

Βρυξέλλες, 18.10.2018
COM(2018) 698 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την εφαρμογή το 2015-2016 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για την
εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και
της οδηγίας 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων
κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών**

{SWD(2018) 439 final}

I. 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 2015 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016. Επισημαίνονται επίσης 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. 561/2006¹ (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/ΕΚ² (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/ΕΚ³ (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. 165/2014⁴ (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 μεταφορές⁵,

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. 36).

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).

περιλαμβάνει ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία σχετικά με ελέγχους που διενεργήθηκαν καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, καθώς και σχετικά με παραβάσεις που διαπιστώθηκαν. Η έκθεση αυτή αναφέρει επίσης τη χρήση έγινε των εξαιρέσεων που προβλέπει το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006⁶. Τέλος, περιέχει ποιοτικές 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 διαρθρώνεται σε τέσσερις ενότητες: Στο τμήμα I παρουσιάζεται συνοπτικά η ποιότητα και η επικαιρότητα των εθνικών στοιχείων που υποβλήθηκαν. Το τμήμα II περιέχει ανάλυση των εθνικών στοιχείων σχετικά με τους ελέγχους και τις παραβάσεις, ενώ στο τμήμα III περιγράφεται η εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα κράτη μέλη. Τέλος, στο τμήμα IV παρουσιάζονται τα βασικά συμπεράσματα της παρούσας έκθεσης.

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 αναθεωρημένο τυποποιημένο έντυπο αναφοράς που ορίζεται στην εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής της 30ής Μαρτίου 2017⁷.

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. Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη⁸ υπέβαλαν την απαιτούμενη ανάλυση των λεπτομερών στατιστικών σχετικά με τους ελέγχους συμμόρφωσης που εκτελούνται καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Ωστόσο, μπορούν να βελτιωθούν περαιτέρω οι πληροφορίες που παρέχονται σχετικά με τις κυρώσεις, τη διεθνή συνεργασία, τις αλλαγές της εθνικής νομοθεσίας ή τα συμπεράσματα που συνάγονται.

Επιπλέον, τα κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή για τις εθνικές εξαιρέσεις από την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, οι οποίες χορηγήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.

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 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 ένα και μόνον έγγραφο, διότι και οι δύο νομοθετικές πράξεις καλύπτουν την ίδια διετή περίοδο αναφοράς και θεσπίζουν συμπληρωματικούς κανόνες για τους επαγγελματίες οδηγούς.

⁶ Βλ. τμήμα 14 του συνοδευτικού εγγράφου.

⁷ C(2017) 1927 final.

⁸ Εκτός από τη Δανία, η οποία δεν υπέβαλε λεπτομερή στοιχεία από καθ' οδόν ελέγχους, ιδίως όσον αφορά τα οχήματα που ελέγχθηκαν καθ' οδόν ανά τύπο και χώρα καταχώρισης ή ανά ταχογράφο, ούτε λεπτομέρειες σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν. Οι δανικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι επρόκειτο να υποβάλουν πλήρη στοιχεία τον Ιανουάριο του 2017.

561/2006. Ο επικαιροποιημένος κατάλογος των εξαιρέσεων περιλαμβάνεται στο συνοδευτικό έγγραφο και διατίθεται στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής⁹.

Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές, αυτές¹⁰ δεν έχουν υποβληθεί από όλα τα κράτη μέλη, ενώ λίγα μόνο εξ αυτών παρείχαν στατιστικά στοιχεία για τους ελέγχους και τα αποτελέσματά τους¹¹. Πολλά κράτη μέλη αιτιολόγησαν την έλλειψη παρεχόμενων πληροφοριών επισημαίνοντας ότι κατά την περίοδο αναφοράς δεν σημειώθηκαν αλλαγές όσον αφορά την εθνική νομοθεσία τους. Συνολικά, τα κράτη μέλη υπέβαλαν πολύ λίγα επικαιροποιημένα ποσοτικά στοιχεία, γεγονός που καθιστά δύσκολη την αξιολόγηση. Συνεπώς, προκειμένου η έκθεση να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 17 του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης, η Επιτροπή επιμένει ότι για την επόμενη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να υποβληθούν εκτενέστερα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK και την επιβολή της.

II. Εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 στην ΕΕ

1. Έλεγχοι

Βάσει του άρθρου 2 της οδηγίας 2006/22/EK, τα κράτη μέλη οφείλουν να οργανώσουν σύστημα κατάλληλων και τακτικών ελέγχων, τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών μεταφορών. Οι έλεγχοι αυτοί θα πρέπει να καλύπτουν ετησίως ευρύ και αντιπροσωπευτικό δείγμα μετακινούμενων εργαζομένων, οδηγών, επιχειρήσεων και οχημάτων. Το άρθρο θεσπίζει επίσης έναν ελάχιστο αριθμό ελέγχων που πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το 3 % των ημερών που εργάστηκαν οι οδηγοί¹² οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Από τα εθνικά στοιχεία που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των εργάσιμων ημερών¹³ που ελέγχθηκαν στην ΕΕ μειώθηκε περίπου κατά 12,8 %, το οποίο σημαίνει μείωση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν από 151 εκατομμύρια σε 131,7 εκατομμύρια ημέρες. Η εν λόγω μείωση είναι μεγαλύτερη σε σύγκριση με τη μείωση του 4,8 % που καταγράφηκε μεταξύ των προηγούμενων περιόδων αναφοράς 2011-2012 και 2013-2014. Ωστόσο, από την εξέταση των εθνικών στοιχείων φαίνεται ότι η συγκεκριμένη μείωση μπορεί να αιτιολογηθεί κυρίως με βάση τη μείωση των εργάσιμων ημερών που

⁹ Διατίθεται στον δικτυακό τόπο:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/national_exceptions_regulation_2006_561.pdf

¹⁰ Δεν υποβλήθηκε έκθεση από το Βέλγιο, την Κροατία, την Ελλάδα, την Ουγγαρία, τη Λετονία, τις Κάτω Χώρες και την Ισπανία.

¹¹ Ποσοτικά στοιχεία υπέβαλαν η Αυστρία, η Κύπρος, η Τσεχική Δημοκρατία, η Φινλανδία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και η Πολωνία.

¹² Ο αριθμός αυτός προκύπτει ανά κράτος μέλος βάσει του αριθμού των εργάσιμων ημερών επί δύο έτη και του αριθμού των οχημάτων με άδεια κυκλοφορίας στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τη συγκεκριμένη περίοδο.

