ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.9.2021
COM(2021) 610 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή το 2017-2018 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

(30ή έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών)

{SWD(2021) 278 final}

Εισαγωγή

Στην παρούσα έκθεση παρουσιάζεται μια επισκόπηση της εφαρμογής των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών στα κράτη μέλη για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2017 έως την 31η Δεκεμβρίου 2018. Επισημαίνονται οι βασικές προκλήσεις όσον αφορά την επιβολή και εφαρμογή των σχετικών νομικών διατάξεων, οι οποίες ορίζονται στις ακόλουθες τέσσερις νομοθετικές πράξεις:

1) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006[1] (γνωστός και ως **κανονισμός για τον χρόνο οδήγησης**) για τη θέσπιση των ελάχιστων απαιτήσεων για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, καθώς και για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης·

2) Οδηγία 2002/15/ΕΚ[2] (γνωστή και ως **οδηγία για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές**) για τη θέσπιση των κανόνων σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων. Θεσπίζει τις απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας, τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα στην εργασία και τη νυκτερινή εργασία. Εφαρμόζεται στους οδηγούς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης·

3) Οδηγία 2006/22/ΕΚ[3] (γνωστή και ως **οδηγία επιβολής**) για τη θέσπιση ελάχιστων επιπέδων για τους καθ' οδόν ελέγχους και για τους ελέγχους στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων μεταφορών ώστε να επαληθεύεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης·

4) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014[4] (γνωστός και ως **κανονισμός για τους ταχογράφους**), στον οποίο καθορίζονται οι απαιτήσεις για την εγκατάσταση και χρήση των ταχογράφων σε οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης.

Η παρούσα έκθεση, η οποία βασίζεται στο άρθρο 17 του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης και στο άρθρο 13 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές[5],

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

[3] 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).

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

[5] Βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, τα κράτη μέλη οφείλουν να ανακοινώνουν ανά διετία τις απαιτούμενες πληροφορίες προκειμένου η Επιτροπή να συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και τις εξελίξεις στους αντίστοιχους τομείς. Το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

περιλαμβάνει ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία σχετικά με ελέγχους που διενεργήθηκαν από τις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, καθώς και σχετικά με παραβάσεις που διαπιστώθηκαν.

Η έκθεση διαρθρώνεται σε τρεις ενότητες: η ενότητα Ι περιέχει ανάλυση των εθνικών στοιχείων σχετικά με τους ελέγχους και τις παραβάσεις όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ενώ στην ενότητα ΙΙ περιγράφεται η εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα κράτη μέλη. Στην ενότητα ΙΙΙ παρουσιάζονται τα βασικά συμπεράσματα της παρούσας έκθεσης. 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 λεπτομερέστερα στατιστικά στοιχεία.

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 έως τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που έπεται της λήξης της σχετικής διετούς περιόδου, με το αναθεωρημένο τυποποιημένο έντυπο αναφοράς που ορίζεται στην εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής της 30ής Μαρτίου 2017[6]. Η προθεσμία για την υποβολή των εκθέσεων που καλύπτουν τα έτη 2017-2018 έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2019.

Όλα τα κράτη μέλη έχουν υποβάλει τα εθνικά στοιχεία τους, ωστόσο σε πολλές περιπτώσεις η υποβολή δεν ήταν έγκαιρη. Η ποιότητα των στοιχείων εξακολουθεί να βελτιώνεται όσον αφορά τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Όλα τα κράτη μέλη υπέβαλαν την απαιτούμενη ανάλυση των λεπτομερών στατιστικών σχετικά με τους ελέγχους συμμόρφωσης που εκτελούνται καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη δεν υπέβαλαν δεδομένα με κατάταξη στις κατηγορίες που ζητήθηκαν, π.χ. δεδομένα με κατάταξη ανά τύπο ταχογράφου[7] και είδος παραβάσεων[8].

Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, δεν έχουν υποβάλει όλα τα κράτη μέλη τις απαιτούμενες πληροφορίες[9], ενώ λίγα μόνο εξ αυτών παρείχαν στατιστικά στοιχεία για τους ελέγχους και τα αποτελέσματά τους[10]. Η έλλειψη ποσοτικών στοιχείων από τα κράτη μέλη δυσχεραίνει την αξιολόγηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επιμένει να παρασχεθούν για την επόμενη περίοδο αναφοράς εκτενή ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ και την επιβολή της,

προβλέπει ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, αναφέροντας 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 ενιαίο έγγραφο, διότι και οι δύο νομοθετικές πράξεις καλύπτουν την ίδια διετή περίοδο αναφοράς και θεσπίζουν συμπληρωματικούς κανόνες για τους επαγγελματίες οδηγούς.

[6] C(2017) 1927 final

[7] Αυτό ισχύει για την Ισπανία και την Πολωνία, οι οποίες δημιούργησαν πρόσθετες κατηγορίες για την ταξινόμηση οχημάτων ανά τύπο ταχογράφου.

[8] Η Λετονία δεν υπέβαλε αυτή την κατηγοριοποίηση για παραβάσεις σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

[9] Δεν ελήφθησαν εκθέσεις από το Βέλγιο, την Κροατία και την Τσεχική Δημοκρατία.

[10] Ποσοτικά στοιχεία παρασχέθηκαν από την Αυστρία, την Κύπρο, τη Φινλανδία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ελλάδα, το Λουξεμβούργο, την Πολωνία, τη Ρουμανία και την Ισπανία.

προκειμένου να εκπληρωθούν οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ και στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

I. Επισκόπηση των δραστηριοτήτων επιβολής της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

1. Έλεγχοι

Βάσει του άρθρου 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, τα κράτη μέλη οφείλουν να οργανώσουν σύστημα κατάλληλων και τακτικών ελέγχων, τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Οι έλεγχοι αυτοί θα πρέπει να καλύπτουν κάθε έτος ευρύ και αντιπροσωπευτικό δείγμα μετακινούμενων εργαζομένων, οδηγών, επιχειρήσεων μεταφορών και οχημάτων. Το άρθρο αυτό ορίζει επίσης ότι ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το 3 % των ημερών που εργάσθηκαν οι οδηγοί[11] οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Από τα εθνικά στοιχεία προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των εργάσιμων ημερών[12] που ελέγχθηκαν στην ΕΕ μειώθηκε περίπου κατά 5 %, το οποίο σημαίνει μείωση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν από περίπου 131,7 εκατομμύρια (τη διετία 2015-2016) σε 125,7 εκατομμύρια κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, η εν λόγω μείωση είναι μικρότερη σε σύγκριση με τη μείωση κατά 13 % που καταγράφηκε μεταξύ των προηγούμενων περιόδων αναφοράς 2013-2014 και 2015-2016. Πάντως, από την εξέταση των εθνικών στοιχείων προκύπτει ότι η μείωση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν οφείλεται κυρίως στον μικρότερο αριθμό εργάσιμων ημερών που ανέφερε η Γαλλία[13]. Παρά τη μείωση του αριθμού, η Γαλλία όχι μόνο συμμορφώνεται με την απαίτηση, αλλά συγκαταλέγεται μεταξύ των κρατών μελών που ελέγχουν τις περισσότερες εργάσιμες ημέρες.

