

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 15.10.2008
COM(2008) 650 τελικό

2008/0195 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών

{SEC(2008) 2631}

{SEC(2008) 2632}

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

A. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1. Η οδηγία 2002/15/ΕΚ¹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002 για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, άρχισε να ισχύει στις 23 Μαρτίου 2005. Οι κοινοί κανόνες της οδηγίας εξασφαλίζουν ελάχιστα πρότυπα κοινωνικής προστασίας για τους μετακινούμενους εργαζόμενους στον τομέα των οδικών μεταφορών και θεωρούνται σημαντικό βήμα για τη βελτίωση της υγείας και της προστασίας των μετακινούμενων εργαζομένων στον τομέα αυτόν, αυξάνοντας έτσι την οδική ασφάλεια και τον θεμιτό ανταγωνισμό. Η οδηγία, με τις διατάξεις που περιέχει για την προστασία των μετακινούμενων εργαζομένων από τις δυσμενείς επιπτώσεις της υπερβολικά παρατεταμένης εργασίας, ανεπαρκούς ανάπαυσης ή αντικανονικών ρυθμών εργασίας, είναι ειδικό νομοθέτημα ως προς τη γενική οδηγία 2003/88/ΕΚ για το χρόνο εργασίας και συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006² της 15ης Μαρτίου 2006 για τους κοινούς κανόνες για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών.
2. Κατά την έγκριση της οδηγίας μετά από διαδικασία συνεννόησης, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφώνησαν ότι η οδηγία πρέπει καταρχήν να εφαρμοσθεί στους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς από τις 23 Μαρτίου 2009. Επιπλέον, ζητείται από την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση το αργότερο δύο έτη από την ημερομηνία αυτή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, μαζί με νομοθετική πρόταση που θα βασίζεται σε αυτήν, η οποία θα καθορίζει είτε τους τρόπους ένταξης είτε τους τρόπους εξαίρεσης των αυτοαπασχολούμενων οδηγών από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (άρθρο 2 παράγραφος 1).
3. Η έκθεση³ της Επιτροπής, στην οποία αναφέρονται οι πιθανές συνέπειες που θα προκύψουν από την εξαίρεση των αυτοαπασχολούμενων οδηγών από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και εκτιμώνται τα αποτελέσματα των διατάξεων για τον νυκτερινό χρόνο εργασίας σε ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια, τους όρους ανταγωνισμού, τη διάρθρωση του επαγγέλματος και τις κοινωνικές πτυχές, υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τον Μάιο του 2007. Οι διαφορετικοί τρόποι ερμηνείας και εφαρμογής της οδηγίας στα κράτη μέλη ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα τη στρέβλωση του ανταγωνισμού και διαφορές στα ελάχιστα κοινωνικά πρότυπα που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη. Οι δυσκολίες έγκεινται ιδίως στην ασαφή διάκριση μεταξύ μετακινούμενων εργαζομένων και αυτοαπασχολούμενων οδηγών, η οποία οδήγησε σε προβλήματα επιβολής των κανόνων και στον κίνδυνο να αυξηθεί το φαινόμενο των ψευδο-αυτοαπασχολούμενων οδηγών με σκοπό να μην emπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Η έκθεση κατέληγε επομένως ότι δεν είναι αποφασιστικής σημασίας να περιληφθούν οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, αλλά ότι είναι σημαντικό να αντιμετωπισθεί το θέμα των ορισμών ώστε να αποσαφηνισθούν με κατάλληλη τροποποίηση του ορισμού των μετακινούμενων

¹ EE L 80 της 23.3.2002, σ. 35.

² EE L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

³ COM(2007) 266 τελικό.

εργαζομένων, τους οποίους καλύπτει η οδηγία, ώστε να περιλαμβάνει και τους αποκαλούμενους ψευδο-αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, δηλαδή τους οδηγούς που δεν συνδέονται με έναν εργοδότη με σύμβαση εργασίας, αλλά δεν έχουν την ελευθερία να έχουν σχέσεις με πολλούς πελάτες.