¹³ Ο όρος «εργάσιμες ημέρες» χρησιμοποιείται εναλλακτικά προς τον όρο «ημέρες εργασίας» ενός οδηγού στη συναφή νομοθεσία: κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006, οδηγία 2006/22/EK και απόφαση (ΕΕ) 2017/1013.

ελέγχθηκαν σε τρία κράτη μέλη¹⁴. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στη συνοδευτική έκθεση.

Όπως φαίνεται στο σχήμα 1 κατωτέρω, **ο συνολικός μέσος όρος των εργασιμων ημερών που ελέγχθηκαν στην ΕΕ ανέρχεται σε 6,3 %** (ήταν 7 % την περίοδο 2013-2014), ποσοστό διπλάσιο από το απαιτούμενο βάσει της οδηγίας.

Τα περισσότερα κράτη μέλη προέβησαν σε έλεγχο περισσότερων εργασιμων ημερών από το ελάχιστο όριο που έπρεπε να ελεγχθεί βάσει της οδηγίας. Ωστόσο, τρία κράτη μέλη δεν τήρησαν το όριο του 3 %, και συγκεκριμένα η Ελλάδα, οι Κάτω Χώρες και η Μάλτα. Η Μάλτα και οι Κάτω Χώρες¹⁵ ήταν ελαφρώς κάτω από το όριο, ενώ ο αριθμός των εργασιμων ημερών που ελέγχθηκαν σύμφωνα με την έκθεση που υπέβαλε η Ελλάδα είναι σημαντικά χαμηλότερος του ορίου και σημειώνει σταθερή μείωση σε σύγκριση με προηγούμενα έτη. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις στα εν λόγω κράτη μέλη και, ξεκινώντας από τις πιο σοβαρές περιπτώσεις, θα αναλάβει δράση προκειμένου να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/EK.

Στο άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/EK καθορίζεται το ποσοστό των εργασιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται στο πλαίσιο ελέγχων τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, δηλαδή 30 % και 50 % αντίστοιχα. Θα πρέπει να τονιστεί ότι 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 εργασιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται. Όσον αφορά τα κράτη μέλη που τήρησαν το ελάχιστο όριο, μόνο έξι έχουν επιτύχει την απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ καθ' οδόν ελέγχων και ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. **Κατά μέσο όρο, το 74 % των εργασιμων ημερών που ελέγχθηκαν, ελέγχθηκε καθ' οδόν, ενώ το 26 % ελέγχθηκε μέσω επιθεωρήσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Το ποσοστό αυτό αντιπροσωπεύει μικρή αύξηση των ελέγχων στις εγκαταστάσεις σε σύγκριση με το 23 % του προηγούμενου έτους.** Όπως επισημάνθηκε ήδη στην τελευταία έκθεση, η Ιρλανδία βρέθηκε κάτω του ορίου του 30 % για τους καθ' οδόν ελέγχους, έχοντας καλύψει μόλις το 7 %. Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το εθνικό ποσοστό των καθ' οδόν ελέγχων και των ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, βλέπε σχήμα 2.

1.1 Καθ' οδόν έλεγχοι

Συνολικά 8 162 703 οχήματα¹⁶ και 5 846 011 οδηγοί ελέγχθηκαν κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων σε ολόκληρη την ΕΕ. Η μεγάλη απόκλιση μεταξύ των δύο αυτών αριθμών μπορεί

¹⁴ Γερμανία, Ρουμανία και Γαλλία. Επισημαίνεται ότι η εθνική έκθεση της Γερμανίας δεν περιλαμβάνει στοιχεία για τρία ομόσπονδα κρατίδια.

¹⁵ Οι Κάτω Χώρες διαθέτουν ένα σύστημα «παρακολούθησης με βάση την εμπιστοσύνη» το οποίο καλύπτει έμμεσα περισσότερες ημέρες εργασίας των οδηγών και έμμεσα τους επιτρέπει να καλύψουν το ελάχιστο όριο.

¹⁶ Στον αριθμό αυτό δεν περιλαμβάνονται στοιχεία από τη Δανία.

να εξηγηθεί από τα ελλιπή στοιχεία που υπέβαλαν η Γερμανία και η Φινλανδία¹⁷, τα οποία αποτελούν μέρος μόνο του συνολικού αριθμού των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν.

Ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν αυξήθηκε κατά 24 % σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση για τα έτη 2013-2014. Αυτό οφείλεται κυρίως στη σημαντική αύξηση των οχημάτων που ελέγχθηκαν σύμφωνα με τις εκθέσεις της Γερμανίας και της Φινλανδίας, σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς¹⁸. Ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν μειώθηκε κατά 22 % σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014. Ωστόσο, τούτο μπορεί επίσης να εξηγηθεί κυρίως με τη σημαντική μείωση του αριθμού των οδηγών, όπως ανέφερε η Γερμανία, μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2015-2016, καθώς και με το σωρευτικό αποτέλεσμα μικρότερων μειώσεων σε διάφορα άλλα κράτη μέλη¹⁹.

Με βάση τη χώρα εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, το 63 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν στην ΕΕ ήταν εθνικά οχήματα, το 32 % προέρχονταν από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ, και το 6 % ήταν οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε τρίτες χώρες²⁰. Συνολικά, τα περισσότερα οχήματα που ελέγχθηκαν καθ' οδόν (το 91 % του συνόλου) είναι οχήματα μεταφοράς αγαθών, ενώ μόλις το 9 % ήταν επιβατηγά οχήματα. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στο συνοδευτικό έγγραφο του τίτλου 4²².

Την περίοδο 2015-2016 το 72 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ' οδόν ήταν εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο. Ως εκ τούτου, δεν είναι βάσιμη η αύξηση του ελαχίστου ορίου των ελέγχων από 3 % σε 4 %, καθώς κάτι τέτοιο θα πρέπει να γίνει μόνο εάν το 90 % των οχημάτων που ελέγχονται είναι εξοπλισμένα με ψηφιακούς ταχογράφους²¹.

¹⁷ Ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν περιλαμβάνει στοιχεία που συγκεντρώθηκαν τόσο από την αστυνομία όσο και από τα τελωνεία, ενώ στον αριθμό των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν δεν περιλαμβάνονται οι οδηγοί που ελέγχθηκαν από την αστυνομία. Ως εκ τούτου, στους αριθμούς αυτούς δεν αντικατοπτρίζεται ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν από την αστυνομία.

¹⁸ Αντιπροσωπεύει αύξηση του αριθμού των οχημάτων που ελέγχθηκαν κατά 1 081 586 οχήματα, όπως ανέφερε η Φινλανδία, και κατά 1 312 597 οχήματα, όπως ανέφερε η Γερμανία.

