ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.3.2017
COM(2017) 117 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή 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 την περίοδο 2013-2014

(28η έκθεση της Επιτροπής για την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας όσον αφορά τις οδικές μεταφορές)
{SWD(2017) 100 final}

I. Εισαγωγή

Στην παρούσα έκθεση εξετάζεται η εφαρμογή από τα κράτη μέλη των τεσσάρων αλληλένδετων νομοθετικών πράξεων για τη θέσπιση κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές και το καθεστώς επιβολής τους. Οι εν λόγω νομοθετικές πράξεις είναι: ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006[1], ο οποίος θεσπίζει κανόνες για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών· η οδηγία 2006/22/ΕΚ[2], η οποία καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή αυτών των κανόνων· ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου[3] σχετικά με τη συσκευή ελέγχου, δηλαδή το βασικό εργαλείο για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των οδηγών με τους κοινωνικούς κανόνες και η οδηγία 2002/15/ΕΚ[4], η οποία θεσπίζει συμπληρωματικές διατάξεις σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (εφεξής «η οδηγία για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές»). Αυτή την περίοδο η Επιτροπή αξιολογεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και προτίθεται να υποβάλει πρόταση στοχοθετημένης αναθεώρησης το 2017 στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Μία Ζώνη, Ένας Δρόμος».

Βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν ανά διετία τα αναγκαία στοιχεία ώστε η Επιτροπή να είναι σε θέση να συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και τις εξελίξεις στους συγκεκριμένους τομείς. Το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, στην οποία να εκθέτουν τις απόψεις των κοινωνικών εταίρων του κλάδου. Οι εκθέσεις με αντικείμενο την οδηγία 2002/15/ΕΚ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 είναι δυνατόν να υποβάλλονται σε ένα και μόνον έγγραφο, διότι και οι δύο νομοθετικές πράξεις καλύπτουν την ίδια διετή περίοδο αναφοράς και θεσπίζουν συμπληρωματικούς κανόνες για τους επαγγελματίες οδηγούς που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών.

---

[1] 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).

[2] 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. 36).

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

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

Η παρούσα έκθεση καλύπτει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2014. Η παρούσα έκθεση βασίζεται κυρίως στις εθνικές εκθέσεις, των οποίων η προθεσμία υποβολής έληγε στις 30 Σεπτεμβρίου 2015. Στόχος είναι να διαμορφωθεί μια εικόνα για τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει την προαναφερθείσα δέσμη νομοθετικών πράξεων και να αναδειχθούν τα βασικά προβλήματα στην επιβολή και την εφαρμογή των κανόνων που ισχύουν. Η έκθεση περιέχει τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά στοιχεία για τους ελέγχους που διενεργήθηκαν καθ' οδόν και σε εγκαταστάσεις, για τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές. Η έκθεση της Επιτροπής συμπληρώνεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής το οποίο περιέχει συμπληρωματικές πληροφορίες για τις κυρώσεις, τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, σχόλια από τις αρχές επιβολής και λεπτομερή στατιστικά στοιχεία.

Η έκθεση αποτελείται από τέσσερα τμήματα που καλύπτουν διάφορες πτυχές της εφαρμογής των κοινωνικών διατάξεων. Στο τμήμα Ι παρουσιάζεται συνοπτικά η ποιότητα και η επικαιρότητα των εθνικών στοιχείων που υποβλήθηκαν. Το τμήμα ΙΙ περιέχει πλήρη ανάλυση των εθνικών ποσοτικών δεδομένων για τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν και τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, ενώ το τμήμα ΙΙΙ περιέχει περιγραφή της εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα κράτη μέλη. Το τμήμα IV παρουσιάζει τα κύρια συμπεράσματα που συνάγονται.

Οι στόχοι και οι βασικές διατάξεις της εργασιακής νομοθεσίας στις οδικές μεταφορές, καθώς και άλλες πτυχές και λεπτομερείς στατιστικές σχετικά με τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργήθηκαν, περιγράφονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση.

Υποβολή στοιχείων

Οι εθνικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2002/15/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 πρέπει να υποβάλλονται με το τυποποιημένο έντυπο που ορίζεται στην απόφαση 2009/810/ΕΚ της Επιτροπής[5]. Το τυποποιημένο αυτό έντυπο συνδυάζει τις απαιτήσεις αυτών των δύο νομοθετικών πράξεων για την υποβολή έκθεσης, και με το διαδραστικό μορφότυπο υποβολής εκθέσεων συγκεντρώνονται ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα που αποτελούν ζωτική συνεισφορά για την παρούσα έκθεση.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι σε γενικές γραμμές τα κράτη μέλη υπέβαλαν εθνικές εκθέσεις ελαφρώς καλύτερης ποιότητας και πιο έγκαιρα σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη. Αυτό ισχύει ιδίως για τα στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2005. Παρόλα αυτά, ενθαρρύνεται η περαιτέρω βελτίωση της διαδικασίας συλλογής των εθνικών στοιχείων. Λεπτομερέστερη περιγραφή των στοιχείων περιέχει το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση (εφεξής «το συνοδευτικό έγγραφο»).

Επιπλέον, τα κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή για τις εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που χορήγησαν σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Ο

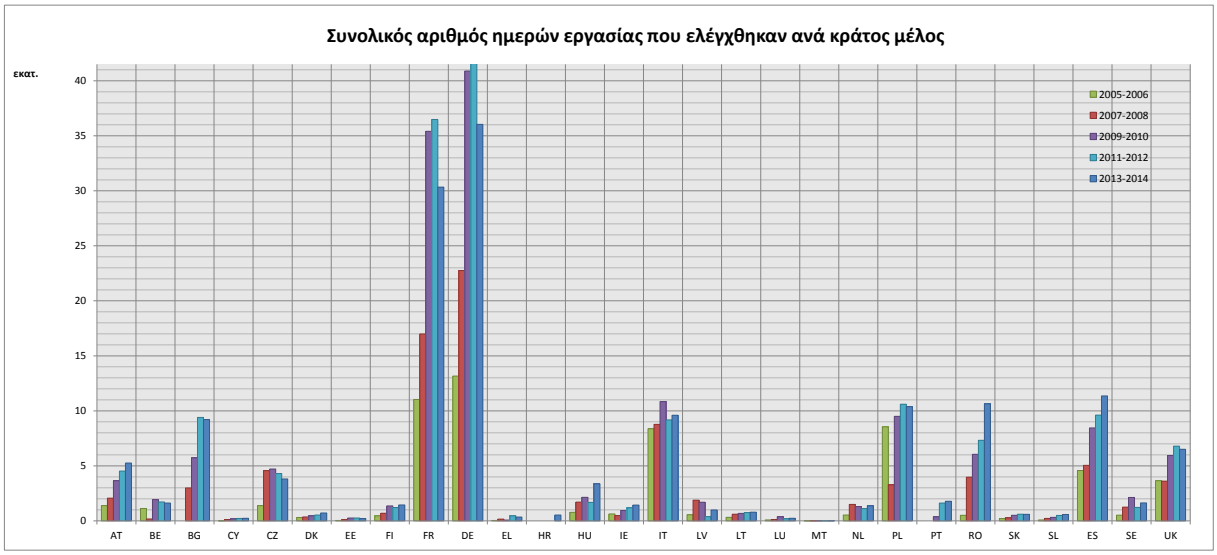
[5] Απόφαση 2009/810/ΕΚ της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2008, για την κατάρτιση του τυποποιημένου εντύπου αναφοράς που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 289 της 5.11.2009, σ. 9).