4. Σύμφωνα με τη δέσμευση της Επιτροπής για βελτίωση της νομοθεσίας, η κοινοτική νομοθεσία πρέπει να είναι σαφής, στοχοθετημένη, αναλογική και εφαρμόσιμη. Στην αξιολόγηση των επιπτώσεων της οδηγίας, όπου πραγματοποιείται διεξοδική διερεύνηση των αποτελεσμάτων της στην οδική ασφάλεια, τους όρους ανταγωνισμού, τη διάρθρωση του επαγγέλματος, όπως και στις κοινωνικές πτυχές, αποδεικνύεται ότι, παρά το υψηλό διοικητικό κόστος, η πλήρης κάλυψη απασχολούμενων και αυτοαπασχολούμενων οδηγών δεν είναι εφαρμόσιμη και ότι συνεπώς η καλύτερη επιλογή είναι να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των ψευδο-αυτοαπασχολούμενων οδηγών, αντί να επεκταθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και στους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς.
5. Σκοπός της παρούσας πρότασης οδηγίας που τροποποιεί την οδηγία 2002/15/EK είναι η αποσαφήνιση και η καλύτερη κατανόηση και εφαρμογή των κείμενων κανόνων με σαφέστερο ορισμό των μετακινούμενων εργαζομένων, κατηγορία στην οποία θα ενταχθούν και οι ψευδο-αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί, οι οποίοι θα υπαχθούν πλέον στην οδηγία.
6. Είχε ζητηθεί επίσης από την Επιτροπή να αξιολογήσει στην ίδια έκθεση τις διατάξεις για τον νυκτερινό χρόνο εργασίας (άρθρο 7 παράγραφος 2 της οδηγίας). Η έκθεση καταλήγει ότι δεν χρειάζεται να αλλάξουν ή να εναρμονισθούν περαιτέρω οι διατάξεις για τον νυκτερινό χρόνο εργασίας. Επ'ευκαιρία, είχε εξετασθεί το ενδεχόμενο να τροποποιηθεί ο ορισμός της «νυκτερινής εργασίας» που περιέχει το άρθρο 3 στοιχείο θ) της οδηγίας 2002/15/EK. Η «νυκτερινή εργασία», με την παρούσα διατύπωσή της, περιλαμβάνει ακόμη και τις πολύ μικρές χρονικές περιόδους εργασίας, ακόμη και ολίγων λεπτών, κατά τη διάρκεια της νύχτας. Η διάταξη, ως έχει, είναι δυσανάλογη και άσκοπη από οικονομική και κοινωνική άποψη. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτείνει να επανεισαχθεί στον ορισμό της νυκτερινής εργασίας το 2ωρο ως ελάχιστος χρόνος εργασίας, όπως είχε προταθεί εξ αρχής.

B. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

7. Οι διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους που πραγματοποιήθηκαν το 2006 και το 2007 έδειξαν ότι στην πλειονότητά τους οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι η οδηγία έχει ταυτόχρονα θετικές και αρνητικές επιπτώσεις από διάφορες απόψεις. Από τη μια πλευρά, οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι οι κανόνες για το χρόνο εργασίας έχουν θετικές επιπτώσεις στην υγεία και την ασφάλεια, στις συνθήκες εργασίας και στη σύγκλιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορικών εταιρειών, από την άλλη πλευρά όμως επιφέρουν πολλές αρνητικές παρενέργειες, όπως μείωση αποδοχών, έλλειψη οδηγών και πτώση της οικονομικής απόδοσης του τομέα.
8. Σχεδόν όλοι οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν τα προβλήματα που σχετίζονται με την πρακτική εφαρμογή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας και υπέδειξαν ότι το υπάρχον σύστημα ελέγχων των οδηγών παρουσιάζει αδυναμίες. Αυτό οδηγεί με τη

σειρά του σε στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, με αποτέλεσμα να τίθενται σε μειονεκτική θέση όσοι συμμορφώνονται με τους κανόνες.