¹⁹ Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γαλλία, Φινλανδία, Πολωνία, Ρουμανία και Ισπανία.

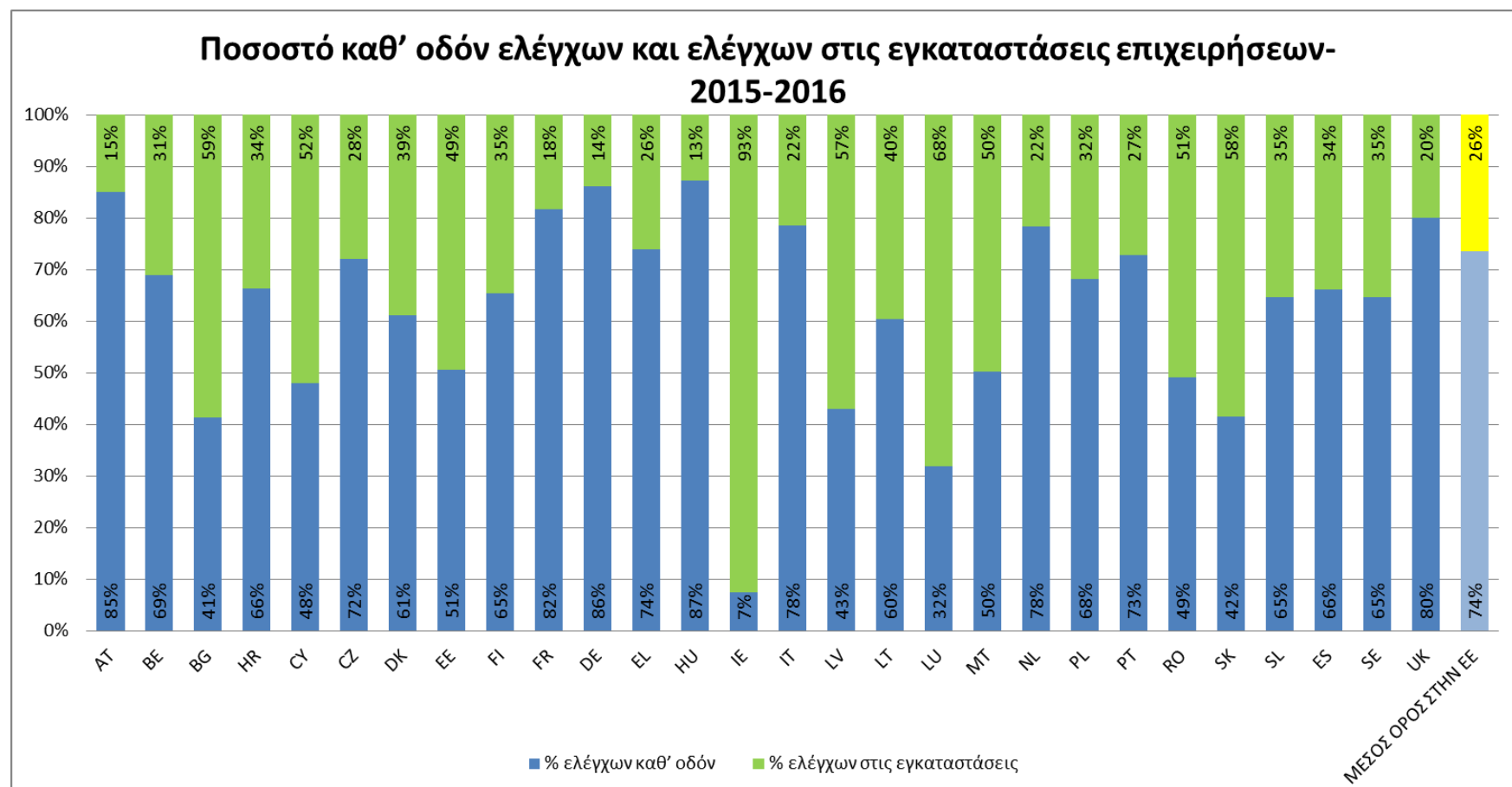
²⁰ Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία και τη Φινλανδία δεν συμπεριλήφθηκαν στους εν λόγω υπολογισμούς λόγω της υποβολής ελλιπών στοιχείων.

²¹ Άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.



Σχήμα 1: Ποσοστό των εργασιμων ημερών που ελέγχθηκαν ανά κράτος μέλος²²

²² Στα στοιχεία για τη Φινλανδία δεν περιλαμβάνονται οι ημέρες που θεωρούνται εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης του οδηγού, επομένως ο πραγματικός αριθμός των εργασιμων ημερών που ελέγχθηκαν είναι πολύ μεγαλύτερος.



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

1.2 Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Συνολικά, διενεργήθηκαν 146 967 έλεγχοι σε επιχειρήσεις μεταφορών την περίοδο 2015-2016, ενώ παρόμοιο αποτέλεσμα προέκυψε και την περίοδο 2013-2014²³. Κατά τη διάρκεια των εν λόγω ελέγχων σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, ελέγχθηκαν περίπου 34,8 εκατ. εργάσιμες ημέρες, αριθμός που αντιπροσωπεύει μικρή αύξηση της τάξης του 1 % σε σύγκριση με την προηγούμενη έκθεση. Συνολικά, τα κράτη μέλη διενήργησαν ελέγχους σε περίπου 663 000 οδηγούς την περίοδο 2015-2016, δηλαδή σε 12 % λιγότερους οδηγούς σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014.

2. Παραβάσεις

Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη²⁴ υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, δεν παρείχαν όμως όλα²⁵ λεπτομέρειες για τους τύπους των παραβάσεων. **Ο συνολικός αριθμός των παραβάσεων που αναφέρθηκαν ανήλθε σε περίπου 3,46 εκατομμύρια, το οποίο συνιστά αύξηση της τάξης του 6 % σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση (3,3 εκατομμύρια).** Η μικρή αύξηση μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι η Λετονία παρείχε για πρώτη φορά τον αριθμό των παραβάσεων²⁶, ο οποίος θα εξισορροπήσει σχεδόν τη διαφορά σε σχέση με την τελευταία έκθεση. Οι παραβάσεις που διαπιστώνονται στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων αυξήθηκαν κατά 19 %, ενώ εκείνες που διαπιστώθηκαν καθ' οδόν μειώθηκαν κατά 3 %. Το ποσοστό των καθ' οδόν παραβάσεων μειώθηκε από 63 % στο 58 % των συνολικών παραβάσεων που διαπιστώθηκαν, σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση.

