εταιρείες εξακολουθούν να υπάρχουν εξαιτίας των διαφορών ως προς τους πόρους και τα επίπεδα προτεραιότητας που ισχύουν κατά την επιβολή του νόμου στα συγκεκριμένα κράτη μέλη. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει δυσκολίες σε άλλα κράτη μέλη που υποβάλλουν αναφορές για τέτοιες εταιρείες στα κράτη μέλη καταχώρισής τους, τα οποία ενδέχεται να μην μπορούν να προσδοκούν ισχυρή υποστήριξη από τους ομολόγους τους. Επιπλέον, οι διατάξεις που ρυθμίζουν την επιβολή της απαίτησης για «σταθερό τόπο εγκατάστασης» είναι υποτονικές[30]. Ως εκ τούτου, φαίνεται ότι χρειάζεται αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας εν προκειμένω και αυστηρότερη επιβολή των συναφών διατάξεων.

---

29 «The inspection activity within posting of workers in the road transport: a guide for control authorities.» (Επιθεωρήσεις στο πλαίσιο της απόσπασης εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών: οδηγός για τις ελεγκτικές αρχές) Τελική έκθεση του έργου TRANSPO, Μάρτιος 2012 www.tagliacarne.it/download/229.html

30 Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. «Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2014, τα κράτη μέλη διενεργούν ελέγχους τουλάχιστον ανά πενταετία προκειμένου να διαπιστώνουν εάν οι εν λόγω επιχειρήσεις πληρούν τις [απαιτήσεις για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα]».

4.2. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009: ζητήματα εφαρμογής και εξελίξεις σε εθνικό επίπεδο

Τόσο οι αρχές επιβολής του νόμου όσο και οι μεταφορείς αναφέρουν διαφορές ως προς τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται για την επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Οι διαφορές αυτές μπορεί να αποτρέπουν τους μεταφορείς από την εκτέλεση μεταφορών στις εγχώριες αγορές του εξωτερικού. Παρά τις προσπάθειες για διευκρίνιση των όρων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009[31], εξακολουθούν να υπάρχουν διαφορές ως προς την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων. Για παράδειγμα, η Φινλανδία θεωρεί τις μεταφορές με πολλαπλές στάσεις παράδοσης (όπου ο μεταφορέας παραδίδει μέρος ενός φορτίου σε πολλούς προορισμούς, λόγου χάρη σε θυγατρικές της ίδιας εταιρείας) ως περισσότερες της μίας μεταφορές, ενώ σε άλλες χώρες οι μεταφορές αυτού του είδους θεωρούνται μια και μόνον μεταφορά. Οι αρχές επιβολής του νόμου της Δανίας ή της Φινλανδίας καλούν τους μεταφορείς να είναι σε θέση να επιδεικνύουν αποδεικτικά στοιχεία των ενδομεταφορών υπό τη μορφή εντύπου αποστολής που θα προσκομίζεται επιτόπου σε περίπτωση ελέγχου. Σε άλλες χώρες δίδεται στους μεταφορείς χρόνος για να συγκεντρώσουν τις εν λόγω πληροφορίες εάν δεν είναι άμεσα διαθέσιμες, για παράδειγμα σε περίπτωση που το έντυπο αποστολής δεν συνοδεύει το φορτίο.

Επιπλέον, ορισμένα κράτη μέλη, κάνοντας χρήση κανονιστικών μέσων και πρακτικών επιβολής του νόμου, επιδεικνύουν τάση προς τον περιορισμό των όρων υπό τους οποίους οι μεταφορείς μπορούν να εκτελούν διεθνείς μεταφορές και ενδομεταφορές. Στα σχετικά παραδείγματα περιλαμβάνεται η εισαγωγή διακρίσεων από τις αρχές επιβολής του νόμου έναντι οχημάτων που ανήκουν σε θυγατρικές τοπικών επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε άλλο κράτος μέλος ή η εφαρμογή περιοριστικών διατάξεων σε είδη εμπορευμάτων που μεταφέρονται κυρίως από μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι στο συγκεκριμένο κράτος μέλος. Κάποιες ιδιωτικές πρωτοβουλίες, υπό την ανοχή των αρχών, συμβάλλουν στον στιγματισμό των οδηγών από άλλα κράτη μέλη. Σε ένα κράτος μέλος, μια εφαρμογή έξυπνου τηλεφώνου για την ανίχνευση και τον εντοπισμό φορτηγών που έχουν ταξινομηθεί στο εξωτερικό χρησιμοποιείται με επιτυχία από τους τοπικούς οδηγούς. Σε βάθος χρόνου, οι εν λόγω κανονιστικές και ιδιωτικές πρωτοβουλίες απειλούν να υποβαθμίσουν το κεκτημένο της εσωτερικής αγοράς στον τομέα των μεταφορών, και ιδίως τα οφέλη ως προς την αποδοτικότητα που απορρέουν από το άνοιγμα της αγοράς διασυνοριακών μεταφορών.

Η συνάφεια αυτών των πρακτικών αμφισβητείται ολοένα περισσότερο με δεδομένο το χαμηλό επίπεδο των τεκμηριωμένων παραβιάσεων των διατάξεων που αφορούν τις ενδομεταφορές. Παρόλο που διατυπώνονται προβληματισμοί όσον αφορά τις παράνομες ενδομεταφορές (δηλαδή τις ενδομεταφορές που υπερβαίνουν τις τρεις μεταφορές που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, ή που δεν πραγματοποιούνται κατόπιν εκτέλεσης διεθνούς μεταφοράς, ή πραγματοποιούνται κατόπιν παρέλευσης διαστήματος μεγαλύτερου των επτά ημερών από την εκτέλεση διεθνούς μεταφοράς), οι αρχές επιβολής του

---

31 The new cabotage regime under Regulation (EC) No 1072/2009, Questions & Answers. (Το νέο καθεστώς ενδομεταφορών στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, Ερωτήσεις & απαντήσεις), Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2011 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/doc/qa_the_new_cabotage_regime_2011.pdf

νόμου δεν ήταν εν γένει σε θέση να αποδείξουν αυτούς τους ισχυρισμούς. Στα κράτη μέλη όπου πραγματοποιήθηκαν εκτενείς έλεγχοι των ενδομεταφορών, τα επίπεδα των παραβάσεων ήταν χαμηλά (1,7% του συνόλου των οχημάτων που ελέγχθηκαν στην περίπτωση της Δανίας[32]). Άλλες παραβάσεις, όπως η έλλειψη συμμόρφωσης με τον χρόνο οδήγησης, οι οποίες επηρεάζουν τόσο τον ανταγωνισμό μεταξύ των μεταφορέων όσο και την ασφάλεια, εντοπίζονται συχνότερα από τις αρχές επιβολής του νόμου.