9. Όσον αφορά το θέμα να περιληφθούν ή να εξαιρεθούν οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί, παρατηρήθηκε διάσταση απόψεων μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερομένων, ιδίως ως προς την πρακτική εφαρμογή και την προστιθεμένη αξία στην οδική ασφάλεια και τον θεμιτό ανταγωνισμό.
10. Σε γενικές γραμμές, οι ενδιαφερόμενοι υποστηρίζουν ότι πρέπει: να αποσαφηνισθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, καθώς και ορισμένοι ορισμοί και διατάξεις της, να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του συστήματος εφαρμογής, να βελτιωθεί η συνεργασία μεταξύ εθνικών εκτελεστικών αρχών, να αποτραπεί το φαινόμενο των ψευδο-αυτοαπασχολούμενων οδηγών.
11. Όλες οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν από τους ενδιαφερόμενους κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων λήφθηκαν υπόψη στην αξιολόγηση των επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκε κατά την περίοδο 2007-2008. Σκοπός της αξιολόγησης των επιπτώσεων ήταν να εξευρεθεί η καλύτερη και εφικτή πολιτική λύση, με την οποία θα αποφευχθεί το άσκοπο διοικητικό βάρος και οι τυχόν δυσμενείς παρενέργειες των ρυθμίσεων που θα προταθούν και, ταυτόχρονα, θα προωθούνται οι στόχοι της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών.
12. Πέραν των βασικών λύσεων πολιτικής σχετικά με την ένταξη ή μη των αυτοαπασχολούμενων εργαζομένων στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, στην αξιολόγηση των επιπτώσεων εξετάστηκαν και άλλα μέτρα, όπως ο αυστηρότερος ορισμός των μετακινούμενων οδηγών ώστε να συμπεριληφθούν οι ψευδο-αυτοαπασχολούμενοι, η βελτίωση της αποτελεσματικότητας, της απόδοσης και της συνοχής του συστήματος εφαρμογής, ώστε να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα της χαμηλής συμμόρφωσης. Αναλύθηκαν όλες οι πιθανές οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και διοικητικές επιπτώσεις τεσσάρων βασικών πολιτικών λύσεων.
13. Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των επιπτώσεων των διαφόρων λύσεων, η παρούσα πρόταση αποτελεί συνδυασμό της επιλογής να περιληφθούν οι ψευδο-αυτοαπασχολούμενοι στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας με σχετική νομική διευκρίνιση και της επιλογής να βελτιωθεί η εφαρμογή της οδηγίας με τον καθορισμό απαιτήσεων για την παρακολούθηση και τον έλεγχο από τα κράτη μέλη. Είναι γεγονός ότι μόνον ο αποτελεσματικός έλεγχος της εφαρμογής των κανόνων εγγυάται την πλήρη απόδοση των διατάξεων της οδηγίας.
14. Η σύνοψη και το πλήρες κείμενο της αξιολόγησης των επιπτώσεων έχουν επισυναφθεί στην παρούσα πρόταση. Από την αξιολόγηση των επιπτώσεων συνάγεται ότι οι κείμενοι κανόνες για τον χρόνο εργασίας, εάν συνδυασθούν με σαφέστερο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και συνοδευθεί από απαιτήσεις επιβολής των κανόνων, θα βελτιώσουν τη συμμόρφωση με τους κοινωνικούς κανόνες, θα μειώσουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και θα επιτρέψουν στα κράτη μέλη να αποφύγουν διοικητικό φόρτο και το εν δυνάμει τεράστιο κόστος επιβολής που συνδέεται με την καθιέρωση ενός σύνθετου εκτελεστικού συστήματος σε κλίμακα ΕΕ.
15. **Επικουρικότητα**
Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας, διότι αποβλέπει κυρίως

στην αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής των κείμενων κοινοτικών κανόνων και στη βελτίωση της εφαρμογής τους, η οποία δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί από τα κράτη μέλη μονωμένα. Επιπλέον, η πρόταση επιδιώκει τη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των αρχών των κρατών μελών, οι οποίες παρακολουθούν τη συμμόρφωση με τους κανόνες. Απαιτείται επομένως ανάληψη κοινοτικής δράσης εξαιτίας της αδυναμίας των μεμονωμένων κρατών μελών ή μιας ομάδας κρατών μελών να λύσουν ικανοποιητικά τα προβλήματα που έχουν εντοπισθεί.

16. **Αναλογικότητα**

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας διότι δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων της. Αποσαφηνίζει το πεδίο εφαρμογής των κείμενων κανόνων και καθορίζει γενικές κοινές απαιτήσεις με σκοπό να εξασφαλισθεί η δίκαιη επιβολή τους, δεν εμποδίζει όμως τα κράτη μέλη να λάβουν αποφάσεις σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά μεμονωμένες ρυθμίσεις παρακολούθησης και ελέγχου.