Το ποσοστό των παραβάσεων ανά τύπο παρέμεινε το ίδιο, με ορισμένες μικρές αλλαγές. Το σχήμα 3 κατωτέρω απεικονίζει το ποσοστό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν την περίοδο 2015-2016 ανά είδος παραβίασθεις διάταξης. Σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση, οι παραβάσεις που αφορούν τα διαλείμματα και τον χρόνο οδήγησης μειώθηκαν από 23 % σε 21 % και από 16 % σε 13 % αντιστοίχως, ενώ οι παραβάσεις που αφορούν τα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης αυξήθηκαν από 17 % σε 24 %. Από όλες τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν στο σύνολο της ΕΕ, τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, **οι παραβάσεις που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης ανέρχονται σε 24 % (25 % στην τελευταία έκθεση), οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου²⁷ αντιπροσωπεύουν το 11 % (10 % στην τελευταία έκθεση) και η έλλειψη/διαθεσιμότητα αρχείων για άλλη εργασία αποτελούν το 7 % (8 % στην τελευταία έκθεση).**

²³ Διενεργήθηκαν έλεγχοι σε 147 606 επιχειρήσεις μεταφορών.

²⁴ Εκτός της Δανίας, η οποία δεν υπέβαλε στοιχεία σχετικά με καθ' οδόν παραβάσεις.

²⁵ Η Δανία και η Φιλανδία δεν υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με καθ' οδόν παραβάσεις, και η Λετονία σχετικά με ελέγχους σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

²⁶ Οι λετονικές αρχές διευκρίνισαν ότι στο παρελθόν διαβίβασαν πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων στις οποίες διαπιστώθηκαν παραβάσεις.

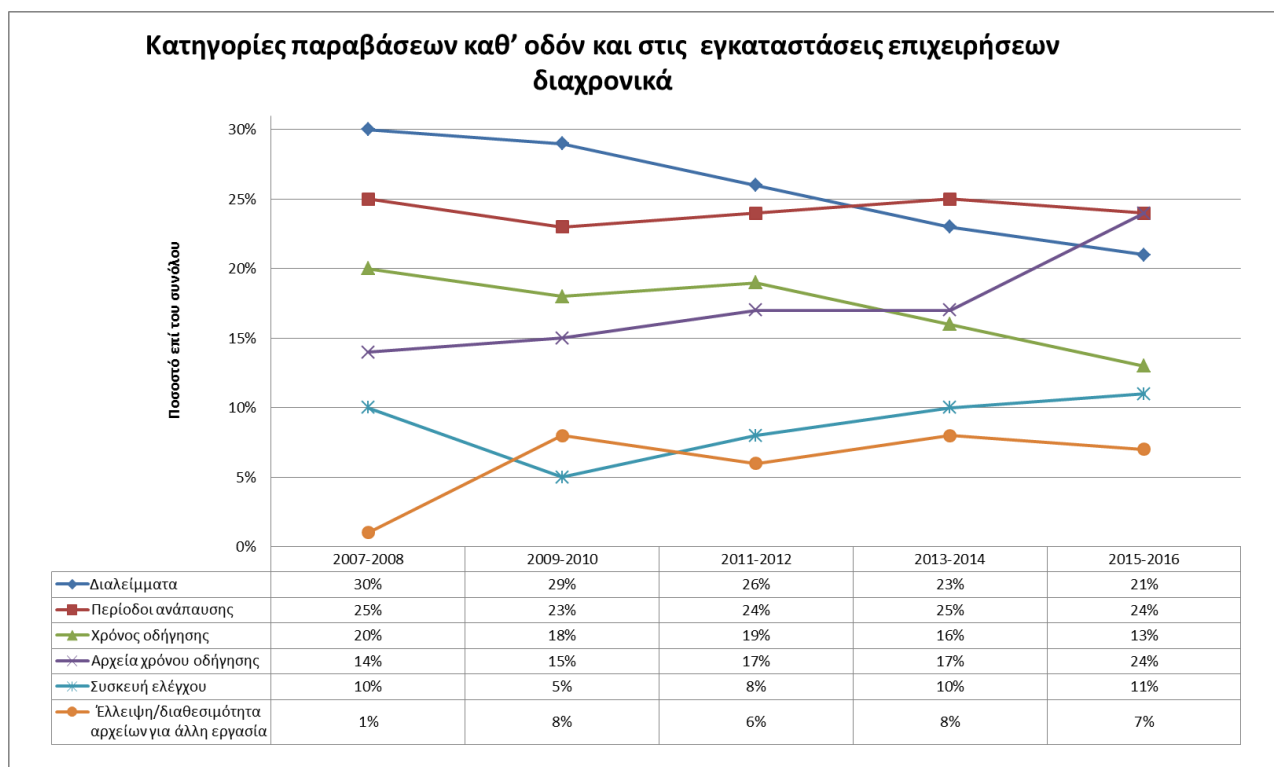
²⁷ Οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου συνδέονται με εσφαλμένη λειτουργία και κατάχρηση ή παραποίηση της συσκευής ελέγχου.

Όσον αφορά τις εξελίξεις μετά το 2007, οι οποίες παρουσιάζονται στο σχήμα 4, φαίνεται ότι οι παραβάσεις που διαπιστώνονται σε διαλείμματα και στον χρόνο οδήγησης παρουσιάζουν σταδιακή μείωση. Αντιθέτως, παρατηρείται συνεχής αύξηση σε παραβάσεις που διαπιστώνονται στα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης, οι οποίες αυξήθηκαν από 14 % σε 24 %, ενώ οι παραβάσεις στους λοιπούς τομείς παρέμειναν διαχρονικά σε υψηλά επίπεδα.

Το μέσο ποσοστό παραβάσεων, το οποίο υπολογίζεται με βάση 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και καθ' οδόν, αυξήθηκε από 2,17 την περίοδο 2013-2014 σε 2,6. Το ποσοστό διαπίστωσης στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων εξακολουθεί να είναι διπλάσιο από το ποσοστό διαπίστωσης 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 2015-2016



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

2.1 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους

Την περίοδο 2015-2016 διαπιστώθηκαν περίπου 2 εκατομμύρια παραβάσεις καθ' οδόν, ποσοστό που αντιπροσωπεύει μείωση της τάξης περίπου του 3 % σε σύγκριση με την τελευταία περίοδο αναφοράς. Ο μέσος όρος των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους είναι 2,17 ανά 100 ελεγχθείσες ημέρες, αριθμός ελαφρώς αυξημένος σε σύγκριση με το 1,77 της τελευταίας έκθεσης. Κατά μέσο όρο, διαπιστώθηκε ότι το 58 % των παραβάσεων διαπράχθηκε από εγχώριους οδηγούς.