Εν κατακλείδι, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και 1072/2009 γίνονται αντιληπτοί, ερμηνεύονται και εφαρμόζονται με διαφορετικό τρόπο στα διάφορα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, οι μεταφορείς έρχονται αντιμέτωποι με ένα δαπανηρό και περίπλοκο συνονθύλευμα κανόνων που προκαλεί σύγχυση, και το οποίο σκόπευε να εξαλείψει η δέσμη μέτρων του 2009.

4.3. Επανεξέταση των κανονισμών στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT

Στην ανακοίνωσή της σχετικά με την καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ του Δεκεμβρίου του 2012[33] η Επιτροπή δρομολόγησε το Πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (Regulatory Fitness and Performance Programme, REFIT), στόχος του οποίου είναι η διευκρίνιση του δικαίου της ΕΕ και η μείωση του κανονιστικού φόρτου. Ο έλεγχος που ακολούθησε την ανακοίνωση έθεσε ως προτεραιότητα την επανεξέταση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Η απλοποίηση των κανονισμών θα επέτρεπε στους υπευθύνους ελέγχου να επιβάλλουν τις διατάξεις αυτών με αποδοτικότερο και περισσότερο ομοιόμορφο τρόπο, παρέχοντας στους μεταφορείς συνεκτική ερμηνεία των κανονισμών και προβλέψιμο περιβάλλον λειτουργίας. Η επανεξέταση στοχεύει αφενός στη διευκρίνιση των προβληματικών διατάξεων των κανονισμών, ιδίως του ορισμού του σταθερού και αποτελεσματικού τόπου εγκατάστασης που περιέχει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και του ορισμού των ενδομεταφορών που περιέχει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Επιπλέον, οι δυνατότητες συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την επιβολή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 θα μπορούσαν να ενισχυθούν περαιτέρω. Τέλος, μια επανεξέταση θα μπορούσε να συμβάλει στη βελτίωση της επιβολής των κανονισμών. Η εισαγωγή περαιτέρω κανονιστικών διατάξεων για τη συχνότητα και τον τρόπο διενέργειας των ελέγχων θα βοηθούσε στην αντιμετώπιση των ανισοτήτων που υπάρχουν ως προς την επιβολή των κανονισμών. Η εν λόγω επιβολή θα μπορούσε επίσης να καταστεί αποδοτικότερη με καλύτερη αξιοποίηση των νέων τεχνικών δυνατοτήτων ελέγχου, όπως η νέα γενιά ψηφιακών ταχογράφων.

5. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η νομοθεσία της ΕΕ προβλέπει τόσο γενικό όσο και τομεακό πλαίσιο που στοχεύει στην εγγύηση της οδικής ασφάλειας, την εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών εργασίας και την αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Στο εν λόγω πλαίσιο περιλαμβάνεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 σχετικά

---

32 http://ekstrabladet.dk/112/article2107804.ece, για περισσότερες πληροφορίες ανατρέξτε στην ακόλουθη διεύθυνση: http://www.ft.dk/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm?/samling/20121/almdel/TRU/spm/464/svar/1050069/1244171/index.htm

33 Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ (COM(2012)746)

με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης[34] και η οδηγία 2002/15/ΕΚ για τον χρόνο εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων[35]. Προκειμένου να διασφαλιστεί ορθή επιβολή αυτών των κανόνων, οι εν λόγω διατάξεις συμπληρώνονται με κανόνες που αφορούν τα ελάχιστα επίπεδα των ελέγχων (οδηγία 2006/22/ΕΚ[36]) και λεπτομερείς νομικές και τεχνικές διατάξεις που αφορούν τη συσκευή ελέγχου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στον τομέα των οδικών μεταφορών (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85[37]). Τυχόν ανεπαρκές επίπεδο συμμόρφωσης με αυτούς τους κανόνες ενδέχεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις, μεταξύ των οποίων υποβάθμιση των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές, αυξημένοι κίνδυνοι για την οδική ασφάλεια και τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και μειονεκτική θέση των νομοταγών επιχειρήσεων.

Συνεχίζονται οι προσπάθειες που καταβάλλονται για την περαιτέρω ενίσχυση της επιβολής των εν λόγω διατάξεων. Στις προσπάθειες αυτές περιλαμβάνεται η αναλυτική παρουσίαση από την Επιτροπή των κατευθυντήριων γραμμών και των επεξηγηματικών σημειώσεων που έχουν τεθεί στη διάθεση των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών[38]. Ωστόσο, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν παύουν να αποτελούν έγγραφα μη δεσμευτικού χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιβάλλει κυρώσεις στα κράτη μέλη που δεν τις τηρούν. Η αναλυτική παρουσίαση των κατευθυντήριων γραμμών είναι δύσκολη (κατευθυντήρια γραμμή για την «περίοδο 24 ωρών» για τον υπολογισμό του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης τελεί υπό συζήτηση για διάστημα άνω των 4 ετών, με το κείμενό της να μην έχει ακόμα οριστικοποιηθεί). Το ιστορικό εφαρμογής από τα κράτη μέλη των κατευθυντήριων γραμμών που αποτέλεσαν αντικείμενο συζήτησης στην αντίστοιχη επιτροπή καταδεικνύει επίσης σημαντικές διαφορές.

Οι προσπάθειες συνεχίζονται με τη συνεργασία των ενδιαφερόμενων μερών. Το έργο TRACE[39], με το οποίο δημιουργήθηκε ένα κοινό πρόγραμμα εκπαίδευσης των οδικών ελεγκτών, έχει ολοκληρωθεί. Η Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές του 2011[40] έθεσε ως προτεραιότητα την προώθηση ποιοτικών θέσεων και συνθηκών εργασίας.

---

34 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

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

36 Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

37 Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

38 http://ec.europa.eu/transport/modes/road/social_provisions/driving_time/guidance_notes_en.htm

39 http://www.traceproject.eu

40 Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», COM(2011) 144 τελικό.