17. Η πρόταση δεν επιφέρει πρόσθετο κόστος για τον κοινοτικό προϋπολογισμό και δεν προκαλεί διοικητικό φόρτο στα κράτη μέλη.

Γ. ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ

18. Η πρόταση εισάγει τις εξής τροποποιήσεις χωρίς να μεταβάλλει τον γενικό σκοπό της οδηγίας, και ιδίως την κοινωνική προστασία των εργαζομένων και όσων εξομοιώνονται με τους εργαζόμενους με βάση την εργατική νομοθεσία στον τομέα των μεταφορών:

Το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας αποσαφηνίζει το πεδίο εφαρμογής: Η οδηγία εφαρμόζεται σε όλους τους μετακινούμενους εργαζομένους, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο δ), καθώς και στους αποκαλούμενους ψευδο-αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, π.χ. τους οδηγούς που επισήμως είναι αυτοαπασχολούμενοι, αλλά στην πραγματικότητα δεν είναι ελεύθεροι να οργανώνουν τις εργασιακές τους δραστηριότητες. Η οδηγία δεν καλύπτει τους γνήσιους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, οι οποίοι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Στο άρθρο 3 στοιχείο α) διατηρείται ο ορισμός του «χρόνου εργασίας», ο οποίος εφαρμόζεται σε όλους τους οδηγούς που καλύπτονται από την οδηγία, διαγράφεται όμως ο ορισμός του «χρόνου εργασίας» για τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, διότι δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Για να αντιμετωπισθεί το φαινόμενο των ψευδο-αυτοαπασχολούμενων οδηγών όπως αποκαλούνται, προστίθεται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) ακριβής ορισμός των «μετακινούμενων εργαζομένων».

Στο άρθρο 3 στοιχείο θ) ο ορισμός της «νυκτερινής εργασίας» καθίσταται εφαρμόσιμος στην πράξη.

Το άρθρο 11 στοιχείο α) εισάγει κοινές αρχές με σκοπό να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη διαφάνεια και αποτελεσματικότητα των εθνικών συστημάτων επιβολής, κοινή αντίληψη των κανόνων και δίκαιη εφαρμογή τους. Με τις νέες διατάξεις επιζητείται επίσης μεγαλύτερη συνεργασία μεταξύ των εκτελεστικών αρχών των κρατών μελών,

καθώς και στήριξη από πλευράς της Επιτροπής για να διευκολυνθεί ο διάλογος μεταξύ των εκτελεστικών αρχών και του κλάδου και μεταξύ των κρατών μελών, ώστε να εξασφαλισθεί κοινή προσέγγιση στην εφαρμογή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας. Όλα όσα προαναφέρθηκαν αποσκοπούν στη βελτίωση της συμμόρφωσης με τους κοινοτικούς κανόνες και, κατά συνέπεια, στην επίτευξη των στόχων της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2002/15/EK για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 και το άρθρο 137 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴,

Αφού ζητήθηκε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁶,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006, 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, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85⁷, καθορίζει κοινούς χρόνους εργασίας, διαλείμματα και περιόδους ανάπαυσης των οδηγών. Ο κανονισμός αυτός δεν καλύπτει άλλες πτυχές του χρόνου εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών.
- (2) Η οδηγία 2002/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών⁸, καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά την οργάνωση του χρόνου εργασίας, προκειμένου να βελτιωθεί η προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια και να εναρμονισθούν οι όροι ανταγωνισμού.

⁴ EE C [...] της [...], σ. .

⁵ EE C [...] της [...], σ. .

⁶ EE C [...] της [...], σ. .

⁷ EE L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

⁸ EE L 80 της 23.3.2002, σ. 35.

- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2002/15/EK, η Επιτροπή πρέπει να συντάξει έκθεση σχετικά με την εξαίρεση των αυτοαπασχολούμενων οδηγών από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και να υποβάλει σχετική πρόταση.
- (4) Η έκθεση της Επιτροπής για τις συνέπειες που θα έχει η εξαίρεση των αυτοαπασχολούμενων οδηγών από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/EK και τις συνέπειες των διατάξεων για τον χρόνο εργασίας⁹ υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τον Μάιο του 2007.
- (5) Η πείρα από τη μεταφορά της οδηγίας 2002/15/EK, οι διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους, πολλές μελέτες και η αξιολόγηση των επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκε έδειξαν ότι υπάρχουν προβλήματα στην πρακτική ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας, ελλιπή πειθαρχία συμμόρφωσης και ανίσχυρα συστήματα επιβολής της νομοθεσίας στα κράτη μέλη.
- (6) Εξαιτίας των διαφορών στην ερμηνεία, την εφαρμογή και την επιβολή των διατάξεων της οδηγίας 2002/15/EK από τα κράτη μέλη, καθώς και του γεγονότος ότι οι μεταφορικές εταιρείες και οι οδηγοί δεν υιοθετούν ελάχιστα πρότυπα στον χρόνο εργασίας, νοθεύεται ο ανταγωνισμός και τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια και η υγεία των οδηγών.
- (7) Με βάση την έκθεση της Επιτροπής και την αξιολόγηση των επιπτώσεων, οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/EK.
- (8) Ωστόσο, κρίνεται σκόπιμο τα κράτη μέλη να συνεχίσουν να προειδοποιούν τους οδηγούς για τις δυσμενείς συνέπειες στην υγεία και την ασφάλειά τους και για τις αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια που οφείλονται στις υπερβολικά πολύωρη εργασία, στην ανεπαρκή ανάπαυση ή σε αντικανονικούς ρυθμούς εργασίας.
- (9) Είναι συνεπώς αναγκαίο να επέλθουν ορισμένες τεχνικού χαρακτήρα προσαρμογές στο κείμενο της οδηγίας 2002/15/EK.
- (10) Η κοινοτική νομοθεσία είναι αποτελεσματική και αποδοτική μόνον εάν εφαρμόζεται από όλα τα κράτη μέλη, εάν ισχύει εξίσου για όλους τους παράγοντες και εάν ελέγχεται τακτικά και αποτελεσματικά.
- (11) Η παρακολούθηση της συμμόρφωσης είναι σύνθετο έργο όπου υπεισέρχονται πολλοί παράγοντες και για το λόγο αυτό απαιτείται συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής, καθώς και μεταξύ των ίδιων των κρατών μελών.
- (12) Κρίνεται επομένως σκόπιμο να εκσυγχρονισθεί η οδηγία 2002/15/EK, ώστε να αντιμετωπισθούν οι ελλείψεις στην υλοποίηση, την εφαρμογή και την επιβολή των κανόνων με την αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, την ενίσχυση της διοικητικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και την προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών και της ορθής πρακτικής.
- (13) Ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ο εκσυγχρονισμός δηλαδή της κοινοτικής νομοθεσίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας και η καλύτερη εφαρμογή της,

⁹ COM(2007) 266 τελικό.

δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, μπορεί να επιτευχθεί σε κοινοτικό επίπεδο· η Κοινότητα μπορεί να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Με βάση την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(14) Η παρούσα οδηγία σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως στο Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιδιώκει ιδίως να εξασφαλισθεί το δικαίωμα κάθε εργαζομένου για συνθήκες εργασίας, με τις οποίες θα διαφυλάσσεται η υγεία και η ασφάλειά του, καθώς και το δικαίωμα περιορισμού της μέγιστης διάρκειας εργασίας, ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης (άρθρο 31 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

(15) Η οδηγία 2002/15/EK πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2002/15/EK τροποποιείται ως εξής:

(1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

"1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στους μετακινούμενους εργαζόμενους, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο δ), οι οποίοι απασχολούνται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτος μέλος και συμμετέχουν σε δραστηριότητες οδικών μεταφορών διεπόμενες από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή, ειδιάλλως, από τη συμφωνία AETR.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης στους μετακινούμενους εργαζόμενους, όπως αυτοί ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο δ) δεύτερη πρόταση.

β) στις παραγράφους 2 και 3 η μνεία «οδηγίας 93/104/EK» αντικαθίσταται από τη μνεία «οδηγίας 2003/88/EK».