2.2 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Οι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων ανήλθαν σε περίπου 1,48 εκατομμύρια, το οποίο αντιπροσωπεύει αύξηση της τάξης του 21 % σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση. Το μέσο ποσοστό παραβάσεων ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν είναι 4,19, ποσοστό αυξημένο κατά 18 % σε σύγκριση με το τελευταίο μέσο ποσοστό του 3,54 της περιόδου 2013-2014. Η αύξηση θα μπορούσε να εξηγηθεί εν μέρει από το υψηλό ποσοστό παραβάσεων που κοινοποιήθηκε για πρώτη φορά από τη Λετονία²⁸. Στο παρελθόν, τα ποσοστά παραβάσεων παρουσίασαν καθοδική τάση, από 8,65 την περίοδο 2009-2010 σε 5,29 την περίοδο 2011-2012.

²⁸ Η Λετονία εξήγησε ότι τα στοιχεία των τελευταίων εκθέσεων κατέδειξαν τον αριθμό των επιχειρήσεων στις οποίες διαπιστώθηκαν παραβάσεις αντί για τον αριθμό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν.

Το μέσο ποσοστό παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις ανά επιχείρηση έχει σχεδόν τριπλασιαστεί, από 12,77 σε 36,57. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί κυρίως από το γεγονός ότι πρόκειται για την πρώτη περίοδο αναφοράς για την οποία η Επιτροπή έλαβε τις συγκεκριμένες πληροφορίες από όλα τα κράτη μέλη²⁹.

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

Την περίοδο 2015-2016, σε ολόκληρη την ΕΕ 61 503 ελεγκτές συμμετείχαν σε ελέγχους. Ο αριθμός αυτός παρέμεινε σταθερός σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014.

Στην ΕΕ κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς 2015-2016, 23 725 ελεγκτές εκπαιδεύτηκαν στην ανάλυση του ψηφιακού ταχογράφου. Ο αριθμός αυτός μειώθηκε κατά 5,7 % σε σύγκριση με την περίοδο 2013-2014. Παρατηρείται επίσης πτωτική τάση όσον αφορά τις μονάδες εξοπλισμού που παρέχονται στους ελεγκτές για την ανάλυση του ταχογράφου, δεδομένου αφενός ότι μειώθηκαν κατά 5,5 % σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση και αφετέρου ότι η μείωση μεταξύ των περιόδων 2013-2014 και 2011-2012 ήταν 8 %.

4. Συνεργασία μεταξύ κρατών μελών

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2006/22/EK, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να πραγματοποιούν τουλάχιστον έξι συντονισμένους καθ' οδόν ελέγχους ετησίως μαζί με τουλάχιστον ένα ακόμα κράτος μέλος. Τέσσερα κράτη μέλη³⁰ δεν παρείχαν πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των συντονισμένων ελέγχων. Από τα κράτη μέλη που παρείχαν πληροφορίες, 15 κράτη μέλη³¹ τήρησαν τον απαιτούμενο αριθμό συντονισμένων ελέγχων ανά έτος.

Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν σχετικά με τις κοινές δραστηριότητες επιβολής παρουσιάζουν πολλές ομοιότητες με εκείνα της έκθεσης 2013-2014. Η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών αφορά κυρίως γειτονικά κράτη μέλη. Επίσης, όσον αφορά την τελευταία περίοδο αναφοράς, σχεδόν τα μισά κράτη μέλη επισήμαναν ότι ο συντονισμός πραγματοποιείται στο πλαίσιο του Euro Contrôle Route (ECR). Αρκετά κράτη μέλη επισήμαναν ότι το ECR έχει αποδειχθεί χρήσιμο όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με βέλτιστες πρακτικές επιβολής, νέες τεχνολογίες και ανταλλαγή δεδομένων. Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν επίσης την ενεργό συμμετοχή τους στη διοργάνωση συνόδων για την ανταλλαγή εμπειριών, όπως εργαστήρια, σεμινάρια εξειδίκευσης και διμερείς καθ' οδόν ελέγχους.

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 την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού, την οδική ασφάλεια και την εναρμόνιση των συνθηκών εργασίας. Ως εκ τούτου, η

²⁹ Στην τελευταία έκθεση, τέσσερα κράτη μέλη δεν παρείχαν πληροφορίες.

³⁰ Κροατία, Κύπρος, Φινλανδία, Ελλάδα.

³¹ Αυστρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Ρουμανία, Σλοβακία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε νομοθετική πρόταση στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα που εγκρίθηκε τον Μάιο του 2017 για την προώθηση και την ενίσχυση της συνεργασίας και της αμοιβαίας συνδρομής μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και για τη διασφάλιση πιο αποτελεσματικής και συνεπούς επιβολής της ισχύουσας νομοθεσίας³². Επιπλέον, το 2018 η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση για τη δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας (ELA), πρωταρχικός στόχος της οποίας είναι η διασφάλιση δίκαιης κινητικότητας των εργαζομένων στην εσωτερική αγορά³³. Ένα από τα βασικά καθήκοντα της Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας συνίσταται στη στήριξη της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη διασυννοριακή επιβολή και στη διευκόλυνση της διεξαγωγής κοινών επιθεωρήσεων, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών. Στην πράξη, η εν λόγω αρχή θα παρέχει στις εθνικές αρχές λειτουργική και τεχνική υποστήριξη για την ανταλλαγή πληροφοριών, την ανάπτυξη διαδικασιών καθημερινής συνεργασίας και τη διευκόλυνση των κρατών μελών στη διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων.

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

1. Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο πραγματεύεται την εφαρμογή από τα κράτη μέλη κατά την περίοδο 2015-2016 της οδηγίας 2002/15/EK, 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 ανά διετία στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της, αναφέροντας τις απόψεις εργαζομένων και εργοδοτών σε εθνικό επίπεδο.

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

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 παρούσα οδηγία καθορίζει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τις ώρες εργασίας ειδικά στον τομέα των οδικών μεταφορών, η οδηγία θεωρείται *lex specialis* σε σχέση με τη γενική οδηγία 2003/88/EK³⁴ για τον χρόνο εργασίας, η οποία θεσπίζει βασικές απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εργαζομένων σε όλους τους τομείς. Επιπλέον, 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 περι

³² COM(2017) 278 final.

³³ COM(2018) 131 final.

³⁴ Οδηγία 2003/88/EK 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).

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 εργαζομένους στον τομέα των οδικών μεταφορών.

3. Υποβολή και ποιότητα των εθνικών εκθέσεων

Όσον αφορά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή³⁵ κατάρτισε ένα κοινό έντυπο αναφοράς το οποίο διαβίβασε στα κράτη μέλη προκειμένου να διευκολύνει τη διαδικασία υποβολής εκθέσεων και να μειώσει τον διοικητικό φόρτο. Πέντε κράτη μέλη³⁶ δεν υπέβαλαν πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK. Η ποιότητα των πληροφοριών που υπέβαλαν τα λοιπά κράτη μέλη ποικίλλει αισθητά, ενώ πολλά κράτη μέλη παρείχαν ανεπαρκείς και ελλιπείς πληροφορίες³⁷. Ορισμένα κράτη μέλη διευκρίνισαν ότι δεν σημειώθηκαν αλλαγές μεταξύ των δύο περιόδων αναφοράς. Ωστόσο, οι εκθέσεις που υποβλήθηκαν από σημαντικό αριθμό κρατών μελών δεν περιλαμβάνουν επικαιροποιημένα στατιστικά στοιχεία σχετικά με ελέγχους και παραβάσεις. Οι πιο πλήρεις εκθέσεις περιλαμβάνουν εν γένει πληροφορίες σχετικά με τη θεσμική οργάνωση, τις προκλήσεις όσον αφορά την εφαρμογή, καθώς και ορισμένα ποσοτικά στοιχεία. Ωστόσο, λόγω του σημαντικού αριθμού ελλিপών εκθέσεων, τα αποτελέσματα της παρούσας ανάλυσης δεν μπορούν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικά για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την επόμενη περίοδο αναφοράς αναμένεται από τα κράτη μέλη να καταβάλουν περαιτέρω προσπάθειες όσον αφορά την υποβολή πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK, ώστε να καταστεί δυνατή μια περισσότερο ολοκληρωμένη αξιολόγηση. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να κινήσει νομική διαδικασία κατά κρατών μελών για μη συμμόρφωση με την απαίτηση υποβολής των πληροφοριών που καθορίζονται στην απόφαση της Επιτροπής για τη θέσπιση εντύπου αναφοράς³⁸.

4. Πτυχές της εφαρμογής στα κράτη μέλη

Κανένα από τα κράτη μέλη που έχουν υποβάλει έκθεση δεν επισήμανε καμία αλλαγή στη νομοθεσία για την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK κατά την περίοδο 2015-2016. Συνολικά, στα περισσότερα κράτη μέλη οι τελευταίες τροποποιήσεις της εθνικής νομοθεσίας αφορούσαν τη συμπερίληψη των αυτοαπασχολούμενων οδηγών στο πεδίο εφαρμογής της οικείας εθνικής νομοθεσίας σχετικά με τον χρόνο εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών και συμπεριλήφθηκαν ήδη στην έκθεση για την περίοδο 2013-2014.

Δεν εντοπίστηκε καμία τάση όσον αφορά ζητήματα εφαρμογής που συνδέονται με την οδηγία 2002/15/EK. Τα ζητήματα αφορούν μάλλον τα εθνικά πλαίσια, ενώ σε ορισμένα κράτη μέλη ανέκυψαν ειδικά προβλήματα. Για παράδειγμα, η Ιταλία στην έκθεσή της κάνει

³⁵ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2017/1013 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2017, 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 153 της 16.6.2017, σ. 28.

³⁶ Βέλγιο, Ελλάδα, Ισπανία, Λετονία και Κροατία.

³⁷ Βουλγαρία, Δανία, Ουγγαρία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ρουμανία και Ηνωμένο Βασίλειο.

³⁸ C(2017) 1927 final.

μνεία σε ζητήματα που αφορούν την ανάγκη να διευκρινιστούν κάποιοι ορισμοί της οδηγίας. Συγκεκριμένα, ο «χρόνος που αφιερώνεται σε κάθε δραστηριότητα οδικής μεταφοράς» και «οι περίοδοι κατά τις οποίες ο μετακινούμενος εργαζόμενος δεν μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του». Στην Τσεχική Δημοκρατία, μία νέα ρύθμιση εργασίας, στο πλαίσιο της οποίας ένας εργαζόμενος (οδηγός) εργάζεται για δύο εργοδότες (επιχειρήσεις μεταφορών), προκάλεσε δυσκολίες στην εφαρμογή της οδηγίας. Πράγματι, σύμφωνα με την έκθεση, οι εν λόγω πρακτικές είναι δύσκολο να αποδειχθούν, δεδομένου ότι μόνο μια επιχείρηση μεταφορών που υπόκειται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 οφείλει να ζητά αντίγραφο του αρχείου καταγραφής του χρόνου εργασίας από άλλο εργοδότη.

Όσον αφορά την παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας, αρκετά κράτη μέλη³⁹ τόνισαν ότι είναι σημαντική η παροχή συμβουλών και καθοδήγησης στον τομέα σχετικά με τρόπους συμμόρφωσης με την πολυπλοκότητα των κοινωνικών κανόνων που διέπουν τις οδικές μεταφορές. Για παράδειγμα, η Λιθουανία επισήμανε ότι η καθοδήγηση σχετικά με απαιτήσεις και οδηγίες απευθύνεται σε εργοδότες. Ομοίως, οι ιρλανδικές αρχές χρησιμοποιούν μια τμηματική προσέγγιση που προϋποθέτει συνδυασμό συμβουλών και καθοδήγησης, καθώς και τη χρήση επίσημων οδηγιών προτού προβούν σε νομικές ενέργειες. Στη Σουηδία, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων οι αρχές προσπαθούν να πραγματοποιήσουν διάλογο με τον εργοδότη ή τον αυτοαπασχολούμενο οδηγό προκειμένου να διασφαλιστεί ότι κατανοούν τους κανόνες και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την τήρησή τους. Η Σλοβακία θεώρησε πολύτιμη την εν λόγω προσέγγιση και ανέφερε ότι η κατάσταση όσον αφορά την κατάρτιση οδηγών και εργοδοτών και τις γνώσεις τους για νομικά θέματα βελτιώθηκε σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη.

Τέλος, όσον αφορά την ερμηνεία που δόθηκε από τα εθνικά δικαστήρια, κανένα από τα κράτη μέλη δεν έκανε μνεία σε σημαντικές αποφάσεις εθνικών δικαστηρίων για την ερμηνεία της οδηγίας 2002/15/ΕΚ κατά την περίοδο 2015-2016.