5.1. Συνθήκες εργασίας

Οι συνθήκες εργασίας στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών είναι δύσκολες, όπως αποδεικνύεται από τη χαμηλή ελκυστικότητα του τομέα. Αυτό οφείλεται μεταξύ άλλων στα ακόλουθα: στον κινητό χαρακτήρα των οδικών μεταφορών και στα μεγάλα χρονικά διαστήματα που διανύονται μακριά από τη βάση. Άλλοι παράγοντες κινδύνου που έχουν προσδιοριστεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία περιλαμβάνουν το γεγονός ότι οι οδηγοί εργάζονται συχνά απομονωμένοι, η διαχείριση «just-in-time» και οι απαιτήσεις των πελατών δημιουργούν μεγάλη πίεση κατά την εργασία, οι εργαζόμενοι απασχολούνται σε εγκαταστάσεις τρίτων, ενώ υπάρχει αυξανόμενη παρακολούθηση εξ αποστάσεως και χρήση της σύνθετης τεχνολογίας. Επίσης, οι παράγοντες κινδύνου περιλαμβάνουν τον σχεδιασμό του χώρου εργασίας, την προσπελασιμότητα των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών (πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υγιεινής, τρόφιμα και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη), τον κίνδυνο λοιμωδών ασθενειών, την έκθεση σε βία και επιθέσεις, την παρατεταμένη καθιστή στάση και την έκθεση σε δονήσεις, τον κίνδυνο ατυχημάτων κατά τη φορτοεκφόρτωση και τους κινδύνους οδικής ασφάλειας που συνδέονται με οδικά έργα[41]. Στην ίδια έκθεση ορίζονται επίσης οι μη καθορισμένες ώρες εργασίας στον τομέα ως παράγων που ενδέχεται να έχει δυσμενείς συνέπειες στην υγεία. Ωστόσο, σε παγκόσμιο επίπεδο, τα ατυχήματα με βαρέα επαγγελματικά οχήματα σημειώνουν μείωση, ενώ η συμμόρφωση με τις διατάξεις που αφορούν τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης παρουσιάζει βελτίωση[42].

Η αύξηση των πρακτικών διαχείρισης «just-in-time», οι οποίες αναπτύχθηκαν χάρη στις νέες τεχνολογικές δυνατότητες που είναι διαθέσιμες στον τομέα της εφοδιαστικής, σημαίνει ότι οι οδηγοί υφίστανται πίεση να ανταποκριθούν στις προθεσμίες παράδοσης. Η πίεση που ασκείται στους εργαζόμενους στον τομέα οδικών μεταφορών θεωρείται ότι αυξήθηκε λόγω της συνεχιζόμενης οικονομικής κρίσης και εκτιμάται από τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι συνδέεται με διάφορες παράνομες πρακτικές, όπως η υπέρβαση του επιτρεπόμενου χρόνου οδήγησης, οι αποδοχές που βασίζονται στην απόδοση και θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια ή η ψευδής αυτοαπασχόληση[43]. Ο πίνακας 2 περιέχει τα κυριότερα εργασιακά θέματα που κρίθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι χρήζουν μελλοντικής νομοθετικής δράσης.

Θέμα	**Βαθμός σημασίας**
Παράνομα/αθέμιτα καθεστώτα απασχόλησης που προκαλούν κοινωνικό ντάμπινγκ (συμπεριλαμβανομένων των εικονικών εταιρειών)	*****
Έλλειψη επιβολής του νόμου και ελέγχων	*****
Η εργασιακή εναρμόνιση μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ-	****

41 OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — An overview, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία, 2011.

42 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2012.

43 Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2013.

27 κάθε άλλο παρά έχει επιτευχθεί	
Παράνομες ενδομεταφορές	****
Ποιότητα της ανάπαυσης και ειδικές εγκαταστάσεις που προορίζονται για αυτήν	***
Χρόνος οδήγησης και περίοδοι ανάπαυσης	**

Πίνακας 2: Θέματα που κρίθηκε από τα ενδιαφερόμενα μέρη ότι χρήζουν μελλοντικής νομοθετικής δράσης όσον αφορά τις κοινωνικές συνθήκες και τις συνθήκες εργασίας στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Πηγή: Social and Working Conditions of Road Transport Hauliers, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2013.

Τα θέματα που επισημάνθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη στον πίνακα 2 συνδέονται στενά με την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) 1071/2009 και 1072/2009, αν και η επιβολή του νόμου εμπίπτει στις αρμοδιότητες των κρατών μελών. Η μη ικανοποιητική επιβολή των εν λόγω διατάξεων μπορεί να αποδοθεί στην έλλειψη δεσμευτικών διατάξεων στους δύο κανονισμούς. όσον αφορά τον αριθμό και τη συχνότητα των ελέγχων Η έλλειψη τέτοιου είδους διατάξεων δυσχεραίνει επίσης την παρακολούθηση της εφαρμογής των εν λόγω κανονισμών από την Επιτροπή. Συνεπώς, το θέμα αυτό επιδέχεται βελτίωση μέσω της εισαγωγής δεσμευτικών διατάξεων όσον αφορά την επιβολή του νόμου.

Οι χρόνοι οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης εξακολουθούν να αποτελούν τομέα που γεννά ανησυχία. Πρόσφατες αξιολογήσεις καταδεικνύουν βελτίωση της συμμόρφωσης με τη σχετική νομοθεσία[44], με τις διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις πρακτικές επιβολής του νόμου να εξακολουθούν να υφίστανται[45]. Το ποσοστό των οδικών ελέγχων ή των ελέγχων που εκτελούνται στις εγκαταστάσεις των εταιρειών εξακολουθεί να ποικίλλει, όπως και το ποσοστό των εργάσιμων ημερών που αποτέλεσαν αντικείμενο ελέγχου. Αυτό αντικατοπτρίζει τόσο διαφορές ως προς τους πόρους που διαθέτουν τα κράτη μέλη για την επιβολή των κανόνων, όσο και διαφορές ως προς τις αγορές μεταφορών (ενώ οι έλεγχοι σε εγκαταστάσεις είναι αποτελεσματικοί σε κράτη μέλη όπου κυριαρχούν μεγάλες εταιρείες, οι οδικοί έλεγχοι ενδέχεται να είναι αποτελεσματικότεροι σε αγορές που κυριαρχούνται από μικρές επιχειρήσεις).