γ) στην παράγραφο 4 η μνεία «του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85» αντικαθίσταται από τη μνεία «του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006».

(2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η πρώτη πρόταση στο σημείο 2 του στοιχείου α) διαγράφεται.

β) στο στοιχείο δ) προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

στον «μετακινούμενο εργαζόμενο» συμπεριλαμβάνεται κάθε πρόσωπο που δεν συνδέεται με εργοδότη με σύμβαση εργασίας ή με οποιαδήποτε άλλη μορφή ιεραρχικής εργασιακής σχέσης, αλλά:

i το οποίο δεν είναι ελεύθερο να οργανώνει τις σχετικές εργασιακές δραστηριότητες,

ii του οποίου το εισόδημα δεν εξαρτάται άμεσα από τα πραγματοποιούμενα κέρδη,

iii δεν έχει τη δυνατότητα, ατομικά ή μέσω συνεργασίας μεταξύ αυτοαπασχολούμενων οδηγών, να έχει εμπορικές σχέσεις με διάφορους πελάτες."

γ) το στοιχείο ε) διαγράφεται.

δ) το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"στ) «εκτελών κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών», κάθε μετακινούμενος εργαζόμενος που εκτελεί τέτοιες δραστηριότητες."

ε) το στοιχείο θ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

"θ) «νυκτερινή εργασία», η εργασία επί περίοδο εργασίας η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον δύο ώρες κατά τη διάρκεια της νύχτας."

- (3) Στο άρθρο 4 στοιχείο α), η μνεία «του άρθρου 6 παράγραφος 1, τέταρτο και πέμπτο εδάφιο, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ή, εφόσον κρίνεται αναγκαίο, του άρθρου 6 παράγραφος 1, εδάφιο 4, της συμφωνίας ΑΕΤΡ» αντικαθίσταται από τη μνεία «του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή, όπου είναι απαραίτητο, της συμφωνίας ΑΕΤΡ».
- (4) Στο άρθρο 5 παράγραφος 1, η μνεία «ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85» αντικαθίσταται από τη μνεία «ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006».
- (5) Στο άρθρο 6, η μνεία «του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85» αντικαθίσταται από τη μνεία «του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006».
- (6) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 11α:

«Άρθρο 11α

Επιβολή εφαρμογής

- (1) Τα κράτη μέλη οργανώνουν σύστημα κατάλληλης και τακτικής παρακολούθησης και ελέγχων ώστε να εξασφαλίσουν την ορθή και συνεπή εφαρμογή των κανόνων που περιέχει η παρούσα οδηγία. Εξασφαλίζουν ότι οι εθνικοί φορείς που είναι αρμόδιοι για την επιβολή της οδηγίας διαθέτουν ικανό αριθμό ειδικευμένων ελεγκτών και λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα.
- (2) Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή λεπτομέρειες για τις ρυθμίσεις στις οποίες προβαίνουν για την παρακολούθηση και τους ελέγχους.
- (3) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι μεταφορικές εταιρείες και οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι έχουν πρόσβαση στην πληροφόρηση, την παροχή συνδρομής και συμβουλών στο πεδίο των κανόνων για τον χρόνο εργασίας και την οργάνωση της εργασίας.

- (4) Για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική, αποδοτική και ομοιόμορφη ερμηνεία της οδηγίας σε όλη την Κοινότητα, η Επιτροπή θα υποστηρίξει τον διάλογο μεταξύ των κρατών μελών με τους εξής σκοπούς:
- (α) να ενισχυθεί η διοικητική συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων αρχών τους, με την καθιέρωση αποτελεσματικών συστημάτων ανταλλαγής πληροφοριών, τη βελτίωση της πρόσβασης στην πληροφόρηση και την προώθηση της ανταλλαγής πληροφοριών και ορθής πρακτικής στην επιβολή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας·
 - (β) να προωθηθεί κοινή προσέγγιση στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·
 - (γ) να διευκολυνθεί ο διάλογος μεταξύ του τομέα μεταφορών και των αρχών επιβολής.»
- (8) Στο άρθρο 13, η μνεία «στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85» αντικαθίσταται από τη μνεία «στο άρθρο 17 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006».

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την [...]. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και έναν πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών των διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.
- Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο παραπομπής.
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος