



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 21.11.2014
COM(2014) 709 final

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

**σχετικά με την εφαρμογή την περίοδο 2011-2012 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006
για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών
μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του
χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών**

**(27η Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της εργασιακής νομοθεσίας που
αφορά τις οδικές μεταφορές)
{SWD(2014) 342 final}**

I. Εισαγωγή

Στην παρούσα έκθεση εξετάζεται η εφαρμογή από τα κράτη μέλη των τεσσάρων αλληλένδετων νομοθετικών πράξεων για τη θέσπιση εργασιακών κανόνων στις οδικές μεταφορές και το καθεστώς επιβολής τους. Οι εν λόγω νομοθετικές πράξεις είναι: ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006¹, ο οποίος θεσπίζει κανόνες για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των επαγγελματιών οδηγών· η οδηγία 2006/22/ΕΚ², η οποία καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την επιβολή αυτών των κανόνων· ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου³ σχετικά με τη συσκευή ελέγχου, δηλαδή το βασικό εργαλείο για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των οδηγών με τους εργασιακούς κανόνες και η οδηγία 2002/15/ΕΚ⁴, η οποία θεσπίζει συμπληρωματικές διατάξεις σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (εφεξής «η οδηγία για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές»).

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

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

² Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 36).

³ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8) που καταργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

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

Η παρούσα έκθεση καλύπτει την περίοδο 2011-2012. Η παρούσα έκθεση βασίζεται κυρίως στις εθνικές εκθέσεις, των οποίων η προθεσμία υποβολής έληγε στις 30 Σεπτεμβρίου 2013. Στόχος είναι να διαμορφωθεί μια εικόνα για τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει την προαναφερθείσα δέσμη νομοθετικών πράξεων και να αναδειχθούν τα βασικά προβλήματα στην επιβολή και την εφαρμογή των κανόνων που ισχύουν. Η έκθεση περιέχει τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά στοιχεία για τους ελέγχους που διενεργήθηκαν καθ' οδόν και σε εγκαταστάσεις, για τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές. Η έκθεση της Επιτροπής συμπληρώνεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής το οποίο περιέχει συμπληρωματικές πληροφορίες για τις κυρώσεις, τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, σχόλια από τις αρχές επιβολής και λεπτομερή στατιστικά στοιχεία.

Η έκθεση αποτελείται από τέσσερα τμήματα που καλύπτουν διάφορες πτυχές της εφαρμογής της εργασιακής νομοθεσίας. Στο τμήμα I παρουσιάζεται συνοπτικά η ποιότητα και η επικαιρότητα των εθνικών στοιχείων που υποβλήθηκαν. Το τμήμα II περιέχει πλήρη και ολοκληρωμένη ανάλυση των εθνικών ποσοτικών δεδομένων για τους ελέγχους και τις παραβάσεις, ενώ το τμήμα III περιέχει περιγραφή της εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/EK από τα κράτη μέλη. Το τμήμα IV παρουσιάζει τα κύρια συμπεράσματα που συνάγονται.

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

Υποβολή στοιχείων

Οι εθνικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2002/15/EK και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 πρέπει να υποβάλλονται με το τυποποιημένο έντυπο που ορίζεται στην απόφαση 2009/810/EK της Επιτροπής⁵. Το τυποποιημένο αυτό έντυπο συνδυάζει τις απαιτήσεις αναφοράς αυτών των δύο νομοθετικών πράξεων, και μέσω διαδραστικού μορφότυπου υποβολής εκθέσεων συγκεντρώνονται ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα που αποτελούν ζωτική συνεισφορά για την παρούσα έκθεση.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι σε γενικές γραμμές τα κράτη μέλη υπέβαλαν εθνικές εκθέσεις καλύτερης ποιότητας και πιο έγκαιρα σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη, και επιθυμεί να τα ενθαρρύνει να συνεχίσουν προς αυτήν την κατεύθυνση. Αυτό ισχύει ιδίως για τα στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2005. Λεπτομερέστερη περιγραφή των στοιχείων περιέχει το έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την παρούσα έκθεση (εφεξής «το συνοδευτικό έγγραφο»).

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

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

1. Έλεγχοι

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων το 2011 και το 2012 έπρεπε να καλύπτει τουλάχιστον το 3% των ημερών εργασίας των οδηγών οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85⁶.