Πρόσφατες έρευνες τείνουν επίσης να καταδείξουν ότι οι κίνδυνοι που συνδέονται με τον ανταγωνισμό στον τομέα της κοινωνικής ασφάλισης είναι περιορισμένοι, λόγω της εξομοίωσης του κόστους εργασίας ανάλογα με την παραγωγικότητα και της εναρμόνισης αρκετών προτύπων εργασίας. Επιπλέον, κράτη μέλη που εμφανίζουν χαμηλότερο κόστος δεν φαίνεται να επιδεικνύουν χαμηλότερα επίπεδα επιβολής του νόμου όσον αφορά την κοινωνική και την εργατική νομοθεσία. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν στοιχεία που να

44 Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities (Εκθεση σχετικά με την εφαρμογή κατά την περίοδο 2009-2010 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών), SWD(2012) 270 τελικό.

45 Overview and Evaluation of Enforcement in the EU Social Legislation for the Professional Road Transport Sector, Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο 2012.

αποδεικνύουν ότι η έλλειψη συμμόρφωσης με την εργατική νομοθεσία ενδέχεται να δημιουργεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα[46]. Παρόλα αυτά, πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη με σκοπό να βελτιωθεί η επιβολή της διασυνοριακής κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών.

5.2. Πρόβλεψη των αλλαγών

Ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών επηρεάζεται ήδη από σειρά σημαντικών μακροπρόθεσμων αλλαγών, αρχής γενομένης από την έλλειψη οδηγών. Οι εργαζόμενοι στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αποτελούν γηράσκοντα πληθυσμό, με περισσότερους από 250.000 οδηγούς να αναμένεται ότι θα συνταξιοδοτηθούν μόνο στη Γερμανία κατά τη διάρκεια των επόμενων 10 - 15 ετών[47]. Αυτό, σε συνδυασμό με την έλλειψη ειδικευμένων οδηγών που είχε διαπιστωθεί και πριν από την οικονομική κρίση, θα επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό τις δυνατότητες πρόσληψης προσωπικού από τις εταιρείες οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Τα αποτελέσματα της έλλειψης αυτής μπορούν να γίνουν ήδη αισθητά σε ορισμένα κράτη μέλη, όπως η Λετονία, όπου προσλαμβάνονται οδηγοί από τρίτες χώρες, σε μικρούς προς το παρόν αριθμούς.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία υπογραμμίζει τη μεταβαλλόμενη φύση του περιεχομένου εργασίας των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Η αυξημένη χρήση της τεχνολογίας αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στις διεθνείς μεταφορές. Οι εποχούμενοι υπολογιστές, η νέα γενιά ψηφιακών ταχογράφων και ο λοιπός εξοπλισμός τηλεματικής διαδραματίζουν ολοένα σημαντικότερο ρόλο στην οργάνωση της κυκλοφορίας και στον έλεγχο της συμμόρφωσης με την ισχύουσα νομοθεσία. Άλλες τεχνικές βελτιώσεις (νέα συστήματα πρόωσης, αυτοματοποιημένα συστήματα αυτοκινητοδρόμων) θα μεταβάλουν επίσης το περιεχόμενο της εργασίας των οδηγών. Σε συνδυασμό με την αύξηση της μέσης ηλικίας των οδηγών, θα δημιουργηθούν νέες ανάγκες εκπαίδευσής τους. Αν και η διά βίου μάθηση θα πρέπει να θεωρείται προτεραιότητα, θα πρέπει επίσης να υπάρξει προσαρμογή του προγράμματος εκπαίδευσης των μαθητευόμενων οδηγών.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει τον διάλογό της με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη με σκοπό την πρόληψη αυτών των αλλαγών. Η επιτροπή κοινωνικού κλαδικού διαλόγου αποτελεί εργαλείο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την προληπτική αντιμετώπιση τέτοιων επικείμενων προκλήσεων. Τυχόν συνεισφορές από τους κοινωνικούς εταίρους με σκοπό την έγκριση κώδικα κοινωνικής ασφάλισης για εργαζόμενους που εκτελούν κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, όπως αναφέρεται στην πρωτοβουλία 8 της Λευκής Βίβλου για τις Μεταφορές του 2011, θα ήταν ευπρόσδεκτες. Όπως υπογραμμίσθηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο: «Ολοκληρωμένη βιομηχανική πολιτική για την εποχή της παγκοσμιοποίησης – Η ανταγωνιστικότητα και η βιωσιμότητα τίθενται στο επίκεντρο»[48], η αντιμετώπιση των προκλήσεων της αγοράς απασχόλησης στο πλαίσιο του κοινωνικού

---

46 Social Competition in the EU: Myths and Realities, Notre Europe – Ινστιτούτο Jacques Delors, 2013.

47 ZF-Zukunftsstudie Fernfahrer. Der Mensch im Transport- und Logistikmarkt, Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik, Στουτγάρδη 2012.

48 COM(2010) 614 τελικό.

διαλόγου αποτελεί στοιχείο καίριας σημασίας για μια ανταγωνιστική και αποδοτική βιομηχανική πολιτική. Ενόψει της επικείμενης έλλειψης οδηγών, πρέπει να ενθαρρυνθεί η λήψη μέτρων για τη βελτίωση της χρήσης των οχημάτων (π.χ. διευκόλυνση της ενοποίησης του φορτίου, προγραμματισμός της διανομής). Το άνοιγμα της αγοράς, το οποίο θα συνέβαλε πιθανόν στην αποδοτικότερη χρήση των οχημάτων, θα βοηθούσε επίσης στην αντιμετώπιση αυτής της έλλειψης.

6. ΑΛΛΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΕ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Σε συνέχεια της έγκρισης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, ο Ευρωπαίος νομοθέτης ανέλαβε δράσεις για την περαιτέρω εναρμόνιση της εσωτερικής αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω της έγκρισης πρόσθετων νομοθετικών μέτρων, όπως επισημαίνεται κατωτέρω. Στο πλαίσιο του ανοίγματος της αγοράς, οι εν λόγω εξελίξεις συμβάλλουν στην εναρμόνιση των συνθηκών της αγοράς που επηρεάζουν τους μεταφορείς στην ΕΕ.