Όπως φαίνεται στο σχήμα 1 κατωτέρω, **ο μέσος όρος των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν στην ΕΕ ανέρχεται σε 5,4 %** (**6,3 %** την περίοδο 2015-2016), ποσοστό σημαντικά υψηλότερο από το απαιτούμενο βάσει της οδηγίας[14].

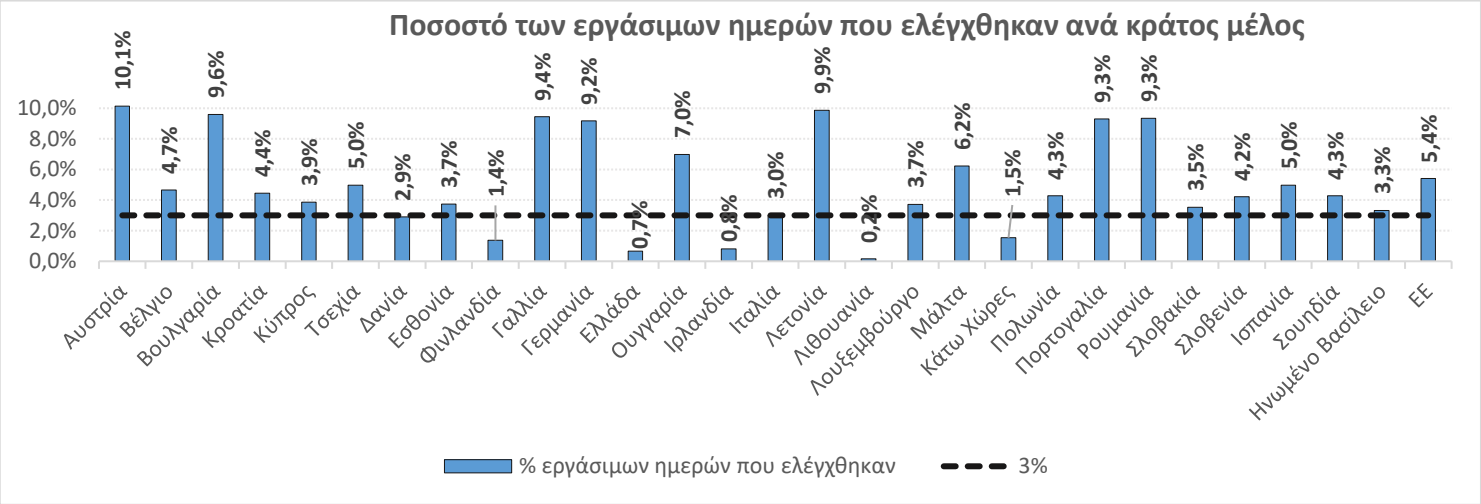
[11] Ο αριθμός αυτός βασίζεται στον αριθμό των εργάσιμων ημερών επί δύο έτη και στον αριθμό των οχημάτων με άδεια κυκλοφορίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού κατά τη συγκεκριμένη περίοδο για κάθε κράτος μέλος.

[12] Ο όρος «εργάσιμες ημέρες» χρησιμοποιείται εναλλακτικά προς τον όρο «ημέρες εργασίας» ενός οδηγού στη συναφή νομοθεσία: τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, την οδηγία 2006/22/ΕΚ και την απόφαση (ΕΕ) 2017/1013.

[13] Η Γαλλία ανέφερε περίπου 4 εκατομμύρια λιγότερες εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση λόγω της μείωσης των ελέγχων που διενεργήθηκαν από τις δυνάμεις ασφαλείας του Υπουργείου Εσωτερικών και της μείωσης των ελέγχων λόγω των επιπτώσεων των κοινωνικών κινημάτων (κίτρινα γιλέκα) το τελευταίο τρίμηνο του 2018.

[14] Ιδίως στην Αυστρία, τη Λετονία, τη Βουλγαρία, τη Γαλλία, τη Ρουμανία, την Πορτογαλία και τη Γερμανία, στις οποίες αναλογούσε το 1/3 των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν.

Σχήμα 1: Ποσοστό των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν ανά κράτος μέλος