4.1.Παραβάσεις κανόνων για τον χρόνο εργασίας

Ορισμένα κράτη μέλη⁴⁰ ανέφεραν ότι υπάρχει η δυνατότητα, όταν διαπιστώνεται παράβαση, να διατάσσεται αρχικά η διόρθωσή της εντός καθορισμένης περιόδου. Σε περίπτωση που η παράβαση δεν αντιμετωπιστεί, οι αρχές επιβολής θα προβούν στις αντίστοιχες κυρώσεις. Αυτό συνίσταται στην κίνηση διοικητικής διαδικασίας στην Αυστρία και τη Σλοβακία και/ή στην επιβολή προστίμου στην Εσθονία και τη Φινλανδία.

Μόνο οκτώ κράτη μέλη⁴¹ παρείχαν ποσοτικά στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, ακόμα λιγότερα από την τελευταία περίοδο αναφοράς, κατά την οποία δέκα κράτη μέλη παρείχαν τις συγκεκριμένες πληροφορίες. Ο ανεπαρκής αριθμός εκθέσεων δεν επιτρέπει να συναχθούν συναφή συμπεράσματα για ολόκληρη την ΕΕ. Ως εκ τούτου, καλούνται όλα τα κράτη μέλη να συμπεριλάβουν τα εν λόγω στοιχεία στις επόμενες εκθέσεις.

39 Ιρλανδία, Λιθουανία, Σλοβακία και Σουηδία.

40 Αυστρία, Εσθονία, Φινλανδία, Σλοβακία.

41 Αυστρία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Φινλανδία, Γαλλία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο και Πολωνία.

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

Μόνο δέκα κράτη μέλη επισήμαναν σαφώς ότι ζητήθηκε η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας υποβολής εκθέσεων⁴². Ο αριθμός είναι σταθερός σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση, αλλά παραμένει χαμηλός σε σύγκριση με προηγούμενα έτη⁴³. Σε όλα τα κράτη μέλη, η εν λόγω διαβούλευση συνίστατο στην εξασφάλιση των απόψεων των εκπροσώπων εργοδοτών και συνδικαλιστικών οργανώσεων. Στα έξι από τα δέκα κράτη μέλη, πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους, όμως οι απόψεις τους δεν αποτυπώθηκαν σε ειδικό τμήμα της έκθεσης⁴⁴. Αντιθέτως, ενσωματώθηκαν σε ολόκληρο το έγγραφο ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, στην έκθεση έγινε απλώς μνεία στην απουσία παρατηρήσεων εκ μέρους των κοινωνικών εταίρων. Αυτό καθιστά αδύνατη την περαιτέρω ανάλυση των απόψεων των κοινωνικών εταίρων, καθώς οι απαντήσεις τους δεν συνιστούν αντιπροσωπευτικό δείγμα⁴⁵. Η Επιτροπή θα ήθελε να υπενθυμίσει στα κράτη μέλη ότι, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 1 της οδηγίας 2002/15/EK, οφείλουν να περιλαμβάνουν τις απόψεις αμφοτέρων των πλευρών του κλάδου στο πλαίσιο της συγκεκριμένης διαδικασίας υποβολής εκθέσεων.

IV. Συμπεράσματα

Κατά την περίοδο 2015-2016, όλα τα κράτη μέλη εκτός από τρία⁴⁶ τήρησαν το ελάχιστο όριο των εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελεγχθούν. Ο έλεγχος του μεγαλύτερου ποσοστού εργάσιμων ημερών πραγματοποιήθηκε καθ' οδόν και, μολονότι το ποσοστό των ελέγχων σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παρουσιάζει αύξηση, μόνο έξι από τα 28 κράτη μέλη έχουν επιτύχει την κατανομή που απαιτεί τουλάχιστον το 50 % των ελέγχων να διενεργείται σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και τουλάχιστον το 30 % καθ' οδόν.

Τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη για τη συγκεκριμένη περίοδο αναφοράς επιβεβαιώνουν τη σταθερά πτωτική τάση του αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχονται. Για την περίοδο 2015-2016, η εν λόγω τάση οφείλεται κυρίως στη σημαντική μείωση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν στη Γαλλία, τη Γερμανία και τη Ρουμανία. Αυτό οδήγησε επίσης σε μικρή μείωση του μέσου όρου εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν σε επίπεδο ΕΕ.

Μολονότι ο αριθμός των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν μειώθηκε απότομα, ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σημείωσε μικρή αύξηση. Η αύξηση οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στον μεγαλύτερο αριθμό παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε ένα κράτος μέλος⁴⁷, αλλά θα μπορούσε επίσης να σημαίνει ότι οι έλεγχοι έγιναν, σε γενικές γραμμές, περισσότερο αποτελεσματικοί. Σε αντίθεση με τους καθ' οδόν ελέγχους, το ποσοστό

⁴² Κύπρος, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Πολωνία, Σλοβενία και Σλοβακία.

⁴³ Δέκα κράτη μέλη προέβησαν σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη για την τελευταία περίοδο αναφοράς, και 16 για την περίοδο αναφοράς 2011-2012.

⁴⁴ Κύπρος, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Λιθουανία, Πολωνία,

⁴⁵ Ιρλανδία, Ιταλία, Σλοβενία και Σλοβακία.

⁴⁶ Ελλάδα, Μάλτα και Κάτω Χώρες.

⁴⁷ Λετονία.

διαπίστωσης στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων αυξήθηκε και είναι διπλάσιο σε σύγκριση με το αντίστοιχο ποσοστό σε καθ' οδόν ελέγχους. Το ποσοστό διαπίστωσης ανά επιχείρηση μεταφορών που ελέγχθηκε είναι τριπλάσιο. Το γεγονός αυτό μπορεί να αποτελεί συνδυασμένο αποτέλεσμα της περισσότερο αποτελεσματικής επιβολής και της αύξησης του αριθμού των παραβάσεων.

Το ποσοστό διαπίστωσης ποικίλλει σημαντικά σε ολόκληρη την ΕΕ και μόνο μια μικρή ομάδα κρατών μελών⁴⁸ ανέφερε περισσότερα από τα δύο τρίτα των παραβάσεων που εντοπίστηκαν στην ΕΕ. Αξίζει να επισημανθεί ότι ορισμένα κράτη μέλη τα οποία χαρακτηρίζονται από πολύ χαμηλά ποσοστά παραβάσεων συγκαταλέγονται μεταξύ των επτά κορυφαίων κρατών μελών με το υψηλότερο ποσοστό εργασιμών ημερών που ελέγχθηκαν.