6.1. Οδικά τέλη

Η οδηγία 1999/62/ΕΚ, η οποία τροποποιήθηκε από την οδηγία 2006/38/ΕΚ, τροποποιήθηκε στη συνέχεια από την οδηγία 2011/76/ΕΕ. Η εν λόγω οδηγία ορίζει κοινό πλαίσιο για την επιβολή από τα κράτη μέλη διοδίων με βάση την απόσταση και τελών ανάλογα με τον χρόνο χρήσης (βινιέτατα) για τα βαρέα φορτηγά οχήματα (άνω των 3,5 τόνων) που χρησιμοποιούν ορισμένες υποδομές. Με την αναθεώρηση του 2011, η οδηγία συμπεριέλαβε στοιχεία που στόχευαν στην καλύτερη έκφραση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», όπως η δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν χρεώσεις στους μεταφορείς για τις επιπτώσεις των οχημάτων τους στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και στις στάθμες θορύβου. Μολονότι κανένα κράτος μέλος δεν έχει ξεκινήσει ακόμα την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, ολοένα μεγαλύτερος αριθμός κρατών μελών επιβάλλουν σήμερα κάποια μορφή χρέωσης της χρήσης των υποδομών:

- Συστήματα βινιέττας εφαρμόζονται στη Βουλγαρία, τη Ρουμανία, την Ουγγαρία και τη Λιθουανία για τα φορτηγά. Το Ηνωμένο Βασίλειο θα θέσει σε εφαρμογή τη χρήση βινιέττα από την 1η Απριλίου 2014. Η Σουηδία, η Δανία, οι Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο εφαρμόζουν την κοινή «ευρωβινιέττα».

- Σύστημα βινιέττας αναπτύσσεται στη Λετονία.

- Συστήματα τηλεδιοδίων καλύπτουν ολόκληρο το οδικό δίκτυο στη Γερμανία, την Αυστρία, την Τσεχική Δημοκρατία, την Ουγγαρία, τη Σλοβακία, την Πολωνία και την Πορτογαλία.

- Συστήματα τηλεδιοδίων που θα καλύπτουν ολόκληρο το δίκτυο αναπτύσσονται στη Δανία, το Βέλγιο και τη Γαλλία. Η Γαλλία θα επιβάλλει τέτοιου είδους χρεώσεις μόνο σε κρατικούς αυτοκινητοδρόμους και εθνικές οδούς όπου δεν έχουν υπάρχουν διόδια, ούτως ώστε να διατηρηθεί το ισχύον σύστημα των διοδίων με μπάρες σε παραχωρήσεις αυτοκινητοδρόμων.

- Διόδια με μπάρες χρησιμοποιούνται στην Ιρλανδία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, τη Σλοβενία και την Ελλάδα. Παρόλο που άλλες χώρες διαθέτουν χειροκίνητα διόδια σε μικρό αριθμό οδών, η κλίμακά τους δεν είναι σημαντική. Η Πολωνία και η Πορτογαλία διαθέτουν επίσης διόδια με μπάρες σε μέρος του δικτύου τους, αλλά περιλαμβάνονται στην κατηγορία των χωρών που διαθέτουν τηλεδιόδια σε ολόκληρο το δίκτυο, καθώς αυτό είναι το βασικό σύστημα διοδίων τους.

- Διόδια δεν υπάρχουν στη Λετονία, τη Φινλανδία, την Εσθονία, τη Μάλτα και την Κύπρο.

Επιπλέον, καταβάλλονται προσπάθειες για την ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τηλεδιοδίων (ΕΥΤ). Οι τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας της ΕΥΤ περιέχονται στην οδηγία 2004/52/ΕΚ[49], ενώ η απόφαση 2009/750/ΕΚ της Επιτροπής[50], με την οποία ορίσθηκαν οι προδιαγραφές της ΕΥΤ, τέθηκε σε ισχύ τον Οκτώβριο του 2009. Οι προσπάθειες επικεντρώνονται σήμερα στις περιφερειακές υπηρεσίες τηλεδιοδίων στο πλαίσιο διαδικασίας κάλυψης ολόκληρης της ΕΕ.

6.2. Προδιαγραφές των οχημάτων

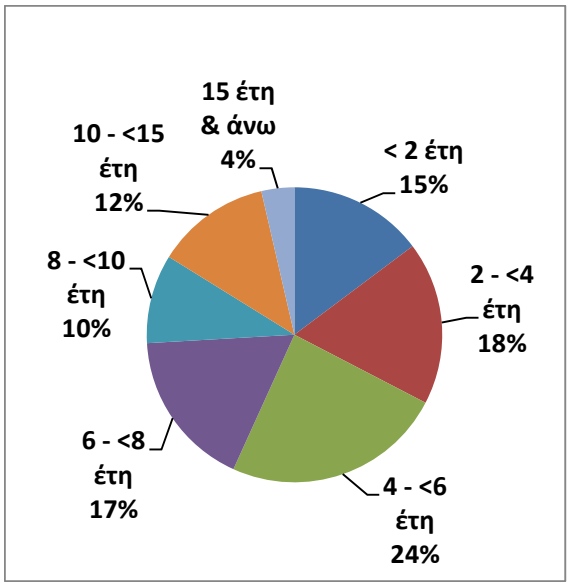
Τα κριτήρια που ισχύουν για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τους μεταφορείς της ΕΕ μεταβλήθηκαν σε ουσιαστικό βαθμό από την έγκριση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009. Η έναρξη ισχύος του προτύπου εκπομπών Euro VI τον Ιανουάριο του 2013 (που ακολούθησε την έναρξη ισχύος του προτύπου εκπομπών Euro V το 2008) είχε ως αποτέλεσμα την ταχύτερη ανανέωση των στόλων οχημάτων τόσο στην ΕΕ-15 όσο και στην ΕΕ-12, όπου η μέση ηλικία των χρησιμοποιούμενων οχημάτων είναι υψηλότερη[51]. Σε γενικές γραμμές, τα πιο σύγχρονα οχήματα χρησιμοποιούνται περισσότερο στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές παρά στις εγχώριες, εν μέρει εξαιτίας των χαμηλότερων επιπέδων τιμών των διοδίων που επιβάλλονται σε τέτοιου είδους οχήματα και της χαμηλότερης κατανάλωσης καυσίμων από αυτά, αλλά και εξαιτίας της ανάγκης τακτικής αντικατάστασης των εν λόγω οχημάτων, τα οποία καλύπτουν σε σύντομο χρονικό διάστημα μεγάλο αριθμό χιλιομέτρων.

---

49 Οδηγία 2004/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων στην Κοινότητα, ΕΕ L 166 της 30.4.2004, σ. 124.

50 Απόφαση 2009/750/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τον ορισμό της ευρωπαϊκής υπηρεσίας τηλεδιοδίων και των τεχνικών στοιχείων της, ΕΕ L 268 της 13.10.2009, σ. 11-29.