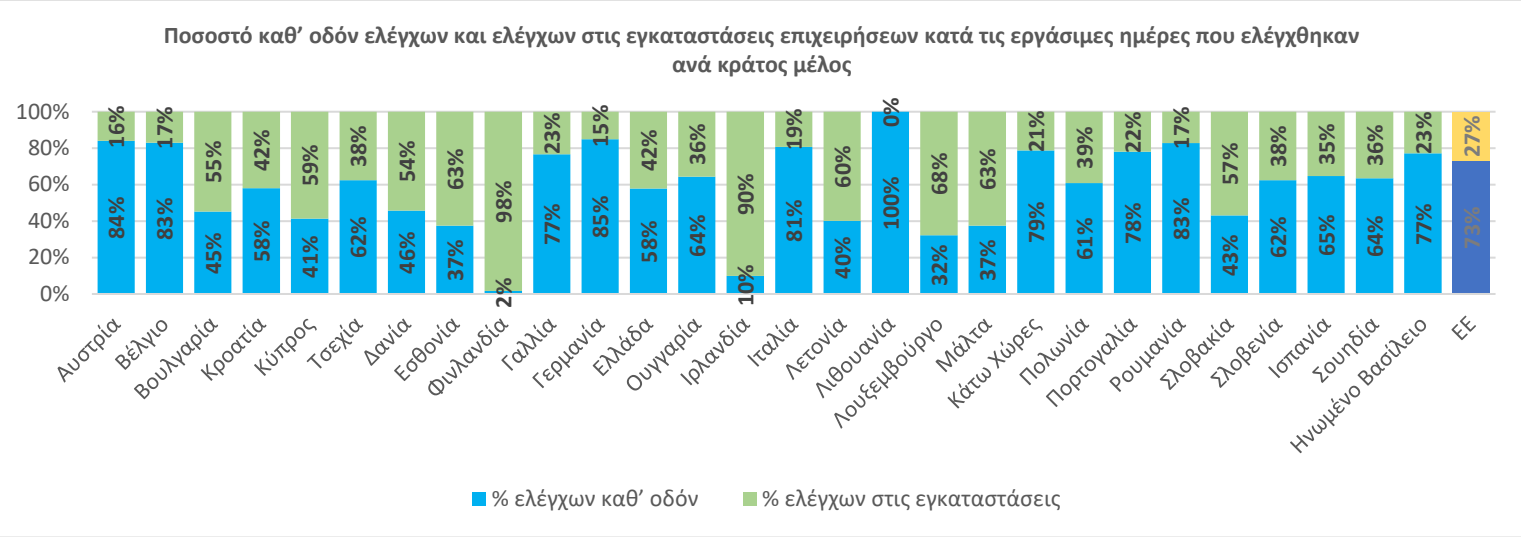
Τα περισσότερα κράτη μέλη προέβησαν σε έλεγχο περισσότερων εργάσιμων ημερών από το ελάχιστο όριο που έπρεπε να ελεγχθεί βάσει της οδηγίας. Ωστόσο, έξι κράτη μέλη δεν τήρησαν το όριο του 3 %, και συγκεκριμένα η Δανία, οι Κάτω Χώρες, η Φινλανδία, η Ιρλανδία, η Ελλάδα και η Λιθουανία. Πρόκειται για αύξηση σε σύγκριση με τρία κράτη μέλη κατά την περίοδο 2015-2016. Η Δανία προσέγγισε το όριο (2,9 %) και, παρότι η Ελλάδα αύξησε τις προσπάθειές της για επιβολή της νομοθεσίας (βελτιώθηκε από 0,1 % την περίοδο 2015-2016 σε 0,7 % κατά την τρέχουσα περίοδο), παραμένει αρκετά κάτω από το όριο. Οι Κάτω Χώρες διαθέτουν ένα σύστημα «παρακολούθησης με βάση την εμπιστοσύνη», το οποίο καλύπτει έμμεσα περισσότερες εργάσιμες ημέρες και θα τους επιτρέψει να καλύψουν το ελάχιστο όριο για τις εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν. Η Φινλανδία και η Λιθουανία υπέβαλαν ελλιπή σύνολα στοιχείων.

Στο άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ καθορίζεται επίσης το ποσοστό των εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται στο πλαίσιο ελέγχων τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, δηλαδή 30 % και 50 % αντίστοιχα. Ο υπολογισμός του ποσοστού αυτού πραγματοποιείται με βάση τον αριθμό των ελέγχων που διενεργούνται πραγματικά από τις αρχές επιβολής και όχι με βάση τον ελάχιστο αριθμό εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται. Όσον αφορά τα κράτη μέλη που τήρησαν το ελάχιστο όριο, μόνο οκτώ κράτη μέλη έχουν επιτύχει την απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ καθ' οδόν ελέγχων και ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

Κατά μέσο όρο, το 73 % των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν, ελέγχθηκε καθ' οδόν, ενώ το 27 % ελέγχθηκε μέσω επιθεωρήσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Το ποσοστό αυτό είναι σταθερό, με αύξηση των ελέγχων στις εγκαταστάσεις κατά 1 % σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση. Στα περισσότερα κράτη μέλη, μεγάλο μέρος των ελέγχων πραγματοποιήθηκε καθ' οδόν. Η Ιρλανδία και η Φινλανδία ανέφεραν χαμηλό αριθμό ελέγχων καθ' οδόν. Η Φινλανδία δεν υπέβαλε στοιχεία από την εθνική αστυνομία και τους καθ' οδόν ελέγχους της, γεγονός που μπορεί να εξηγήσει τον χαμηλό αριθμό καθ' οδόν

ελέγχων και το υψηλό ποσοστό ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Για λεπτομέρειες σχετικά με το εθνικό ποσοστό των καθ' οδόν ελέγχων και των ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, βλέπε σχήμα 2.

Σχήμα 2: Ποσοστό καθ' οδόν ελέγχων και ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων κατά τις εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν ανά κράτος μέλος



1.1 Καθ' οδόν έλεγχοι

Συνολικά 4 982 439 οχήματα και 5 395 009 οδηγοί ελέγχθηκαν κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων σε ολόκληρη την ΕΕ. Η διαφορά μεταξύ των δύο αυτών αριθμών μπορεί να εξηγηθεί από την πολλαπλή επάνδρωση, δηλαδή όταν υπάρχουν τουλάχιστον δύο οδηγοί στο όχημα για την οδήγηση. Διαφορές μεταξύ του αριθμού των οδηγών και των οχημάτων εμφανίζονται κυρίως στις εκθέσεις του Βελγίου, της Γερμανίας, της Λετονίας, της Ρουμανίας, της Ισπανίας, της Σουηδίας, της Λιθουανίας και της Πολωνίας.

Σε σύγκριση με την έκθεση για την περίοδο 2015-2016, ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν μειώθηκε κατά 39 %, δηλαδή μειώθηκε κατά 3 180 264 οχήματα. Αυτό οφείλεται κυρίως σε σημαντικές μειώσεις των αριθμών που αναφέρθηκαν από τη Γερμανία (-54 % ή 1 580 987) και τη Φινλανδία[15] (-99 % ή 1 081 158). Η μείωση αυτή είναι παρόμοια με τις αυξήσεις που αναφέρθηκαν από τα ίδια δύο κράτη μέλη κατά την περίοδο 2015-2016.

Ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν μειώθηκε κατά 8 % σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016, ποσοστό που είναι λιγότερο σημαντικό από τη μείωση κατά 22 % κατά την τελευταία περίοδο αναφοράς. Αυτό οφείλεται κυρίως στις μειώσεις που αναφέρθηκαν στη Γαλλία (-19 % ή 157 780), στη Βουλγαρία (-48 % ή 142 147), στην Πολωνία (-13 % ή 77 666), καθώς και στις σωρευτικές επιπτώσεις των μικρότερων μειώσεων σε αρκετά άλλα κράτη μέλη[16].

[15] Η Φινλανδία δεν υπέβαλε στοιχεία από την εθνική αστυνομία.
[16] Ουγγαρία, Ιταλία, Ισπανία, Λιθουανία, Δανία, Αυστρία, Κροατία, Κύπρο, Ιρλανδία, Λετονία, Κάτω Χώρες, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

Με βάση τη χώρα εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, το 58 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν ήταν εθνικά οχήματα, το 33 % προέρχονταν από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ και το 9 % ήταν οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε τρίτες χώρες[17]. Συνολικά, τα περισσότερα οχήματα που ελέγχθηκαν καθ' οδόν (το 90 % του συνόλου) είναι οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ μόλις το 10 % ήταν επιβατηγά οχήματα.

Την περίοδο 2017-2018 το 75 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ' οδόν ήταν εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν λόγοι να αυξηθεί το ελάχιστο όριο των ελέγχων από 3 % σε 4 %, καθώς αυτό θα πρέπει να γίνει όταν το 90 % των οχημάτων που ελέγχονται είναι εξοπλισμένα με ψηφιακούς ταχογράφους σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

1.2 Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Κατά την περίοδο 2017-2018 ελέγχθηκαν 104 104 επιχειρήσεις μεταφορών, αριθμός που αντιπροσωπεύει μείωση κατά 29 % σε σύγκριση με 146 967 επιχειρήσεις που ελέγχθηκαν κατά την περίοδο 2015-2016. Οι ελεγκτές στις εγκαταστάσεις έλεγξαν περίπου 33,7 εκατομμύρια εργάσιμες ημέρες, αριθμός που αντιπροσωπεύει ελαφρά μείωση κατά 3 % σε σύγκριση με 34,8 εκατομμύρια στην προηγούμενη έκθεση. Συνολικά, οι ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών έλεγξαν στις εγκαταστάσεις τα αρχεία 641 033 οδηγών, αριθμός που είναι κατά 3 % μικρότερος σε σύγκριση με 5 846 011 την περίοδο 2015-2016.

2. Παραβάσεις

Όλα τα κράτη μέλη υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, δεν παρείχαν όμως όλα[18] λεπτομέρειες για τους τύπους των παραβάσεων. **Ο συνολικός αριθμός των παραβάσεων που αναφέρθηκαν ανήλθε σε περίπου 3,41 εκατομμύρια, δηλαδή παρέμεινε σταθερός σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση (3,46 εκατομμύρια).**

Ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παρέμεινε σταθερός με αύξηση κατά 1 %, ενώ οι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν καθ' οδόν μειώθηκαν κατά 3 %. Το ποσοστό των καθ' οδόν παραβάσεων που διαπιστώθηκαν παρέμεινε σταθερό στο επίπεδο του 57 % του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν (58% στην τελευταία έκθεση).

Το ποσοστό των τύπων παραβάσεων στον συνολικό αριθμό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν παρέμεινε παραπλήσιο με εκείνο της προηγούμενης περιόδου αναφοράς, με ορισμένες ελαφρές αλλαγές. Στο σχήμα 3 κατωτέρω παρουσιάζεται το μέσο ποσοστό παραβάσεων στην ΕΕ ανά είδος διάταξης που παραβιάστηκε, το οποίο διαπιστώθηκε τόσο καθ' οδόν όσο και σε εγκαταστάσεις κατά την περίοδο 2017-2018. Και πάλι, ο αριθμός των παραβάσεων που αφορούν τα διαλείμματα μειώθηκε ελαφρά από 21 % σε 17 %, ενώ οι παραβάσεις που αφορούν τα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης αυξήθηκαν από 24 % σε 27 %. **Οι παραβάσεις που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης αποτελούν το 23 %**

[17] Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τη Φινλανδία δεν συμπεριλήφθηκαν λόγω της υποβολής ελλιπών στοιχείων.
[18] Η Λετονία δεν δήλωσε τύπους παραβάσεων κατά τους ελέγχους εγκαταστάσεων.

(24 % στην τελευταία έκθεση), **οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου[19] αντιπροσωπεύουν το 12 %** (11 % στην τελευταία έκθεση) **και η έλλειψη/διαθεσιμότητα αρχείων για άλλη εργασία αποτελούν το 6 %** (7 % στην τελευταία έκθεση) του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν. Οι εξελίξεις αυτές παρουσιάζονται στο σχήμα 4 κατωτέρω.

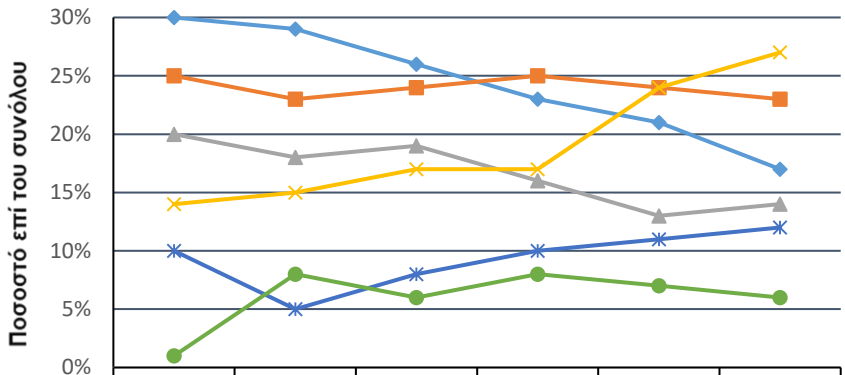
Το μέσο ποσοστό παραβάσεων, το οποίο υπολογίζεται με βάση 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και καθ' οδόν, αυξήθηκε οριακά από 2,6 την περίοδο 2015-2016 σε 2,7 την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. **Η αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων εξακολουθεί να είναι διπλάσια από την αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων σε καθ' οδόν ελέγχους, γεγονός που αποδεικνύει ότι οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις είναι πολύ πιο αποτελεσματικοί από τους ad hoc καθ' οδόν ελέγχους.**

Σχήμα 3: Κατηγορίες παραβάσεων καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων 2017-2018



[19] Οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου συνδέονται με εσφαλμένη λειτουργία και κατάχρηση ή παραποίηση της συσκευής ελέγχου.

Σχήμα 4: Κατηγορίες παραβάσεων καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων τα τελευταία δέκα έτη.



	2007-2008	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018
Διαλείμματα	30%	29%	26%	23%	21%	17%
Περίοδοι ανάπαυσης	25%	23%	24%	25%	24%	23%
Χρόνος οδήγησης	20%	18%	19%	16%	13%	14%
Αρχεία καταγραφής χρόνου οδήγησης	14%	15%	17%	17%	24%	27%
Συσκευές ελέγχου	10%	5%	8%	10%	11%	12%
Έλλειψη/διαθεσιμότητα αρχείων για άλλη εργασία	1%	8%	6%	8%	7%	6%

2.1 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους

Κατά την περίοδο 2017-2018 διαπιστώθηκαν περίπου 1,94 εκατομμύρια παραβάσεις καθ' οδόν, αριθμός που είναι κατά 3 % μικρότερος σε σύγκριση με περίπου 2 εκατομμύρια παραβάσεις κατά την περίοδο 2015-2016. Ο μέσος όρος παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους στην ΕΕ μειώθηκε ελαφρά από 2,17 σε 2,11 ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν. Κατά μέσο όρο, διαπιστώθηκε ότι από εγχώριους οδηγούς διαπράχθηκε το 55 % των παραβάσεων, ποσοστό που αντιστοιχεί στο μερίδιο 58 % των εγχώριων οχημάτων επί του συνόλου των οχημάτων που σταμάτησαν για έλεγχο.

2.2 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Οι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων ανήλθαν σε περίπου 1,46 εκατομμύρια, ήτοι 1 % λιγότερο από ό,τι κατά την τελευταία περίοδο αναφοράς. Η μέση αναλογία παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν αυξήθηκε από 4,19 σε 4,35, αριθμός που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 4 % σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016. Η αύξηση της αναλογίας παραβάσεων (παρά τη μείωση των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν) εξηγείται από τη μείωση του αριθμού εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν.

Η μέση αναλογία παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις ανά επιχείρηση μειώθηκε από 37 την περίοδο 2015-2016 σε 14 παραβάσεις ανά επιχείρηση, μετά από απότομη αύξηση της αναλογίας παραβάσεων στην τελευταία έκθεση[20]. Αυτό εξηγείται κυρίως από τις μεγάλες μειώσεις των αναλογιών διαπίστωσης παραβάσεων στη Λετονία (από αναλογία παραβάσεων ανά επιχείρηση 552,96 σε 340,75).

2.3. Αριθμός υπαλλήλων επιβολής και εξοπλισμού για την ανάλυση των ταχογράφων

Κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, 61 558 ελεγκτές συμμετείχαν σε ελέγχους σε ολόκληρη την ΕΕ, γεγονός που επιβεβαιώνει τη σταθερή κατάσταση όσον αφορά τον αριθμό των ελεγκτών.

Εκπαιδεύτηκαν 21 786 ελεγκτές για να αναλύουν τις εγγραφές ψηφιακού ταχογράφου (μείωση κατά 9 % σε σχέση με την τελευταία περίοδο αναφοράς). Οι μονάδες εξοπλισμού που παρέχονται στους ελεγκτές για την ανάλυση των εγγραφών ταχογράφου μειώθηκαν επίσης κατά 5,5 %. Τα κράτη μέλη δεν ανέφεραν τους λόγους για τη μείωση αυτή.

3. Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ερμήνευσε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 μέσω των αποφάσεων στην υπόθεση C-231/18 NK και στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-203/18 και

[20] Σχεδόν τριπλασιάστηκε από 12,77 σε 36,57, από τη διετία 2015-16 στη διετία 2017-18.

C 374/18. Οι υποθέσεις αφορούσαν ερμηνείες των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 σε σχέση με τους όρους «τοπικές αγορές» και «καθολικές υπηρεσίες».

Στην υπόθεση C-231/18 NK, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο όρος «τοπικές αγορές» στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο ιστ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι δεν μπορεί να δηλώνει ούτε τη συναλλαγή που πραγματοποιείται μεταξύ ενός χονδρεμπόρου ζώων και ενός κατόχου αγροτικής εκμεταλλεύσεως ούτε τον ίδιο τον χονδρέμπορο ζώων, και επομένως η εξαίρεση που προβλέπεται στην εν λόγω διάταξη δεν μπορεί να επεκταθεί στα οχήματα που μεταφέρουν ζώντα ζώα απευθείας από αγροκτήματα προς τοπικά σφαγεία.

Στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-203/18 και C-374/18, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι η παρέκκλιση την οποία προβλέπει αφορά μόνον τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά, κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης μεταφοράς, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.

4. Συνεργασία μεταξύ κρατών μελών

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να πραγματοποιούν τουλάχιστον έξι συντονισμένους καθ' οδόν ελέγχους ετησίως μαζί με τουλάχιστον ένα ακόμα κράτος μέλος. Οκτώ κράτη μέλη[21] δεν έδωσαν πληροφορίες σχετικά με τον ακριβή αριθμό των συντονισμένων ελέγχων, ενώ τρία δεν ανέφεραν καθόλου αν έχουν διενεργήσει συντονισμένους ελέγχους[22]. Από τα 17 κράτη μέλη που έδωσαν επαρκείς πληροφορίες για τους ελέγχους, τα 12 κράτη μέλη[23] τήρησαν τον απαιτούμενο αριθμό συντονισμένων ελέγχων ανά έτος. Βάσει αυτών, τόσο τα κράτη μέλη που έδωσαν αριθμητικά στοιχεία όσο και τα κράτη μέλη που τήρησαν τον απαιτούμενο αριθμό συντονισμένων ελέγχων μειώθηκαν σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016, για την οποία 24 κράτη μέλη έδωσαν πληροφορίες, εκ των οποίων 15 κράτη μέλη κάλυψαν το όριο.

Η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών αφορά κυρίως γειτονικά κράτη μέλη. Επίσης, όπως και κατά την τελευταία περίοδο αναφοράς, τα περισσότερα κράτη μέλη επισήμαναν ότι η συνεργασία πραγματοποιείται στο πλαίσιο του Euro Contrôle Route (ECR).

Η συνεργασία μεταξύ κρατών μελών η οποία βασίζεται σε συντονισμένους ελέγχους, κοινές πρωτοβουλίες κατάρτισης ή ανταλλαγές εμπειριών και πληροφοριών διαδραματίζει καίριο ρόλο στην επίτευξη των στόχων της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, δηλαδή τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, τον θεμιτό ανταγωνισμό και τη

[21] Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Σουηδία και Σλοβακία.
[22] Κροατία, Κύπρος, και Ελλάδα.
[23] Αυστρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Ρουμανία, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο.

βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα[24], η οποία εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2020 και έχει αρχίσει να ισχύει κατά τον χρόνο σύνταξης της παρούσας έκθεσης, θα προωθήσει και θα ενισχύσει τη συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών μελών και θα εξασφαλίσει αποτελεσματικότερη και συνεπέστερη επιβολή των ισχυόντων κανόνων. Επιπλέον, το 2019 ιδρύθηκε η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας (ELA)[25] με πρωταρχικό στόχο τη διασφάλιση δίκαιης κινητικότητας των εργαζομένων στην εσωτερική αγορά. Ένα από τα βασικά καθήκοντα της ELA συνίσταται στην υποστήριξη της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή και στη διευκόλυνση της διεξαγωγής κοινών επιθεωρήσεων, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών.

ΙΙ. Επισκόπηση της εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ανά διετία έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της και να αναφέρουν τις απόψεις εργαζομένων και εργοδοτών σε εθνικό επίπεδο.

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

Η οδηγία θεσπίζει κανόνες που διέπουν, μεταξύ άλλων, επαρκή διαλείμματα κατά τη διάρκεια της περιόδου εργασίας, τον μέγιστο εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας και τη νυκτερινή 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 οδηγία αυτή καθορίζει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τις ώρες εργασίας ειδικά στον τομέα των οδικών μεταφορών, θεωρείται lex specialis σε σχέση με τη γενική οδηγία 2003/88/ΕΚ[26] για τον χρόνο εργασίας, η οποία θεσπίζει βασικές απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εργαζομένων σε όλους τους τομείς.

2. Πτυχές της εφαρμογής στα κράτη μέλη

Μόνο η Λιθουανία[27] ανέφερε ότι οι εθνικές διατάξεις για την εκτέλεση της οδηγίας 2002/15/ΕΚ τροποποιήθηκαν την περίοδο 2017-2018. Τροποποιήθηκαν οι διατάξεις που διέπουν τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης, συμπεριλαμβανομένων των όρων που χρησιμοποιούνται, π.χ. μέγιστος

[24] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR

[25] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 883/2004, (ΕΕ) αριθ. 492/2011 και (ΕΕ) 2016/589 και την κατάργηση της απόφασης (ΕΕ) 2016/344 (ΕΕ L 186 της 11.7.2019, σ. 21).

[26] 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).

[27] Τροποποιήσεις των διατάξεων της κυβερνητικής απόφασης αριθ. 496 της 21ης Ιουνίου 2017 σχετικά με την εφαρμογή του λιθουανικού εργατικού κώδικα που ρυθμίζει τους όρους που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο των ρυθμίσεων που διέπουν τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης.

χρόνος εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων, περίοδοι ανάπαυσης, νυκτερινή εργασία, καταγραφή του χρόνου εργασίας και ενημέρωση των εργαζομένων[28].

Ορισμένα κράτη μέλη και κοινωνικοί εταίροι ανέφεραν διάφορα ζητήματα εφαρμογής. Οι σλοβακικές αρχές και η Συνομοσπονδία Συνδικαλιστικών Οργανώσεων ανέφεραν έλλειψη γνώσης της νομοθεσίας σχετικά με τον χρόνο εργασίας μεταξύ των οδηγών και των μεταφορέων. Την άποψη αυτή συμμερίστηκαν οι σουηδικές αρχές, οι οποίες ανέφεραν ότι οι ανεπαρκείς γνώσεις ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένες μεταξύ των εργοδοτών και των αυταπασχολουμένων.

Αρκετές αρχές ανέφεραν επίσης την ανάγκη περαιτέρω αποσαφήνισης ορισμένων ορισμών στην οδηγία 2002/15/ΕΚ. Στην Ιταλία, οι κοινωνικοί εταίροι ζήτησαν περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τους ορισμούς του «χρόνου εργασίας» και του «χρόνου που αφιερώνεται σε κάθε δραστηριότητα οδικής μεταφοράς» στην οδηγία. Οι πορτογαλικές αρχές συμμερίζονται παρόμοιες ανησυχίες και ζήτησαν, ειδικότερα, διευκρινίσεις σχετικά με τις «περιόδους υποχρέωσης διαθεσιμότητας». Οι γερμανικές αρχές ανέφεραν δυσκολίες στην αξιολόγηση του τι θεωρείται «χρόνος εργασίας», ιδίως κατά τον έλεγχο ψηφιακών δεδομένων.

Η έλλειψη ανθρώπινων πόρων αναφέρθηκε επίσης από σλοβενικές συνδικαλιστικές οργανώσεις και από τους κοινωνικούς εταίρους στη Γερμανία. Οι αρχές του Λουξεμβούργου καθώς και ορισμένα γερμανικά ομόσπονδα κρατίδια ανέφεραν επίσης ότι οι δραστηριότητές τους υπονομεύονταν από το ανεπαρκές προσωπικό επιβολής του νόμου. Τέλος, ορισμένες εθνικές αρχές ανέφεραν δυσκολίες στον έλεγχο του χρόνου εργασίας των οδηγών που εμπλέκονται σε διάφορα είδη δραστηριοτήτων μεταφοράς[29] ή στην εκτέλεση μεταφορών για περισσότερους εργοδότες[30].

Οι παρατηρήσεις που ελήφθησαν από τη Γαλλία και τη Σουηδία υπογράμμιζαν τη σημασία της αύξησης της συχνότητας των ελέγχων παρακολούθησης της εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/ΕΚ για την τήρηση των προτύπων του εργατικού δικαίου της Ένωσης.

Κατά την τελευταία τριετία, η Γαλλία αναδιοργάνωσε το σύστημα επιθεώρησης εργασίας, δημιουργώντας τομεακές μονάδες επιθεώρησης μεταφορών στελεχωμένες με υπαλλήλους εκπαιδευμένους για την κατανόηση της ιδιαιτερότητας των δραστηριοτήτων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Αυτές οι οργανωτικές αλλαγές οδήγησαν τόσο στην ποιοτική όσο και στην ποσοτική βελτίωση των ελέγχων.

Από τη σκοπιά των σουηδικών αρχών, παρατηρήθηκε ότι η αύξηση του αριθμού των επιθεωρήσεων οδήγησε σε μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση σχετικά με τους κανόνες. Η Σουηδία έχει ως στόχο να βελτιώσει την επικοινωνία με τον κλάδο και να αυξήσει την ευαισθητοποίηση

[28] Κυβερνητική απόφαση αριθ. 496 της 21ης Ιουνίου 2017, σχετικά με την εφαρμογή του λιθουανικού εργατικού κώδικα με την απόφαση αριθ. 587 της 14ης Μαΐου 2003.
[29] Κύπρος
[30] Σλοβενία

σχετικά με τις αρνητικές επιπτώσεις της νυχτερινής εργασίας σε μια συνολική προσπάθεια να βελτιωθεί η γνώση της νομοθεσίας σχετικά με τον χρόνο εργασίας μεταξύ εργοδοτών και αυταπασχολουμένων.

Παρά τις εν λόγω κοινές παρατηρήσεις, εξακολουθεί να είναι δύσκολο να προσδιοριστούν οι τάσεις και τα εκκρεμή ζητήματα σε επίπεδο Ένωσης λόγω του σημαντικού αριθμού ελλιπών στοιχείων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη.

3. Ερμηνεία της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν τη δικαστική ερμηνεία ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα εθνικά δικαστήρια κατά την περίοδο 2017-2018. Η Σουηδία ανέφερε ότι ανέμενε την έκδοση απόφασης σε μια υπόθεση που αφορούσε τη δυνατότητα εφαρμογής συλλογικής σύμβασης κατά παρέκκλιση από τμήματα της εθνικής νομοθετικής πράξης για τη μεταφορά της οδηγίας 2002/15/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο. Η Εσθονία ανέφερε ότι οι νομικές διαφορές σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ διευθετήθηκαν από τα πρωτοβάθμια δικαστήρια. Στη Σλοβενία, αποτέλεσαν αντικείμενο ερμηνείας οι αμφιβολίες σχετικά με την ιεραρχία των νομικών πράξεων ως προς το ζήτημα αν τα διαλείμματα για μεσημεριανό γεύμα θα πρέπει να υπολογίζονται ως χρόνος εργασίας. Στην Ελλάδα κρίθηκε ότι οι διατάξεις της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, οι οποίες ορίζουν ότι οι περίοδοι διαλείμματος και ανάπαυσης δεν θεωρούνται χρόνος εργασίας, δεν εμποδίζουν τη θέσπιση εθνικών κανονισμών για την καλύτερη ρύθμιση των εν λόγω περιόδων. Η Ισπανία είχε αρκετές δικαστικές υποθέσεις που αφορούσαν συλλογικές συμβάσεις, επιδόματα αδείας, χρόνο μετακίνησης από και προς την εργασία και μεταφορά επιβατών, μεταξύ των οποίων μία συγκεκριμένη υπόθεση αφορούσε την περίπτωση αλλαγής της εργάσιμης ημέρας και τον αντίκτυπο στη διάρθρωση του μισθού του οδηγού στη μεταφορά επιβατών.

4. Παραβάσεις κανόνων για τον χρόνο εργασίας

Αρκετά κράτη μέλη[31] ανέφεραν ότι ήταν δυνατή η διόρθωση της συμπεριφοράς εντός καθορισμένης προθεσμίας, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή κύρωσης. Οι αρχές επιβολής του νόμου θα προχωρούν στην επιβολή κυρώσεων μόνο σε περιπτώσεις που η ανεπάρκεια δεν αντιμετωπίζεται. Εν προκειμένω, ο σουηδικός κλάδος ανέφερε ότι εκτιμήθηκε η απουσία άμεσων κυρώσεων, καθώς δίνει στους εργοδότες και τους αυταπασχολούμενους την ευκαιρία να εφαρμόσουν νέους τρόπους εργασίας, χρησιμοποιώντας νέες τεχνολογίες ή αλλάζοντας τις διαδικασίες για να βελτιωθεί η συμμόρφωση με τις κείμενες διατάξεις.

Μόνο εννέα κράτη μέλη[32] παρουσίασαν ποσοτικά στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν. Ο αριθμός αυτός είναι σταθερός σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, κατά την οποία οκτώ κράτη μέλη[33] είχαν παράσχει τις πληροφορίες αυτές. Αρκετά

[31] Αυστρία, Εσθονία, Φινλανδία, Σουηδία και Σλοβακία.
[32] Αυστρία, Κύπρος, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Πολωνία, Ρουμανία και Ισπανία.
[33] Αυστρία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Φινλανδία, Γαλλία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο και Πολωνία.

από τα κράτη μέλη που υπέβαλαν στοιχεία ήταν τα ίδια με αυτά της παρούσας έκθεσης. Ο ανεπαρκής αριθμός στοιχείων που υποβλήθηκαν δεν επιτρέπει να συναχθούν συμπεράσματα για ολόκληρη την ΕΕ.

Απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Όπως απαιτείται από το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, δώδεκα κράτη μέλη[34] ανέφεραν σαφώς ότι ζητήθηκε η γνώμη των κοινωνικών εταίρων για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας υποβολής εκθέσεων. Ο αριθμός αυτός είναι ελαφρώς υψηλότερος σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση (10 κράτη μέλη), αλλά εξακολουθεί να δείχνει ότι περισσότερα από τα μισά κράτη μέλη δεν καλούν τους κοινωνικούς εταίρους να συμμετάσχουν στην υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας. Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι δεν ζητήθηκε η γνώμη των κοινωνικών εταίρων, καθώς δεν υπήρξαν νέες εξελίξεις μετά την τελευταία έκθεση.

Σε πέντε από τα δώδεκα κράτη μέλη[35], οι απόψεις των κοινωνικών εταίρων δεν αντικατοπτρίζονταν σε χωριστό τμήμα ή παράγραφο, και σε τρία από αυτά αναφέρθηκε ότι δεν υπήρχαν χωριστές παρατηρήσεις από τους κοινωνικούς εταίρους[36]. Οι παρατηρήσεις ενσωματώθηκαν μάλλον σε ολόκληρο το έγγραφο, αδιακρίτως από τις απόψεις των εθνικών αρχών ή με απλή μνεία ότι οι κοινωνικοί εταίροι δεν υπέβαλαν παρατηρήσεις. Ωστόσο, οι παρατηρήσεις των κοινωνικών εταίρων ήταν διακριτές και επισημάνθηκαν σε χωριστό τμήμα των εκθέσεων επτά κρατών μελών[37].

Οι απόψεις των κοινωνικών εταίρων δεν μπορούν να αναλυθούν περαιτέρω, δεδομένου ότι δεν αποτελούν αντιπροσωπευτικό δείγμα.

ΙΙΙ. Συμπεράσματα

Το γενικό αποτέλεσμα της ανάλυσης σχετικά με την εφαρμογή και την επιβολή των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών δείχνει ότι τα συνολικά επίπεδα επιβολής και συμμόρφωσης κατά την περίοδο 2017-2018 παραμένουν σταθερά σε σύγκριση με την περίοδο 2015-2016.

Ενώ παρατηρείται συνεχής μείωση του αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν, ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν παρέμεινε σταθερός με μείωση κατά 1 %. Αυτό μπορεί να υποδηλώνει μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στη διαπίστωση παραβάσεων, αλλά μπορεί επίσης να εξηγηθεί από την ελαφρά αύξηση της αναλογίας των ελέγχων που διενεργούνται στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων σε σύγκριση με τους καθ' οδόν ελέγχους. Όντως, η αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων εξακολουθεί να

[34] Κύπρος, Εσθονία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Λιθουανία, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.
[35] Κύπρος, Εσθονία, Λιθουανία, Πολωνία και Πορτογαλία.
[36] Κύπρος, Λιθουανία και Πολωνία.
[37] Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Σλοβακία, Σλοβενία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

είναι διπλάσια από την αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων σε καθ' οδόν ελέγχους, γεγονός που υποδηλώνει ότι οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις είναι πιο αποτελεσματικοί από τους καθ' οδόν ελέγχους.

Η αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων διαφέρει σημαντικά ανά την ΕΕ, καθώς μια μικρή ομάδα επτά κρατών μελών έχει αναφέρει την πλειονότητα των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν. Αξίζει να επισημανθεί ότι ορισμένα κράτη μέλη με πολύ χαμηλή αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων συγκαταλέγονται μεταξύ εκείνων που εμφανίζουν το υψηλότερο ποσοστό εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την τάση μείωσης του αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχονται και τις περιορισμένες ικανότητες επιβολής (ανθρώπινοι και οικονομικοί πόροι, δεξιότητες και εξοπλισμός ελέγχου) σε όλα τα κράτη μέλη, καταδεικνύει ότι είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει καλύτερη στόχευση των ελέγχων.

Η πρόσβαση σε δεδομένα, όπως η αποτίμηση επικινδυνότητας, κατά τους ελέγχους καθ' οδόν έχει μεγάλη σημασία, ιδίως για να καταστεί δυνατή η καλύτερη στόχευση των ελέγχων και να μειωθούν οι περιττοί «καθαροί» έλεγχοι, δηλαδή οι έλεγχοι κατά τους οποίους δεν διαπιστώνονται παραβάσεις. Η πρόσβαση στα δεδομένα αποτίμησης επικινδυνότητας από τους καθ' οδόν ελεγκτές θα καταστεί υποχρεωτική σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις που εισήγαγε η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα.

Όσον αφορά τους συντονισμένους και κοινούς ελέγχους μεταξύ των κρατών μελών, φαίνεται σαφώς ότι συμβάλλουν στην ανταλλαγή γνώσεων και στην εναρμονισμένη προσέγγιση όσον αφορά την κατανόηση και την επιβολή των ισχυόντων κανόνων της ΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παροτρύνει τα κράτη μέλη να εντείνουν περαιτέρω τις προσπάθειές τους για τη βελτίωση της συνεργασίας, μέσω κοινών επιθεωρήσεων και συντονισμένων ελέγχων, αλλά και να επωφεληθούν από τη βοήθεια που προσφέρει η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας.

Τα ποσοστά των διαφόρων τύπων παραβάσεων εξακολουθούν να είναι παρόμοια με εκείνα της τελευταίας περιόδου αναφοράς. Στις εγκαταστάσεις, οι παραβάσεις που σχετίζονται με τα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης καλύπτουν σχεδόν το ήμισυ του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν, γεγονός που υποδηλώνει ότι υπάρχουν δυσκολίες στην κατάλληλη αποθήκευση των σχετικών δεδομένων από τις επιχειρήσεις. Ορισμένα κράτη μέλη θέσπισαν υψηλότερα πρόστιμα, ενώ άλλα προσάρμοσαν τα επίπεδα των ποινών τους μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΕ) 2016/403 της Επιτροπής, την 1η Ιανουαρίου 2017, όσον αφορά την κατάταξη των σοβαρών παραβάσεων. Αυτό μπορεί να αποτρέψει την αυξανόμενη τάση παραβάσεων που σχετίζονται με τα αρχεία καταγραφής χρόνου οδήγησης, καθώς η απουσία αρχείων καταγραφής χρόνου οδήγησης κατατάσσεται στις πολύ σοβαρές παραβάσεις.

Όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, η έλλειψη λεπτομερών ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων σε πολλές εθνικές εκθέσεις δυσχεραίνει την εις βάθος αξιολόγηση. Η Επιτροπή θα ήθελε να τονίσει τη σημασία της παρούσας διαδικασίας υποβολής εκθέσεων και να υπενθυμίσει ότι μπορεί να κινηθεί νομική διαδικασία κατά κρατών μελών που δεν

συμμορφώνονται με την απαίτηση υποβολής των πληροφοριών που απαιτούνται βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Η Επιτροπή είναι πεπεισμένη ότι η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, η οποία εγκρίθηκε κατά τη σύνταξη της παρούσας έκθεσης, θα επιτρέψει την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των ελέγχων και της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών. Μια εκτελεστική πράξη που θα εκδοθεί από την Επιτροπή σχετικά με έναν εναρμονισμένο τύπο αποτίμησης της επικινδυνότητας θα δώσει τη δυνατότητα στις αρχές επιβολής να αναγνωρίζουν γρήγορα το προφίλ της εταιρείας που προτίθενται να ελέγξουν. Ειδικότερα, θα γνωρίζουν αν μια εταιρεία έχει χαμηλή αποτίμηση επικινδυνότητας (λόγω χαμηλού επιπέδου παραβιάσεων της νομοθεσίας) ή υψηλή αποτίμηση επικινδυνότητας (υψηλό επίπεδο παραβιάσεων της νομοθεσίας). Επιπλέον, ο έγκαιρος τηλεεντοπισμός ενδεχόμενης παραποίησης και κατάχρησης παρέχει στις αρχές επιβολής ένα εργαλείο για την επιλογή των οχημάτων που θα ελέγξουν. Όλα αυτά θα μειώσουν τον αριθμό των περιττών ελέγχων και θα εξοικονομήσουν πόρους από την πλευρά τόσο των αρχών επιβολής όσο και των οδηγών.

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί την εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών με τη βοήθεια των κρατών μελών και θα υπενθυμίσει στα κράτη μέλη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, οφείλουν να περιλαμβάνουν τις απόψεις αμφότερων των πλευρών του κλάδου στο πλαίσιο της συγκεκριμένης διαδικασίας υποβολής εκθέσεων. Τα κράτη μέλη παροτρύνονται να εξετάσουν το ενδεχόμενο πρόσθετου ελέγχου των ισχυόντων κανόνων και να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή τις περιπτώσεις αποκλίνουσας ερμηνείας των διατάξεων της ΕΕ.