επικαιροποιημένος κατάλογος των εξαιρέσεων περιλαμβάνεται στο συνοδευτικό έγγραφο και διατίθεται στον ιστότοπο της Επιτροπής[6].

II. Ανάλυση των στοιχείων σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

1. Έλεγχοι

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, τα κράτη μέλη πρέπει να οργανώσουν σύστημα κατάλληλων και τακτικών ελέγχων, τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών μεταφορών. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να καλύπτουν ετησίως ευρύ και αντιπροσωπευτικό δείγμα μετακινούμενων εργαζομένων, οδηγών, επιχειρήσεων και οχημάτων. Σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2, ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων το 2013 και το 2014 έπρεπε να καλύπτει τουλάχιστον το 3 % των εργάσιμων ημερών των οδηγών οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006[7].



Διάγραμμα 1 — Συνολικός αριθμός εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν ανά κράτος μέλος

Στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται ο αριθμός των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν σε κάθε κράτος μέλος κατά την τρέχουσα περίοδο και τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς. **Κατά μέσο όρο, ο συνολικός αριθμός εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν στην ΕΕ σημείωσε μείωση 4,8 %, από 158,6 εκατ. σε περίπου 151 εκατ. εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν.**

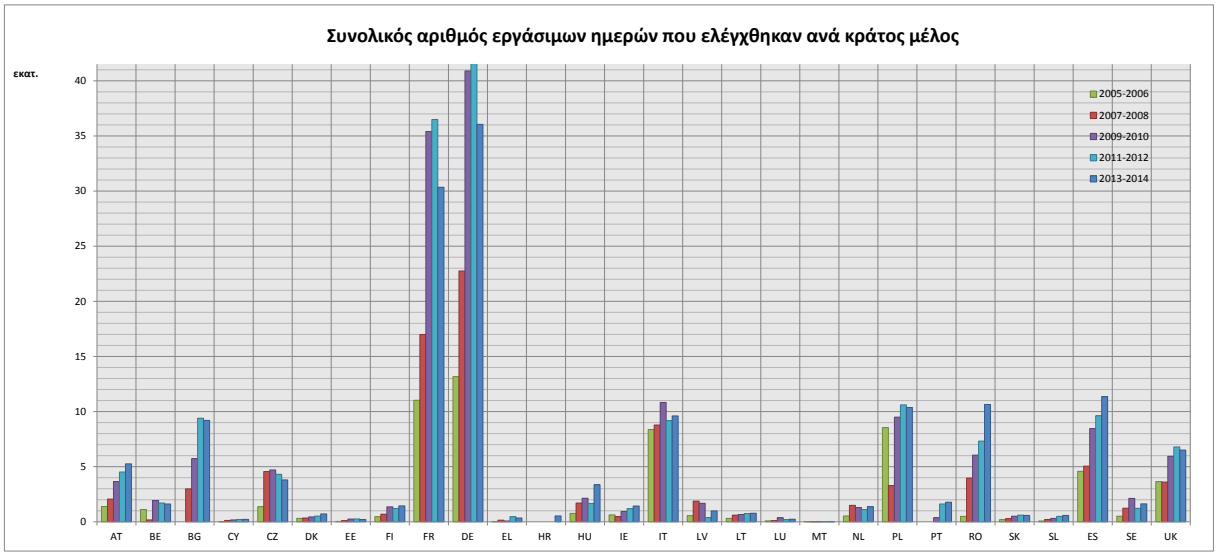
[6] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/social_provisions/driving_time/doc/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

[7] Το ελάχιστο ποσοστό υπολογίζεται χωριστά για κάθε κράτος μέλος, με βάση τον συνολικό αριθμό ημερών εργασίας ανά οδηγό κατά τη διετή περίοδο και τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που εμπίπτουν στον εν λόγω κανονισμό. Οι δύο αυτοί συντελεστές πολλαπλασιαζόμενοι δίνουν τον συνολικό αριθμό των ημερών εργασίας των οδηγών οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω κανονισμών και από το ποσό αυτό λαμβάνεται το 3% το οποίο συνιστά τον ελάχιστο αριθμό ελέγχων που πρέπει να διενεργούνται σε κάθε κράτος μέλος.

Επιπλέον, πρέπει να σημειωθεί ότι η παρούσα περίοδος αναφοράς περιλάμβανε για πρώτη φορά στοιχεία από την Κροατία, με αποτέλεσμα να προστεθούν στις εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν ακόμα 0,5 εκατ. ημέρες.

Παρόλο που ο συνολικός αριθμός ελέγχων παραμένει υψηλός, οι αριθμοί γενικά μειώθηκαν την περίοδο 2013-2014. Όσον αφορά τον αριθμό των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν πραγματικά ως προς τον ελάχιστο αριθμό εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται (διάγραμμα 2), είναι αξιοσημείωτο ότι τα περισσότερα κράτη μέλη διενήργησαν περισσότερους ελέγχους από όσους απαιτούνται από την οδηγία 2006/22/ΕΚ. Τέσσερα κράτη μέλη δεν κάλυψαν το όριο: η Κροατία, η Λιθουανία, η Ολλανδία και η Ελλάδα. Ενώ τα τρία πρώτα κράτη μέλη ήταν ελαφρώς κάτω από το όριο, η διαφορά ανάμεσα στο όριο και τον αριθμό των ελέγχων που αναφέρθηκαν στην Ελλάδα παραμένει σημαντική. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις σε αυτά τα κράτη μέλη και, ξεκινώντας από τις πιο σοβαρές περιπτώσεις, θα αναλάβει δράση για να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

Λεπτομερή περιγραφή της τήρησης του ορίου περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο.



Διάγραμμα 2: Ποσοστό των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν ανά κράτος μέλος

Όσον αφορά το είδος των ελέγχων, το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ ορίζει τον λόγο του αριθμού ελέγχων καθ'οδόν (από άποψη εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται) προς τον αριθμό ελέγχων σε εγκαταστάσεις, οι οποίοι πρέπει να ανέρχονται τουλάχιστον σε 30% και 50%, αντίστοιχα. Πρέπει να τονιστεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, ο υπολογισμός του ποσοστού αυτού πραγματοποιείται με βάση τον αριθμό των ελέγχων που διενεργούνται πραγματικά από κάθε κράτος μέλος και όχι με βάση τον ελάχιστο αριθμό εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται. Ωστόσο, για την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, οι περισσότεροι από τους ελέγχους διενεργήθηκαν καθ'οδόν. **Κατά μέσο όρο το 77 % του συνόλου των ελέγχων διενεργήθηκαν καθ' οδόν, γεγονός που δείχνει ελαφρά βελτίωση από το 80 % κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.** Μόνον η Ιρλανδία διενήργησε καθ' οδόν ελέγχους κάτω από το ελάχιστο όριο του 30 %.

1.1 Έλεγχοι καθ' οδόν

Συνολικά, κατά τη διάρκεια του 2013 και του 2014 σε καθ' οδόν ελέγχους ελέγχθηκαν περισσότερα από 6,6[8] εκατ. οχήματα και περίπου 7,4 εκατ. οδηγοί. Οι τιμές αυτές αντιπροσωπεύουν μείωση 23,9% και 15% αντίστοιχα ως προς την προηγούμενη περίοδο αναφοράς και δείχνουν συνέχιση της πτωτικής τάσης που σημειώθηκε σε προηγούμενες εκθέσεις. Δύο είναι οι λόγοι για τους οποίους ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν είναι υψηλότερος του αριθμού οχημάτων: η διπλή επάνδρωση και τα ελλιπή στοιχεία εν προκειμένω από τη Δανία για τον αριθμό οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ' οδόν.

Η μείωση κατά 15 % του απόλυτου αριθμού των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν δεν συμβαδίζει με την αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των οδηγών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις και έχει ως αποτέλεσμα τη συνολική μείωση κατά 13 %. του αριθμού των οδηγών που ελέγχθηκαν τόσο καθ' οδόν όσο και σε εγκαταστάσεις

Οι περισσότεροι έλεγχοι στα κράτη μέλη αφορούσαν εγχώρια οχήματα και οδηγούς και ανήλθαν στο 65 % και το 64 % αντίστοιχα του συνόλου των οχημάτων και των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν. Μόνο σε έξι κράτη μέλη, ήτοι την Αυστρία, το Βέλγιο, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα και τη Σλοβενία, η τάση αυτή ήταν αντίστροφη, διότι ελέγχθηκαν περισσότερα μη εγχώρια οχήματα. Αυτό εξηγείται σε ορισμένες περιπτώσεις από το μέγεθος ή τη γεωγραφική θέση αυτών των κρατών μελών. Λεπτομερή ποσοστά περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο. Δεδομένου ότι η απαγόρευση διακρίσεων αποτελεί μια από τις θεμελιώδεις αρχές των Συνθηκών της ΕΕ και βασική απαίτηση για τη διενέργεια ελέγχων καθ' οδόν[9], η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο λήψης κατάλληλων μέτρων για να εξασφαλιστεί ίση μεταχείριση των οδηγών και των μεταφορικών επιχειρήσεων στα κράτη μέλη όπου διενεργούνται συχνότερα έλεγχοι σε σύγκριση με τους ελέγχους οδηγών μη μόνιμων κατοίκων και επιχειρήσεων μεταφορών

1.2 Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Ο αριθμός των επιχειρήσεων που ελέγχθηκαν από τα κράτη μέλη παρέμεινε σταθερός. Αύξηση 1 % περίπου σημειώθηκε σε σύγκριση με την περίοδο αναφοράς 2011-2012. Παρόλα αυτά, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η παρούσα έκθεση περιλαμβάνει για πρώτη φορά στοιχεία από την Κροατία και τη Φινλανδία. Την τρέχουσα περίοδο αναφοράς πραγματοποιήθηκαν έλεγχοι σε 147 606 επιχειρήσεις, οι οποίοι κάλυψαν ελέγχους σχεδόν 756 χιλιάδων οδηγών σε όλη την ΕΕ. Ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις άνω των 34,4 εκατ. εργάσιμων ημερών, το οποίο σημαίνει ότι ο ρυθμός αύξησης επιβραδύνθηκε διότι η αύξηση μεταξύ των περιόδων αναφοράς 2009-2010 και 2011-2012 ανήλθε σε 17 %, ενώ σημειώθηκε αύξηση 11 % μεταξύ της τρέχουσας και της προηγούμενης περιόδου. Ως εκ τούτου, καθώς ο συγκρίσιμος αριθμός των επιχειρήσεων που ελέγχθηκαν οδήγησε σε αύξηση του αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν, μπορεί να θεωρηθεί ότι, με τους άλλους συντελεστές να είναι σταθεροί, η αποτελεσματικότητα των ελέγχων σε εγκαταστάσεις αυξήθηκε σημαντικά.

[8] Η Δανία δεν διαβίβασε τον αριθμό οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ'οδόν.