51 Κατά μέσο όρο, το ήμισυ του συνόλου των οχηματοχιλιομέτρων που διανύονται από μεταφορείς της ΕΕ-15 προέρχεται από οχήματα ηλικίας έως 5 ετών. Το αντίστοιχο ποσοστό για τους μεταφορείς της ΕΕ-12 ανέρχεται στο ένα τρίτο του συνόλου (32%). Ο στόλος που χρησιμοποιείται για τις διεθνείς μεταφορές είναι συνήθως πολύ μικρότερης ηλικίας από εκείνον που χρησιμοποιείται για τις εθνικές μεταφορές. Δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές στη μέση ηλικία των οχημάτων που προέρχονται από οποιοδήποτε κράτος μέλος και χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές.



Διάγραμμα 12: Κατανομή ηλικίας των βαρέων φορτηγών οχημάτων που χρησιμοποιήθηκαν από μεταφορείς στην ΕΕ-27 το 2012 (ποσοστό (%) επί του συνόλου των οχηματοχιλιομέτρων). Πηγή: Eurostat, ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών.

Πέραν της υιοθέτησης των προτύπων Euro, οι προδιαγραφές των οχημάτων θα εναρμονισθούν περαιτέρω με την έγκριση των εναρμονισμένων ευρωπαϊκών απαιτήσεων σχετικά με την έγκριση τύπου για τα βαρέα μηχανοκίνητα οχήματα και τα ρουμουλκούμενά τους, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 2012[52].

6.3. Οδική ασφάλεια

Το ιστορικό ασφάλειας στην ΕΕ, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα (ΒΕΟ), βελτιώνεται συνεχώς και δεν φαίνεται να υπήρξε αρνητικός αντίκτυπος μετά την έγκριση των νέων διατάξεων για την πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών το 2009. Όπως μπορεί να διαπιστωθεί στον ακόλουθο πίνακα, οι νεκροί από τα θανατηφόρα ατυχήματα με βαρύ φορτηγό όχημα μειώθηκαν σε όλα σχεδόν τα οικεία κράτη μέλη.

	2008			2009			2010			2010 – μεταβολή από το 2008 (ΒΕΟ)
	ΒΕΟ	Σύνολο	ΒΕΟ έως % του συνόλου	ΒΕΟ	Σύνολο	ΒΕΟ ως % του συνόλου	ΒΕΟ	Σύνολο	ΒΕΟ ως % του συνόλου	
Βέλγιο	122	944	13%	117	944	12%	111	840	13%	-9,0%
Τσεχική Δημοκρατί	169	1076	16%	163	901	18%	175	802	22%	+3,6%

[52] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής, της 12ης Δεκεμβρίου 2012, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου σχετικά με τη μάζα και τις διαστάσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ΕΕ L 353 της 21.12.2012, σ. 31-79.

α										
Δανία	62	406	15%	35	303	12%	36	255	14%	-41,9%
Γερμανία	625	4477	14%	536	4152	13%	534	3648	15%	-14,6%
Ιρλανδία	44	280	16%	22	238	9%	13	212	6%	-70,4%
Ελλάδα	138	1553	9%	113	1456	8%	127	1258	10%	-8,0%
Ισπανία	452	3099	15%	353	2714	13%	333	2479	13%	-26,3%
Γαλλία	596	4275	14%	502	4273	12%	552	3992	14%	-7,4%
Ιταλία	977	4725	21%	785	4237	19%	835	4090	20%	-14,5%
Λουξεμβούργο	2	35	6%	2	48	4%	9	32	28%	+350,0 %
Κάτω Χώρες	107	677	16%	95	644	15%				
Αυστρία	107	679	16%	81	633	13%	97	552	18%	-9,3%
Πολωνία	1,155	5437	21%	952	4572	21%	947	3908	24%	-18,0%
Πορτογαλία	112	885	13%	120	840	14%	95	937	10%	-15,2%
Ρουμανία	292	3061	10%	252	2796	9%	191	2377	8%	-34,6%
Σλοβενία	7	214	3%	12	171	7%	7	138	5%	0,0%
Φινλανδία	106	344	31%	70	279	25%	92	272	34%	-13,2%
Σουηδία	72	397	18%	45	358	13%				
Ηνωμένο Βασίλειο	380	2645	14%	287	2337	12%	282	1965	14%	-25,8%

Πίνακας 3: Νεκροί από θανατηφόρα ατυχήματα με βαρύ φορτηγό όχημα ανά κράτος μέλος (2008-2010). Πηγή: Βασικά στοιχεία περί οδικής ασφάλειας 2012, Βαρέα φορτηγά οχήματα και λεωφορεία, Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας.[53]

Η μείωση αυτή προκύπτει εν μέρει από τη μείωση του όγκου των μεταφερόμενων φορτίων που σημειώθηκε μεταξύ 2008 και 2010 (-7%). Ωστόσο, και άλλοι παράγοντες ενδέχεται να έχουν συμβάλει στη μείωση του ποσοστού των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται βαρέα φορτηγά οχήματα, όπως τεχνικές βελτιώσεις στα οχήματα για την καλύτερη επιβολή των κανόνων κυκλοφορίας. Η έγκριση κανόνων για τη βελτίωση της συνεργασίας όσον αφορά

[53] Ορισμένα κράτη μέλη δεν υπέβαλαν συγκρίσιμα στοιχεία και συνεπώς δεν παρουσιάζονται στον πίνακα. Τα εν λόγω κράτη μέλη είναι η Βουλγαρία, η Ουγγαρία, η Εσθονία, η Λετονία, η Λιθουανία, η Σλοβακία, η Μάλτα και η Κύπρος. Η Σουηδία και οι Κάτω Χώρες δεν υπέβαλαν στοιχεία για το 2010.

την επιβολή του νόμου σχετικά με διάφορες τροχαίες παραβάσεις[54] αποτελεί πρωτοβουλία που πρέπει να επισημανθεί εν προκειμένω. Μετά το πέρας της περιόδου μεταφοράς των εν λόγω κανόνων στο εθνικό δίκαιο στις 7 Νοεμβρίου 2013, ο πλήρης αντίκτυπός τους αναμένεται να γίνει αισθητός τους επόμενους μήνες.

Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί διότι αρκετές προτάσεις βρίσκονται επί του παρόντος στο στάδιο της νομοθετικής διαδικασίας και, εφόσον εγκριθούν, θα συμβάλουν στην καλύτερη συντήρηση των υφιστάμενων οχημάτων[55] και στη διάθεση στο εμπόριο οχημάτων που θα είναι ασφαλέστερα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου[56].