Τα ποσοστά των διαφόρων τύπων παραβάσεων εξακολουθούν να είναι παρόμοια με εκείνα της τελευταίας περιόδου αναφοράς. Πρέπει, ωστόσο, να επισημανθούν δύο εξελίξεις: ο αριθμός των παραβάσεων που αφορά παραποίηση του ταχογράφου αυξήθηκε σε σύγκριση με άλλους τύπους παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους, ενώ από τους ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων προκύπτει ότι έχουν αυξηθεί σημαντικά οι παραβάσεις που συνδέονται με τα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης, τα οποία είναι είτε ελλιπή είτε εσφαλμένα. Τούτο μπορεί να υποδηλώνει ότι οι επιχειρήσεις και /ή οι οδηγοί αντιμετωπίζουν δυσκολίες όσον αφορά την κατάλληλη αποθήκευση των συναφών στοιχείων. Οι υπεύθυνοι επιβολής ανέφεραν επίσης ότι η σημαντική μείωση των προστίμων για ελλιπή αρχεία καταγραφής του χρόνου εργασίας σε σύγκριση με τα πρόστιμα για υπερβολικούς χρόνους οδήγησης ή για ανεπαρκείς περιόδους ανάπαυσης θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν οδηγούς και φορείς εκμετάλλευσης να κρύβουν τα αρχεία που θα μπορούσαν να αποκαλύψουν παραβάσεις οι οποίες επισύρουν μεγαλύτερα πρόστιμα. Η έναρξη ισχύος, την 1η Ιανουαρίου 2017, του κανονισμού (ΕΕ) 2016/403 της Επιτροπής όσον αφορά την κατάταξη των σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης⁴⁹ μπορεί να αποτρέψει τις εξελίξεις, καθώς η απουσία αρχείων καταγραφής του χρόνου οδήγησης χαρακτηρίζεται ως πολύ σοβαρή παράβαση και θα πρέπει, επομένως, να επισύρει πρόστιμα ανάλογα με τον βαθμό σοβαρότητας.

Η αύξηση των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν όσον αφορά την κατάχρηση και παραποίηση του ταχογράφου δείχνει επίσης ότι είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί, το συντομότερο δυνατόν, μια απαραβίαστη έκδοση της συσκευής ελέγχου, δηλαδή ένας ευφυής ταχογράφος, η οποία θα είναι υποχρεωτική στα νέα οχήματα από τις 15 Ιουνίου 2019 και μετά. Ο ευφυής ταχογράφος θα έχει μια νέα σειρά περισσότερο προηγμένων ικανοτήτων επικοινωνίας σε σύγκριση με τον υφιστάμενο ψηφιακό ταχογράφο, όπως δορυφορικό γεωγραφικό εντοπισμό ή επικοινωνία μικρής εμβέλειας για τη διαβίβαση πληροφοριών στις αρχές επιβολής.

⁴⁸ Γερμανία, Πολωνία, Αυστρία, Λετονία και Ιταλία.

⁴⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/403 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά την κατάταξη των σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης, οι οποίες ενδέχεται να οδηγούν στην απώλεια της υπόληψης του οδικού μεταφορέα, και για τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 74 της 19.3.2016, σ. 8).

Όσον αφορά τους συντονισμένους ελέγχους, 15 κράτη μέλη⁵⁰ εκπλήρωσαν την απαίτηση για διενέργεια έξι συντονισμένων ελέγχων ανά έτος, ενώ παρόμοιο αποτέλεσμα προέκυψε από τα πορίσματα της τελευταίας έκθεσης. Συνολικά, τα κράτη μέλη τόνισαν ότι οι συντονισμένοι έλεγχοι αποτέλεσαν έναν πολύτιμο τρόπο για ανταλλαγή, διατήρηση και βελτίωση της εμπειρογνώσιας και των γνώσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να ενισχύσουν περαιτέρω τις προσπάθειές τους για βελτίωση της διεθνούς συνεργασίας. Η πρόταση που υποβλήθηκε από την Επιτροπή στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων I για την κινητικότητα προβλέπει την ενίσχυση της διοικητικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών, η οποία θα πρέπει επίσης να οδηγήσει σε καλύτερη ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και εμπειρογνώσιας στον τομέα της επιβολής. Περιλαμβάνει μια πρόταση για περισσότερο δομημένη και τακτική ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών επιβολής σχετικά με τις πρακτικές επιβολής και την επαλήθευση της συμμόρφωσης των φορέων εκμετάλλευσης που ασκούν διασυνοριακές δραστηριότητες. Η συνεργασία μεταξύ των υπεύθυνων επιβολής και οι κοινές επιθεωρήσεις συγκαταλέγονται επίσης μεταξύ των καθηκόντων της νεοπροταθείσας Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, η οποία θα συμβάλει στον συντονισμό των προσπαθειών των κρατών μελών στον εν λόγω τομέα.

Όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK σχετικά με τον χρόνο εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι ελλειπείς εθνικές εκθέσεις που υποβλήθηκαν δεν επέτρεψαν τη διενέργεια εμπεριστατωμένης ανάλυσης. Η Επιτροπή θα ήθελε να τονίσει τη σημασία της εν λόγω διαδικασίας υποβολής εκθέσεων, καθώς και το γεγονός ότι μπορεί να κινηθεί νομική διαδικασία κατά κρατών μελών που δεν συμμορφώνονται με την απαίτηση υποβολής των πληροφοριών που ορίζονται στην απόφαση της Επιτροπής για τη θέσπιση εντύπου αναφοράς⁵¹. Συνολικά, τα κράτη μέλη δεν ανέφεραν στις εκθέσεις τους καμία αλλαγή όσον αφορά τροποποιήσεις της νομοθεσίας τους σχετικά με τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές ούτε τυχόν δικαστικές αποφάσεις σχετικά με τα συγκεκριμένα θέματα. Ορισμένα κράτη μέλη τόνισαν ότι είναι σημαντική η παροχή καθοδήγησης στους εργοδότες και στους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη συμμόρφωση. Λίγα είναι τα κράτη μέλη που υπέβαλαν τις απόψεις των κοινωνικών εταίρων στο πλαίσιο αυτής της έκθεσης, και πολύ μικρός ο αριθμός των κρατών μελών που παρείχαν ποσοτικά στοιχεία σχετικά με τους ελέγχους και τις παραβάσεις όσον αφορά τον χρόνο εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών. Κατά συνέπεια, δεν κατέστη δυνατή η εξαγωγή γενικών συμπερασμάτων για τις συγκεκριμένες πτυχές κατά την περίοδο 2015-2016 σε ενωσιακό επίπεδο.

⁵⁰ Αυστρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Γαλλία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Ρουμανία, Σλοβακία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

⁵¹ C(2017) 1927 final.