[9] Άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ

2. Παραβάσεις

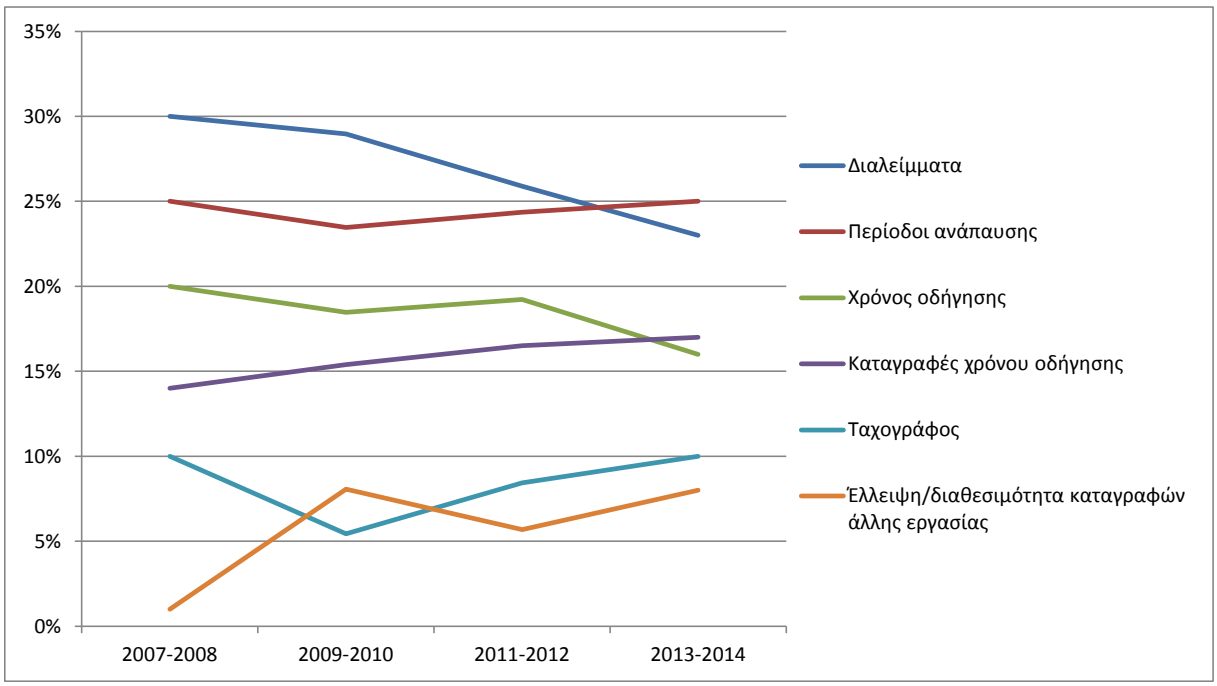
Όλα τα κράτη μέλη έδωσαν στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπίστωσαν, μολονότι παρατηρούνται διαφορές σε επίπεδο λεπτομερειών. **Η πτωτική τάση του αριθμού των παραβάσεων που ξεκίνησε από την προηγούμενη περίοδο 2011-2012 διατηρήθηκε και κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς σημείωσε μείωση 15 % έναντι της τελευταίας περιόδου ως προς τον αριθμό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν.** Σε πραγματικές τιμές, διαπιστώνεται μείωση από περίπου 3,9 εκατ. παραβάσεις που είχαν αναφερθεί για την περίοδο 2011-2012 σε σχεδόν 3,3 εκατ. κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Η μείωση αυτή προκύπτει από τη σημαντική μείωση κατά 25 % των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις σε συνδυασμό με μείωση 7,7 %. των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ' οδόν

Η αλλαγή αυτή θα μπορούσε να υποδηλώνει βελτίωση της συμμόρφωσης με τις κοινωνικές διατάξεις χάρη σε καθιερωμένες πρακτικές επιβολής των κανόνων και τη μεγαλύτερη γνώση των κοινωνικών κανόνων από τους οδηγούς. Παρόλα αυτά, αυτό το θετικό αποτέλεσμα θα μπορούσε να μετριαστεί από τη μείωση του αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν κατά 4,8 % ή από άλλους παράγοντες, όπως, για παράδειγμα, από πρακτικές παραποίησης του ταχογράφου που αλλοιώνουν τα ευρήματα των ελέγχων.

Ο κατωτέρω πίνακας δείχνει ότι οι αναλογίες μεταξύ κατηγοριών παραβάσεων παραμένουν σε παρόμοια επίπεδα σε σύγκριση με τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς. Η ελαφρά πτώση που παρατηρήθηκε στις παραβάσεις σχετικά με τα διαλείμματα και τον χρόνο οδήγησης αντισταθμίζεται από τις αυξήσεις των παραβάσεων που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης, την έλλειψη καταγραφής άλλης εργασίας και από παραβάσεις σχετικά με τη συσκευή ελέγχου.

Περίοδος	**Διαλείμ-ματα**	**Περίοδοι ανάπαυσης**	**Χρόνος οδήγησης**	**Καταγραφές χρόνου οδήγησης**	**Ταχογράφος**	**Έλλειψη/διαθεσι-μότητα καταγραφών άλλης εργασίας**
2013-2014	23 %	25 %	16 %	17 %	10 %	8 %
2011-2012	26 %	24 %	19 %	17 %	8 %	6 %
2009-2010	29 %	23 %	18 %	15 %	5 %	8 %
2007-2008	30 %	25 %	20 %	14 %	10 %	1 %

Πίνακας 1 - Κατηγορίες παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ'οδόν και σε εγκαταστάσεις

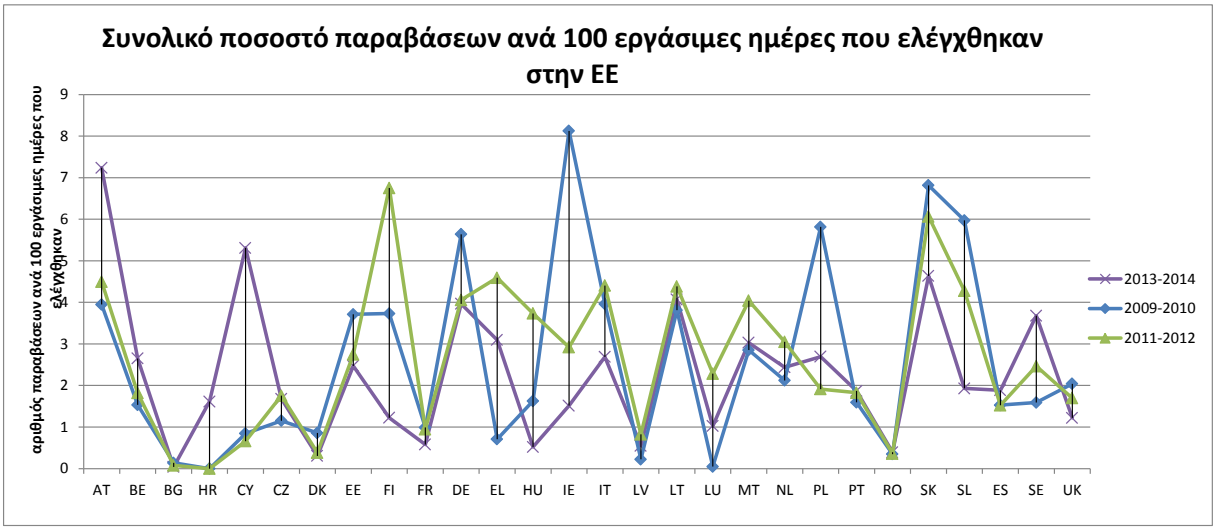


Διάγραμμα 3 - Κατηγορίες παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ'οδόν και σε εγκαταστάσεις

Οι κατηγορίες παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ'οδόν και σε εγκαταστάσεις περιγράφονται χωριστά στο συνοδευτικό έγγραφο.

Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, κατά την περίοδο 2013-2014 το μέσο ποσοστό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν μειώθηκε κατά 11 % και αφορούσε 2,17 παραβάσεις ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν. Φαίνεται ότι οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις συνεχίζουν να είναι πιο αποτελεσματικοί από τους ad hoc ελέγχους καθ' οδόν, διότι το ποσοστό διαπίστωσης παραβάσεων σε εγκαταστάσεις είναι διπλάσιο εκείνου των καθ' οδόν παραβάσεων. Πρέπει, εντούτοις, να σημειωθεί ότι κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, το ποσοστό διαπίστωσης παραβάσεων σε εγκαταστάσεις ήταν τριπλάσιο του ποσοστού παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους καθ' οδόν, ενώ κατά την περίοδο 2009-2010 ήταν πενταπλάσιο. Η αλλαγή αυτή οφείλεται κυρίως σε σημαντική μείωση των ποσοστών διαπίστωσης σε εγκαταστάσεις από 5,29 την περίοδο 2011-2012 σε 3,54 κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς. Υπάρχουν τεράστιες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στα ποσοστά διαπίστωσης παραβάσεων σε εγκαταστάσεις ανά 100 ημέρες ελέγχου, τα οποία κυμαίνονται από 0,02 στη Βουλγαρία, 0,03 στη Λετονία και την Πορτογαλία έως 14,01 στη Γερμανία και 7,65 στην Ολλανδία.

Φαίνεται ότι η μεταβολή του μέσου ποσοστού διαπίστωσης παραβάσεων σε εγκαταστάσεις στην ΕΕ επηρεάζεται από τη σημαντική μείωση για δεύτερη συνεχόμενη φορά (κατά 29 % μεταξύ της προηγούμενης και της τρέχουσας περιόδου αναφοράς) του αριθμού των παραβάσεων σε εγκαταστάσεις που αναφέρθηκαν στη Γερμανία, η οποία κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς είχε πάντοτε το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις στην Ευρώπη (51 %).



Διάγραμμα 4 — Αριθμός παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν κατά τις περιόδους 2009-2010, 2011-2012 και 2013-2014

Παρά τις αποκλίνουσες διακυμάνσεις σε διάφορα κράτη μέλη όσον αφορά τον αριθμό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά περίοδο αναφοράς[10], κατά μέσο όρο υπάρχει διακριτή μείωση του αριθμού των παραβάσεων που αναφέρθηκαν. Λεπτομερή περιγραφή των ποσοστών διαπίστωσης παραβάσεων περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο. Αυτές **οι αποκλίσεις όσον αφορά τα ποσοστά διαπίστωσης αναδεικνύουν το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση απέχει πολύ από την επίτευξη εναρμονισμένης επιβολής λόγω των διαφορετικών πόρων και πρακτικών επιβολής κατά τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία οδικών μεταφορών, καθώς και λόγω των διαφορετικών συστημάτων επιβολής κυρώσεων.**

2.1 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους καθ'οδόν

Κατά την περίοδο 2013-2014, διαπιστώθηκαν σε ευρωπαϊκό επίπεδο 2,05 εκατ. παραβάσεις σε ελέγχους καθ' οδόν, οι οποίες αντιπροσώπευαν το 63 % του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν τόσο σε ελέγχους καθ'οδόν όσο και σε ελέγχους σε εγκαταστάσεις. Αυτό δείχνει μείωση σε ποσοτικούς όρους κατά σχεδόν 172 χιλιάδες, δηλαδή κατά 7,7 % ως προς την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν διαπιστώθηκαν 1,77 παραβάσεις σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς κατά την οποία είχαν διαπιστωθεί 1,74 παραβάσεις.

Κατά μέσο όρο το 66 % των παραβάσεων διαπιστώθηκαν σε ημεδαπούς οδηγούς[11], ποσοστό που συσχετίζεται με το 66% των ελεγχθέντων ημεδαπών οδηγών στην Ευρώπη. Ωστόσο, υπάρχουν κράτη μέλη στα οποία ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε αλλοδαπούς ήταν υψηλότερος, ήτοι το Λουξεμβούργο (78 %), η Σουηδία (67 %), η Λιθουανία (65 %), το Βέλγιο (64 %), η Βουλγαρία (59 %), η Σλοβενία (58 %), η Αυστρία (58 %) και η Γαλλία (54 %).

[10] Λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις μεταβολές σε συγκεκριμένα κράτη μέλη περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο.

[11] Στη Δανία, ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν από αλλοδαπούς ανήλθε σε 90%. Ωστόσο, το αποτέλεσμα αυτό δεν είναι αντιπροσωπευτικό διότι ο υπολογισμός αυτός έγινε με πολύ ελλιπή στοιχεία. Ως εκ τούτου, ο αριθμός δεν προσμετρήθηκε στον ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Η τάση αυτή μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι όλα αυτά τα κράτη μέλη διενήργησαν περισσότερους ελέγχους σε αλλοδαπούς οδηγούς, εξαιρουμένων της Βουλγαρίας, της Λιθουανίας και της Σουηδίας. Στην περίπτωση αυτών των τριών κρατών μελών, οι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν από μη μόνιμους κατοίκους είναι δυσανάλογα συχνότερες. Στην περίπτωση της Βουλγαρίας, το 36 % των αλλοδαπών οδηγών που ελέγχθηκαν αφορούσε το 59 % των παραβάσεων που διαπράχθηκαν, στη Σουηδία το 42 % των αλλοδαπών οδηγών που ελέγχθηκαν αφορούσε το 67 % των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν και στη Λιθουανία το 44 % των αλλοδαπών οδηγών που ελέγχθηκαν αφορούσε το 65 % των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ' οδόν. Η αύξηση των παραβάσεων που διαπράχθηκαν από μη κατοίκους ενδέχεται να είναι ανησυχητική στη Σουηδία, όπου το ποσοστό συνεχίζει να αυξάνεται από 31 % την περίοδο 2009-2010 σε 57 % την περίοδο 2011-2012 και σε 67 % την τρέχουσα περίοδο αναφοράς.

2.2 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους σε εγκαταστάσεις

Κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, τα κράτη μέλη ανέφεραν συνολικά περισσότερες από 1,2 εκατ. παραβάσεις οι οποίες διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων, αριθμός που αντιστοιχεί στο 37 % του συνολικού αριθμού των παραβάσεων. Αυτό σημαίνει μείωση της τάξεως του 25 % σε σύγκριση με την προηγούμενη διετή περίοδο. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να εξεταστούν σε συσχετισμό με τον σταθερό αριθμό των επιχειρήσεων που ελέγχθηκαν, ο οποίος αυξήθηκε κατά 1 %[12]. Λαμβανομένων υπόψη των δύο αυτών πτυχών, θα ήταν δυνατόν να ειπωθεί ότι σημειώνεται συνεχής βελτίωση στη συμμόρφωση με τους κοινωνικούς κανόνες.

Όσον αφορά τη συχνότητα των παραβάσεων που αναφέρθηκαν ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν, ο ευρωπαϊκός μέσος όρος σημείωσε θετική τάση και μειώθηκε από 8,65 την περίοδο 2009-2010 σε 5,29 την περίοδο 2011-2012 και 3,54 την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Αυτή η μείωση της συχνότητας των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν είναι δυνατόν να σημαίνει ότι όλες οι δραστηριότητες που αποσκοπούν στη βελτίωση της συμμόρφωσης με τις κοινωνικές διατάξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών αρχίζουν να αποδίδουν.

III. Ανάλυση των δεδομένων σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές (οδηγία 2002/15/ΕΚ)

1. Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο πραγματεύεται την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα κράτη μέλη κατά την περίοδο 2013-2014, αναφερόμενη και ως «οδηγία για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές». Σύμφωνα με το άρθρο 13 της εν λόγω οδηγίας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν στην Επιτροπή ανά διετία έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της, αναφέροντας τις απόψεις εργοδοτών και εργαζομένων σε εθνικό επίπεδο. Περιγραφικά στοιχεία σχετικά με τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στα κράτη μέλη, τις απόψεις των ενδιαφερομένων μερών σχετικά με την εφαρμογή και την παρακολούθηση, τις ρυθμίσεις ελέγχου στα κράτη μέλη και τα ζητήματα επιβολής περιλαμβάνει το συνοδευτικό έγγραφο.

[12] Αυτή η αύξηση μπορεί να εξηγηθεί από την συμπερίληψη για πρώτη φορά στοιχείων από την Κροατία και τη Φινλανδία.

2. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Η οδηγία καθορίζει κανόνες που διέπουν, μεταξύ άλλων, επαρκή διαλείμματα κατά τη διάρκεια της περιόδου εργασίας, τον μέγιστο εβδομαδιαίο μέσο χρόνο εργασίας και τη νυχτερινή εργασία. Οι διατάξεις της συμπληρώνουν τους κανόνες που διέπουν τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Δεδομένου ότι η παρούσα οδηγία καθορίζει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τις ώρες εργασίας ειδικά στον τομέα των οδικών μεταφορών, η οδηγία θεωρείται εξειδίκευση (lex specialis) της γενικής οδηγίας 2003/88/ΕΚ[13] για τον χρόνο εργασίας, η οποία καθορίζει βασικές απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας για όλους τους εργαζόμενους. Ωστόσο, το άρθρο 31 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιέχει διατάξεις σχετικά με τον χρόνο και τις συνθήκες εργασίας, οι οποίες πρέπει να τηρούνται κατά την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ. Ορισμένες βασικές διατάξεις περί προστασίας της γενικής οδηγίας για τον χρόνο εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για την ετήσια άδεια και τη δωρεάν αξιολόγηση της υγείας των εργαζομένων τη νύχτα, ισχύουν και για τους μετακινούμενους εργαζόμενους στον τομέα των οδικών μεταφορών.

3. Υποβολή και ποιότητα των εθνικών εκθέσεων

Η Επιτροπή καθιέρωσε κοινό μορφότυπο υποβολής εκθέσεων ώστε να διευκολύνει την υποβολή των εκθέσεων από τα κράτη μέλη, να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος και να αποτρέπεται η υπερβολική καθυστέρηση στην υποβολή των εκθέσεων από τα κράτη μέλη. Η ποιότητα των εκθέσεων ποικίλλει πάντως αισθητά. Αρκετά κράτη μέλη[14] παρείχαν πολύ ανεπαρκείς και ελλιπείς πληροφορίες ή ανέφεραν ότι δεν υπάρχουν αλλαγές σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο. Οι εθνικές εκθέσεις από τα υπόλοιπα είκοσι κράτη μέλη περιλάμβαναν πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ ως προς τη θεσμική οργάνωση και την παρακολούθηση των προκλήσεων, καθώς και ορισμένα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν και τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν και γενικά τη διαδικασία επιβολής κυρώσεων. Ωστόσο, λόγω ελλιπών εκθέσεων, τα αποτελέσματα της παρούσας ανάλυσης δεν μπορούν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικά για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Πτυχές της εφαρμογής στα κράτη μέλη

Μετά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, κατά την οποία πολλά κράτη μέλη κοινοποίησαν τροποποιήσεις του νομοθετικού τους πλαισίου προκειμένου να συμπεριληφθούν οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί στο πεδίο εφαρμογής του[15], η παρούσα περίοδος αναφοράς περιλαμβάνει δύο κοινοποιήσεις από τη Μάλτα και την Πολωνία. Στη Μάλτα οι τροποποιήσεις των κανονισμών σχετικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα και των κανονισμών σχετικά με τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών σχεδιάστηκαν για να ενσωματωθούν πλήρως

[13] Οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας (ΕΕ L 299 της 18.11.2003, σ. 9).

[14] Βέλγιο, Δανία, Κροατία, Λετονία, Ολλανδία, Ουγγαρία, Πορτογαλία, Ρουμανία.

[15] Βουλγαρία, Γερμανία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Μάλτα (εν εξελίξει), Πολωνία, Πορτογαλία, Σουηδία.

οι απαιτήσεις της οδηγίας ώστε να περιλαμβάνουν τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς και θα δημοσιευτούν σύντομα. Στην Πολωνία ο νόμος που καλύπτει τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς και περιλαμβάνει τους κανόνες για τον χρόνο εργασίας τέθηκε σε ισχύ στις 16 Ιουλίου 2013.

Η οδηγία 2002/15/ΕΚ θεωρήθηκε ως καλή δέσμη ρυθμίσεων που διευκολύνει την ερμηνεία του χρόνου εργασίας και των ορίων του. Η Γερμανία επισήμανε ότι η οδηγία, σε συνδυασμό με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και, με τη διασφάλιση των ελάχιστων προϋποθέσεων για την οργάνωση του χρόνου εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, συμβάλλει στην εγγύηση της ασφάλειας και της προστασίας της υγείας των εργαζομένων, καθώς και στη γενική οδική ασφάλεια στην ΕΕ. Επιπλέον, με τους κανόνες αυτούς αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού από την εκμετάλλευση εργαζομένων. Ως εκ τούτου, η Γερμανία θεωρεί ότι δεν υπάρχει επείγουσα ανάγκη αλλαγής της οδηγίας. Με το ίδιο σκεπτικό, η ομάδα εργασίας ενδιαφερόμενων μερών που δημιουργήθηκε στο ΗΒ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν θα έπρεπε να ξαναρχίσουν διαπραγματεύσεις για τη νομοθεσία που καλύπτει τον χρόνο εργασίας των οδηγών, διότι υπάρχει ο κίνδυνος να γίνει το καθεστώς πιο σύνθετο και επαχθές.

Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη διατύπωσαν ανησυχίες για τη συμπερίληψη των αυτοαπασχολούμενων οδηγών στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων. Η Φινλανδία θεωρεί ότι οι υποχρεώσεις που αφορούν τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς δυνάμει της οδηγίας πρέπει να καταργηθούν, διότι δημιουργούν περιττό διοικητικό φόρτο και διότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 παρέχει επαρκείς κανόνες για τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς. Το Βέλγιο ανέφερε ότι στην πράξη είναι σχεδόν αδύνατο να ελεγχθεί η εφαρμογή των κανόνων καθώς δεν είναι επιθυμητό να ενοχλούνται οι υπόλοιποι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί με τους ελέγχους. Επιπλέον δυσκολίες κατά τον έλεγχο αυτοαπασχολούμενων οδηγών υπέδειξε η Βουλγαρία, η οποία αναφέρθηκε στο πρόβλημα της επιλογής των οδηγών που θα ελέγχονται, καθώς δεν υπάρχει επίσημος κατάλογος με τον αριθμό ή την τοποθεσία των αυτοαπασχολούμενων οδηγών. Σύμφωνα με τον βουλγαρικό νόμο, οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί δεν εμπίπτουν στο πεδίο της υποχρέωσης τήρησης αρχείου με τον χρόνο και τις ρυθμίσεις εργασίας τους προς έλεγχο στις εγκαταστάσεις της επιχείρησής τους και ορισμού του ατόμου που θα αναλαμβάνει να παρουσιάσει το αρχείο αυτό κατόπιν αιτήματος της Επιθεώρησης Εργασίας. Επιπλέον, η βουλγαρική Επιθεώρηση Εργασίας δεν μπορεί να εκδώσει δεσμευτικές οδηγίες προς τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς.

Παρά τα άλλα προβλήματα που αναφέρθηκαν σχετικά με την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες (που περιγράφονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση), αξίζει να σημειωθεί ότι τα κράτη μέλη δίνουν μεγάλη έμφαση στην παροχή καθοδήγησης για τον τρόπο συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και τον τρόπο αύξησης της γνώσης των κανόνων που εφαρμόζονται.

4.1 Παραβιάσεις των κανόνων για τον χρόνο εργασίας

Επτά κράτη μέλη, ήτοι η Αυστρία, η Γερμανία, Εσθονία, η Ιρλανδία, η Ουγγαρία, η Σουηδία και η Φινλανδία, ανέφεραν ότι υπάρχει η δυνατότητα, όταν διαπιστώνεται παράβαση, να διατάσσεται αρχικά η διόρθωσή της εντός καθορισμένης περιόδου. Αν δεν διορθωθεί, οι αρχές επιβολής θα διώκουν την παράβαση σύμφωνα με τις εθνικές ρυθμίσεις, δηλαδή με την επιβολή κυρώσεων, με παραπομπή ενώπιον της αρμόδιας αρχής ή με άσκηση δίωξης. Το σύστημα αυτό θεωρείται πιο αποτελεσματικό καθώς δίνει στους παραβάτες τη δυνατότητα να

αλλάξουν συμπεριφορά, να εφαρμόσουν νέες διαδικασίες, να χρησιμοποιήσουν νέες τεχνολογίες ή να προσαρμόσουν τις πρακτικές τους για να αυξήσουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες που εφαρμόζονται.

Δέκα κράτη μέλη[16] υπέβαλαν στατιστικά στοιχεία για τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, τα οποία δεν επαρκούν για την εξαγωγή γενικών συμπερασμάτων. Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, τέσσερα ακόμα κράτη μέλη διαβίβασαν στοιχεία για παραβάσεις. Όλα τα κράτη μέλη καλούνται να τα συμπεριλάβουν στις επόμενες εκθέσεις.

5. Οι απόψεις των ενδιαφερόμενων σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Μόνο δέκα κράτη μέλη[17] επιβεβαίωσαν ότι πραγματοποίησαν διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους, όπως απαιτείται από την οδηγία 2002/15/ΕΚ, γεγονός που συνιστά σημαντική μείωση ως προς την περίοδο αναφοράς 2011-2012, όταν δεκαέξι κράτη μέλη είχαν αναφέρει την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής.

Σε γενικές γραμμές, εργοδότες και εργαζόμενοι συμφώνησαν ότι η οδηγία 2002/15/ΕΚ συνέβαλε στην προστασία της υγείας και της ασφάλειας των οδηγών. Στην Ιρλανδία οι εργοδότες εξέφρασαν τη γνώμη ότι οι περιορισμοί στο χρόνο εργασίας συνέβαλαν επίσης στην εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού για τις μεταφορικές επιχειρήσεις. Λεπτομερέστερες απόψεις των συμμετεχόντων στη διαβούλευση περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο.

IV. Συμπεράσματα

Η παρούσα έκθεση αναλύει τις εξελίξεις στην εφαρμογή και την επιβολή κατά την περίοδο 2013-2014 σε όλα τα κράτη μέλη, όσον αφορά τη συμμόρφωση με τους κοινωνικούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Το πεδίο του παρόντος εγγράφου καθορίζεται από την οδηγία 2006/22/ΕΚ και την απόφαση 2009/810/ΕΚ της Επιτροπής που ορίζουν τα τυποποιημένα δεδομένα που πρέπει να υποβάλλονται για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και την οδηγία 2002/15/ΕΚ· κυρίως τον αριθμό και τον τύπο των διενεργούμενων ελέγχων και τον αριθμό και τα είδη των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν. Κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς, η ποιότητα και η έγκαιρη υποβολή των εκθέσεων ήταν σε συγκρίσιμα επίπεδα σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, με αποτέλεσμα η Επιτροπή να είναι σε θέση να συναγάγει συμπεράσματα σχετικά με την εφαρμογή των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η πλειονότητα των κρατών μελών συμμορφώθηκαν με το ελάχιστο όριο εργάσιμων ημερών που έπρεπε να ελεγχθούν σύμφωνα με την οδηγία 2006/22/ΕΚ και συχνά υπερέβησαν σημαντικά το όριο αυτό. Ωστόσο, λίγα κράτη μέλη δεν κάλυψαν το εν λόγω όριο. Επιπλέον, μόνο τα μισά κράτη μέλη κάλυψαν το όριο του ελάχιστου αριθμού συντονισμένων ελέγχων οι οποίοι παρουσιάζουν πτώση σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς ως προς το πλήθος των διεθνών πρωτοβουλιών που αναλήφθηκαν. Η συνεργασία πραγματοποιείται ως

[16] Αυστρία, Βουλγαρία, Γαλλία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ισπανία, Κύπρος, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Τσεχική Δημοκρατία.