6.4. Φορολογία καυσίμων

Τα ενεργειακά προϊόντα, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων που προορίζονται για εμπορική χρήση υπάγονται στην προαναφερθείσα οδηγία 2003/96/ΕΚ για τη φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας. Μεταξύ άλλων, στην εν λόγω οδηγία ορίζονται τα κατώτατα όρια όσον αφορά τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης που επιβάλλονται στα καύσιμα. Η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση επανεξέτασης της εν λόγω οδηγίας στις 13 Απριλίου 2011[57]. Εάν εγκριθεί, η πρόταση θα εναρμονίσει τις πολιτικές φορολογίας της ενέργειας με γνώμονα τις επιπτώσεις των καυσίμων και άλλων ενεργειακών προϊόντων στο περιβάλλον, παρέχοντας έτσι περαιτέρω κίνητρα στους μεταφορείς για τη χρήση καθαρότερων οχημάτων.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1. Κατάσταση της αγοράς

Οι βασικές εξελίξεις που επηρέασαν την αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών μετά την έγκριση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 συνίστανται σε γενικότερες τάσεις, όπως η οικονομική κρίση και οι διαδοχικές διευρύνσεις της ΕΕ. Αν και ο τομέας φαινόταν να ανακάμπτει με αργούς ρυθμούς από την οικονομική κρίση έως το 2011, ο όγκος των μεταφορών έχει από τότε σημειώσει και πάλι πτώση, λόγω των εξελίξεων στους λοιπούς τομείς της οικονομίας. Άλλες σημαντικές τάσεις που είχαν εμφανιστεί πριν από την οικονομική κρίση εξακολουθούν να διαδραματίζουν καίριο ρόλο στον καθορισμό της πορείας των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του ολοένα σημαντικότερου ρόλου των πρακτόρων μεταφορών φορτίων και των τρίτων παρόχων υπηρεσιών εφοδιαστικής όσον αφορά την ενοποίηση των φορτίων και τις συμβατικές σχέσεις με τους μεταφορείς.

---

54 Οδηγία 2011/82/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2011, για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια, ΕΕ L 288 της 5.11.2011, σ. 1-15.

55 Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (COM(2012) 380 τελικό).

56 Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (COM(2013) 195 τελικό).

57 Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/96/ΕΚ σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας (COM(2011) 169/3).

Η έγκριση της δέσμης μέτρων του 2009 για τις οδικές μεταφορές συνέβαλε στην παροχή στους μεταφορείς και στις αρχές επιβολής του νόμου κοινών προτύπων και κριτηρίων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα και στη διεθνή αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 είναι δύσκολο να εφαρμοστούν, ιδίως εκείνες που συνδέονται με τον σταθερό τόπο εγκατάστασης των επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τις ενδομεταφορές. Επιπλέον, το συνονθύλευμα των εθνικών νομοθεσιών που η αναδιατύπωση του 2009 σκόπευε να αντιμετωπίσει, επανεμφανίζεται, με καταστροφικές συνέπειες για την εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών.

Τέλος, ο τομέας θα έρθει αντιμέτωπος με σειρά προκλήσεων στο μέλλον. Για να τις αντιμετωπίσει, πρέπει να βελτιώσει την αποδοτικότητά του. Οι συνέπειες της έλλειψης οδηγών μετριάσθηκαν από την κρίση αλλά παραμένουν πηγή ανησυχίας, ιδίως η έλλειψη εξειδικευμένων οδηγών. Επομένως στο μέλλον θα υπάρξει νέα ζήτηση οδηγών και των επαγγελματικών προσόντων τους, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο ενός γηράσκοντος εργατικού δυναμικού. Επιπλέον, οι συνθήκες εργασίας παραμένουν δύσκολες στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, με τις συμβατικές σχέσεις να εξακολουθούν να χαρακτηρίζονται από υψηλά επίπεδα αυτοαπασχόλησης. Με τον αριθμό των διαθέσιμων οδηγών να ακολουθεί φθίνουσα πορεία, οι εταιρείες πρέπει να μειώσουν τα υψηλά επίπεδα της κυκλοφορίας οχημάτων χωρίς φορτίο προκειμένου να αξιοποιήσουν καλύτερα το προσωπικό τους. Η βελτίωση της αποδοτικότητας του τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της ΕΕ στο σύνολό της.

7.2. Σύγκλιση των δεικτών της αγοράς

Όπως ισχύει και για άλλα τμήματα της οικονομίας, τα κράτη μέλη της ΕΕ διαθέτουν διαφορετική διάρθρωση του κόστους στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αν και είναι μάλλον απίθανο να εξαφανιστούν τελείως οι διαφορές ως προς το κόστος, το χάσμα μειώνεται διαρκώς. Οι μεταφορείς που εκτελούν διεθνείς μεταφορές αντιμετωπίζουν δαπάνες όπως τα οδικά τέλη και το κόστος των καυσίμων, οι οποίες ισχύουν για τους χρήστες ανεξαρτήτως του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος. Επιπλέον, η απασχόληση των οδηγών σε διεθνείς μεταφορές, στις οποίες οι αποδοχές είναι κατά παράδοση υψηλότερες, έχει οδηγήσει σε αύξηση των μισθολογικών επιπέδων, ιδίως στα κράτη μέλη που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007. Η σταδιακή σύγκλιση των επιπέδων του κόστους υποχρεώνει τους μεταφορείς να ανταγωνίζονται μεταξύ τους ως προς την αποδοτικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών, με οφέλη για τους χρήστες των μεταφορών στο σύνολο της οικονομίας της ΕΕ. Ωστόσο, η εξίσωση του κόστους δεν αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΕ, ούτε και στόχο της ενιαίας αγοράς.

Επιπλέον, έχουν σημειωθεί νομοθετικές εξελίξεις που οδηγούν στην περαιτέρω εναρμόνιση του συνθηκών που ισχύουν στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Στις εξελίξεις αυτές περιλαμβάνεται η αυξάνουσα χρήση των συστημάτων οδικών χρεώσεων, η πρόσθετη τεχνική εναρμόνιση και η ενισχυμένη ασφάλεια των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για οδικές μεταφορές, καθώς και η αυξημένη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ για την αντιμετώπιση των τροχαίων παραβάσεων. Οι εξελίξεις αυτές

περιορίζουν τον κίνδυνο για την οδική ασφάλεια που θα μπορούσε να προκληθεί από την αύξηση των ανταγωνιστικών πιέσεων, ιδίως σε περίπτωση περαιτέρω ανοίγματος της αγοράς.

Υπάρχει περιθώριο για μεγαλύτερη εναρμόνιση όσον αφορά την επιβολή των διατάξεων που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες εξακολουθούν να παρουσιάζουν αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών. Ειδικότερα, οι διατάξεις που αφορούν τις ενδομεταφορές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 και οι διατάξεις που αφορούν τον σταθερό και πραγματικό τόπο εγκατάστασης στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 δεν φαίνεται να εφαρμόζονται με ομοιόμορφο τρόπο. Αυτό δεν επιτρέπει στους μεταφορείς να λειτουργούν υπό ίσους όρους ανταγωνισμού και δημιουργεί δυσκολίες στις αρχές επιβολής του νόμου που είναι αρμόδιες για την εφαρμογή των εν λόγω κανόνων. Η αντιμετώπιση αυτών των αδυναμιών θα βοηθήσει στον περιορισμό της παράνομης χρήσης οχημάτων ταξινομημένων σε άλλη χώρα που επηρεάζει δυσμενώς τον ανταγωνισμό και τις συνθήκες εργασίας.

7.3. Τα επόμενα βήματα

Από τα προαναφερθέντα στοιχεία προκύπτει ότι πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο περαιτέρω μεταρρύθμισης με σκοπό την αποσαφήνιση των διατάξεων που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ. Μια ισορροπημένη μεταρρύθμιση που θα περιλαμβάνει διατάξεις για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής των κανόνων που αφορούν την πρόσβαση στην αγορά, θα προσδώσει σαφήνεια στις νομικές διατάξεις που τα κράτη μέλη και η βιομηχανία αντιλαμβάνονται και εφαρμόζουν με διαφορετικό τρόπο. Η ύπαρξη σαφέστερων κανόνων θα διαμορφώσει τη βάση για ενισχυμένη νοοτροπία συμμόρφωσης και για περιορισμό των δυνατοτήτων διάπραξης απάτης (φορολογικής ή κοινωνικής φύσεως). Αυτό αποτελεί απολύτως απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση της συνοχής στην επιβολή του νόμου που αναμένεται στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών. Η προβλεπόμενη επανεξέταση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT θα αποτελέσει ένα πρώτο βήμα προς την κατεύθυνση αυτή.

Με βάση κατάλληλα μέτρα επιβολής, θα ήταν σκόπιμη η βαθμιαία εξέταση ορισμένων απαρχαιωμένων περιορισμών που εξακολουθούν να ισχύουν όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά. Οι όροι που διέπουν τη λειτουργία των ενδομεταφορών περιορίζουν τις αγορές στις οποίες έχουν πρόσβαση οι μεταφορείς της ΕΕ, καθώς στις εγχώριες αγορές διακινούνται τα δύο τρίτα περίπου του συνόλου των όγκων που διακινούνται μέσω οδικών μεταφορών. Η βαθμιαία άρση των εν λόγω περιορισμών μπορεί να συμβάλει στη μείωση του διοικητικού φόρτου που προκαλούν οι ισχύοντες περίπλοκοι και ασαφείς κανόνες. Επιπλέον, θα επέτρεπε την αποδοτικότερη αντιστοίχιση της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών. Όπως έχει καταδειχτεί από έρευνες, η χαλάρωση των περιορισμών που αφορούν τις ενδομεταφορές θα συνέβαλε αφενός σε έναν πιο οικονομικό τομέα οδικών μεταφορών με αποδοτικότερη χρήση των πόρων, συνωθώντας στη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων χωρίς φορτίο, και αφετέρου στην αύξηση της οικονομικής απόδοσης του τομέα και της αποδοτικότητάς του όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων. Σε αυτό θα συμβάλουν και άλλες πρωτοβουλίες, όπως η επικείμενη ανακοίνωση που θα περιλαμβάνει στρατηγική για τη

μείωση της κατανάλωσης των καυσίμων και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

Προκειμένου να διασφαλισθεί ισότιμη συνεκτίμηση της οικονομικής και της κοινωνικής διάστασης, θα χρειαστεί να καταρτισθούν μέτρα που θα στοχεύουν στην αποκατάσταση της ελκυστικότητας του επαγγέλματος και τη βελτίωση του εργασιακού περιβάλλοντος των οδηγών. Σε αυτά περιλαμβάνονται μέτρα που θα αφορούν την επιβολή των κανόνων, τον έλεγχο και τον μετριασμό των επιπτώσεων της φορολογικής απάτης και τις απάτης στον τομέα των κοινωνικών εισφορών, καθώς και τη βελτίωση των επιπέδων εκπαίδευσης και των προσόντων. Αυτό θα ωφελήσει την οικονομία στο σύνολό της και θα βελτιώσει την ελκυστικότητα του επαγγέλματος. Η εξασφάλιση διαθέσιμου και πολύ εκπαιδευμένου εργατικού δυναμικού για τον κλάδο θα βοηθήσει επίσης στην αντιμετώπιση της επικείμενης έλλειψης οδηγών. Επιπλέον, θα πρέπει να συνεχιστούν οι προσπάθειες για τη βελτίωση της επιβολής των κοινωνικών διατάξεων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης.

Όταν στα υφιστάμενα και στα προβλεπόμενα μέσα και μέτρα που αναφέρονται στην παρούσα έκθεση περιλαμβάνεται η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, αυτή πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με την οδηγία 95/46/ΕΚ για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα[58] και με τις εθνικές διατάξεις για την εφαρμογή της.

Όπως επεσήμανε ο Πρόεδρος Barroso στην ομιλία του σχετικά με την κατάσταση της Ένωσης στις 11 Σεπτεμβρίου 2013: *«Διαθέτουμε μια ενιαία αγορά αγαθών που λειτουργεί καλά και βλέπουμε τα οφέλη που δρέπουμε από αυτή. Πρέπει να επεκτείνουμε τον ίδιο μηχανισμό σε άλλους τομείς: την κινητικότητα, τις επικοινωνίες, την ενέργεια, τον χρηματοπιστωτικό τομέα και τη ηλεκτρονικό εμπόριο, μεταξύ άλλων. Πρέπει να καταργήσουμε τους φραγμούς που εμποδίζουν τις δυναμικές εταιρίες και τα άτομα. Πρέπει να ολοκληρώσουμε τη σύνδεση της Ευρώπης.»*

[58] Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.