[17] Γαλλία, Ελλάδα, Εσθονία, Ιρλανδία, Κύπρος, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία, Σλοβενία, Φινλανδία.

επί το πλείστον μεταξύ γειτονικών κρατών μελών και συμπληρώνεται από δράσεις στο πλαίσιο του Euro Contrôle Route (ECR), το οποίο προβλέπει συνεργασία σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Προκειμένου να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών μεταφορών, χρειάζεται να βελτιωθεί και να εναρμονισθεί η επιβολή των κοινωνικών διατάξεων σχετικά με τις μεταφορές σε όλη την ΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, όχι μόνο θα παρακολουθεί και θα ερευνά ενδελεχώς αυτές τις περιπτώσεις ώστε να συμμορφωθούν τα κράτη μέλη με τις ελάχιστες απαιτήσεις των κοινωνικών διατάξεων, αλλά προτείνει και την ανάληψη μέτρων με στόχο την ενίσχυση της επιβολής των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Επιπλέον, παρά την ελαφρά βελτίωση, τα κράτη μέλη δεν κάλυψαν το όριο του τουλάχιστον 50 % του συνόλου των εργάσιμων ημερών που έπρεπε να ελεγχθούν σε εγκαταστάσεις και η συντριπτική πλειονότητα των ελέγχων πραγματοποιήθηκαν καθ' οδόν. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί τις εξελίξεις στο πεδίο αυτό. Σε περίπτωση που δεν επέλθουν βελτιώσεις κατά την επόμενη περίοδο υποβολής εκθέσεων σε συγκεκριμένα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα διενεργήσει επίσημη έρευνα στα κράτη μέλη που δεν συμμορφώνονται με την απαίτηση για ελέγχους σε εγκαταστάσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, το όριο ελάχιστων ελέγχων του αριθμού των εργάσιμων ημερών των οδηγών οχημάτων θα ανέλθει στο 4 % όταν το 90 % όλων των ελεγχόμενων οχημάτων θα διαθέτουν ψηφιακό ταχογράφο. Κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς το 64 % των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε ελέγχους καθ' οδόν ήταν εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο. Ως εκ τούτου, δεν είναι βάσιμη η αύξηση του ελαχίστου ορίου των ελέγχων στο 4% των εργάσιμων ημερών των οδηγών.

Είναι σημαντικό οι εθνικές αρχές να εξασφαλίζουν ότι οι έλεγχοι διενεργούνται χωρίς διακρίσεις για λόγους εθνικότητας του οδηγού/του κράτους μέλους ταξινόμησης των οχημάτων. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάζουν ενδελεχώς τα δεδομένα τους και να κατευθύνουν αναλόγως τις ελεγκτικές αρχές τους προκειμένου να αποφεύγεται η άνιση μεταχείριση των αλλοδαπών.

Από την έκθεση προκύπτει ότι σημειώθηκαν ορισμένες βελτιώσεις όσον αφορά την επιβολή και την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας. Η πτωτική τάση στον αριθμό των παραβάσεων, που ξεκίνησε από την προηγούμενη περίοδο 2011-2012, διατηρήθηκε. Η συνολική μείωση στον αριθμό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν θα μπορούσε να εξηγηθεί από τη βελτίωση της συμμόρφωσης με τις κοινωνικές διατάξεις χάρη σε καθιερωμένες πρακτικές επιβολής των κανόνων και τη μεγαλύτερη γνώση των κοινωνικών κανόνων από τους οδηγούς.

Από την ανάλυση των ποσοστών διαπίστωσης παραβάσεων με ελέγχους καθ' οδόν και σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων προκύπτει ότι οι έλεγχοι σε εγκαταστάσεις εξακολουθούν να είναι αποτελεσματικότεροι από τους ad hoc ελέγχους καθ' οδόν. Οι αποκλίσεις όσον αφορά τα ποσοστά διαπίστωσης αναδεικνύουν το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση απέχει πολύ από την επίτευξη εναρμονισμένης επιβολής λόγω των διαφορετικών πόρων και πρακτικών επιβολής κατά τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία οδικών μεταφορών.

Κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς, οι παραβάσεις παραποίησης της συσκευής ελέγχου αυξήθηκαν αισθητά. Ως εκ τούτου, οι κατάλληλες τεχνικές επιβολής, ο εξοπλισμός, η

κατάρτιση των ελεγκτών κ.λπ. που θα επιτρέψουν στοχοθετημένους ελέγχους και τον εντοπισμό συσκευών παραποίησης και απάτης είναι πλέον πιο απαραίτητα από ποτέ.

Προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα, και όπως απαιτείται από το άρθρο 39 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 σχετικά με τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, η Επιτροπή εκπονεί την εκτελεστική πράξη που θα προσδιορίζει το περιεχόμενο της αρχικής και συνεχούς κατάρτισης των ελεγκτών, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης σχετικά με τις τεχνικές ελέγχου και εντοπισμού συσκευών παραποίησης και απάτης. Τα μέτρα αυτά θα περιλαμβάνουν κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση της εφαρμογής των διατάξεων για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και για τη διευκόλυνση της εφαρμογής των διατάξεων για τους ταχογράφους.

Οι εθνικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, λόγω ελλιπών πληροφοριών, δεν επιτρέπουν εμπεριστατωμένη ανάλυση των επιπτώσεων της εν λόγω νομοθετικής πράξης σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια των οδηγών ή την οδική ασφάλεια. Η συμπερίληψη των αυτοαπασχολούμενων οδηγών στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων για τον χρόνο εργασίας θεωρείται ορισμένες φορές ότι προκαλεί προβλήματα επιβολής. Μόνο δέκα κράτη μέλη επιβεβαίωσαν ότι είχε πραγματοποιηθεί διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους. Σε γενικές γραμμές, οι κοινωνικοί εταίροι αναγνώρισαν ότι η κατάλληλη επιβολή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ αποτελεί προϋπόθεση για την εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών εργασίας και την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Η παρούσα έκθεση δημοσιεύεται ταυτόχρονα με την έκθεση που αναφέρεται στο άρθρο 26 του κανονισμού (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[18], όπως απαιτείται από την παράγραφο 2 του εν λόγω άρθρου.

[18] ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51.