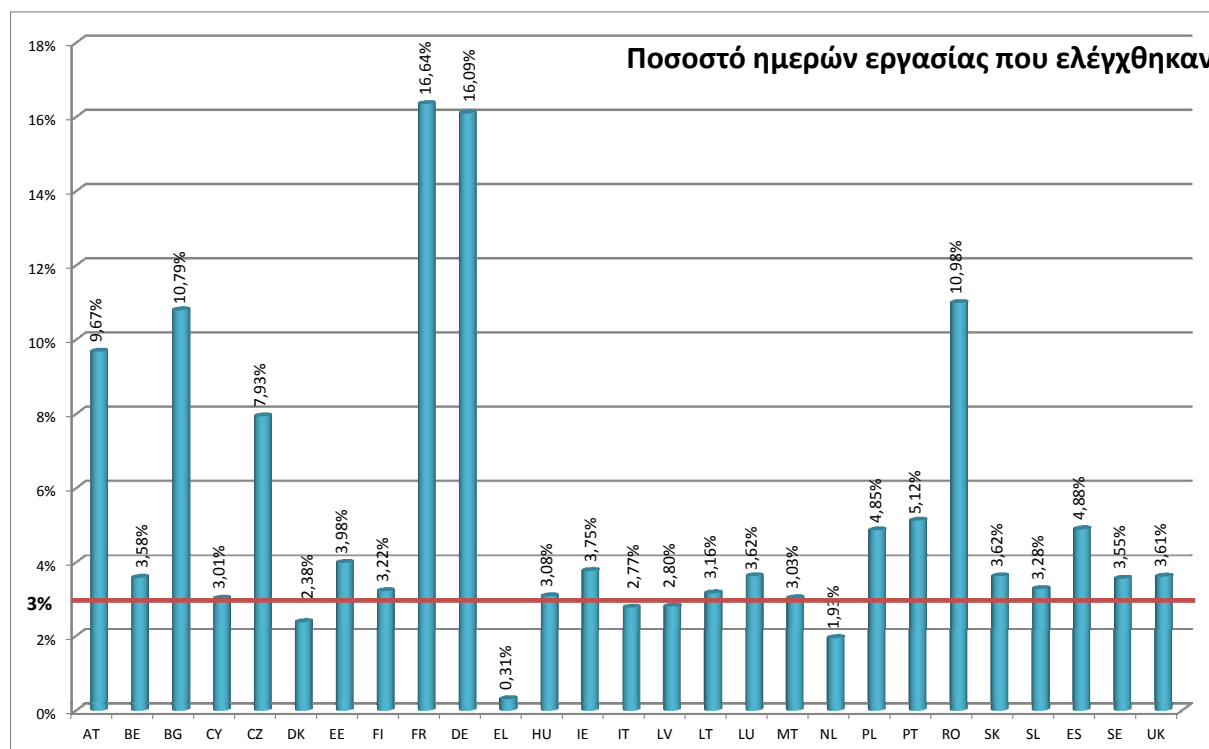
Διάγραμμα 1 — Συνολικός αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν ανά κράτος μέλος

Στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται ο αριθμός των ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν σε κάθε κράτος μέλος κατά την τρέχουσα περίοδο και τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς. **Κατά μέσο όρο, ο συνολικός αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν στην ΕΕ σημείωσε αύξηση 8,7%, από σχεδόν 146 εκατ. σε περίπου 158,6 εκατ. ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν.** Η αύξηση αυτή επιβεβαιώνει τη γενική δέσμευση των κρατών μελών να ενισχύσουν τους ελέγχους συμμόρφωσης με τις εργασιακές διατάξεις στις οδικές μεταφορές. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλοι οι έλεγχοι διενεργήθηκαν από σημαντικά μειωμένο αριθμό υπαλλήλων επιβολής του νόμου σε όλα τα κράτη μέλη.

⁶ Το ελάχιστο ποσοστό υπολογίζεται χωριστά για κάθε κράτος μέλος, με βάση τον συνολικό αριθμό ημερών εργασίας ανά οδηγό κατά τη διετή περίοδο και τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που εμπίπτουν στους εν λόγω κανονισμούς. Οι δύο αυτοί συντελεστές πολλαπλασιαζόμενοι δίνουν τον συνολικό αριθμό των ημερών εργασίας των οδηγών οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εν λόγω κανονισμών και από το ποσό αυτό λαμβάνεται το 3% το οποίο συνιστά τον ελάχιστο αριθμό ελέγχων που πρέπει να διενεργούνται σε κάθε κράτος μέλος.

Όσον αφορά τον αριθμό των ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν πραγματικά ως προς τον ελάχιστο αριθμό ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχονται (διάγραμμα 2), είναι αξιοσημείωτο ότι τα περισσότερα κράτη μέλη διενήργησαν περισσότερους ελέγχους από όσους απαιτούνται από την οδηγία 2006/22/EK. Κράτη μέλη όπως η Ελλάδα, οι Κάτω Χώρες, η Δανία, η Ιταλία και η Λετονία, τα οποία δεν τήρησαν το όριο, καλούνται να λάβουν κατάλληλα διορθωτικά μέτρα για να διορθώσουν την κατάσταση αυτή. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν χρειάζεται να αναληφθεί δράση για να εξασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/EK.

Λεπτομερή περιγραφή τήρησης του ορίου περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο.



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

Όσον αφορά το είδος των ελέγχων, το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/EK ορίζει τον λόγο του αριθμού ελέγχων καθ'οδόν (από άποψη ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχονται) προς τον αριθμό ελέγχων σε εγκαταστάσεις, οι οποίοι πρέπει να ανέρχονται τουλάχιστον σε 30% και 50% αντίστοιχα. Πρέπει να τονιστεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/EK, ο υπολογισμός του ποσοστού αυτού πραγματοποιείται με βάση τον αριθμό των ελέγχων που διενεργούνται πραγματικά από κάθε κράτος μέλος και όχι με βάση τον ελάχιστο αριθμό ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχονται. Ωστόσο, για την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, οι περισσότεροι από τους ελέγχους διενεργήθηκαν καθ'οδόν. **Κατά μέσο όρο το 80% του συνόλου των ελέγχων διενεργήθηκαν καθ'οδόν, γεγονός που δείχνει ελαφρά βελτίωση από το 82% κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.** Μόνον η Ιρλανδία διενήργησε καθ'οδόν ελέγχους κάτω από το ελάχιστο όριο.

1.1 Έλεγχοι καθ'οδόν

Συνολικά, κατά τη διάρκεια του 2011 και του 2012 σε καθ' οδόν ελέγχους ελέγχθηκαν περισσότερα από 8,6⁷ εκατ. οχήματα και περίπου 8,7 εκατ. οδηγούς. Οι τιμές αυτές αντιπροσωπεύουν μείωση 11,3% και 19,4% αντίστοιχα ως προς την προηγούμενη περίοδο αναφοράς και οφείλονται σε αντίστοιχες αυξήσεις των ελέγχων σε εγκαταστάσεις. Δύο είναι οι λόγοι για τους οποίους ο αριθμός οδηγών είναι υψηλότερος του αριθμού οχημάτων: η διπλή επάνδρωση και τα ελλιπή στοιχεία εν προκειμένω από τη Δανία για τον αριθμό οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ' οδόν.

Οι περισσότεροι έλεγχοι στα κράτη μέλη αφορούσαν εγχώρια οχήματα και οδηγούς και ανήλθαν στο 69% και το 68% αντίστοιχα του συνόλου των οχημάτων και των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν. Μόνο σε οκτώ κράτη μέλη, ήτοι Αυστρία, Γαλλία, Ουγγαρία, Βέλγιο, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα και Σλοβενία, η τάση αυτή ήταν αντίστροφη, διότι ελέγχθηκαν περισσότερα μη εγχώρια οχήματα ή οδηγούς. Αυτό εξηγείται σε ορισμένες περιπτώσεις από το μέγεθος ή τη γεωγραφική θέση αυτών των κρατών μελών. Λεπτομερή ποσοστά περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο. Δεδομένου ότι η απαγόρευση διακρίσεων αποτελεί μία από τις θεμελιώδεις αρχές των Συνθηκών της ΕΕ, η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει το ενδεχόμενο λήψης κατάλληλων μέτρων για να εξασφαλιστεί η ίση μεταχείριση των οδηγών και των μεταφορικών επιχειρήσεων στα κράτη μέλη όπου διενεργούνται συχνότερα έλεγχοι σε σύγκριση με τους ελέγχους οδηγών μη μόνιμων κατοίκων και επιχειρήσεων μεταφορών.

1.2 Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Σημειώθηκε συγκεκριμένη πρόοδος στον αριθμό ελέγχων των επιχειρήσεων από τα κράτη μέλη, οι οποίοι υπερδιπλασιάστηκαν σε σύγκριση με την περίοδο αναφοράς 2007-2008. Κατά την περίοδο 2011-2012, οι έλεγχοι αυτοί ανήλθαν σε 146.000⁸ και αυξήθηκαν κατά 42% ως προς τους ελέγχους κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς που είχαν ανέλθει σε 103.000. Ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις άνω των 31,7 εκατ. ημερών εργασίας, το οποίο σημαίνει ότι ο ρυθμός αύξησης επιβραδύνθηκε διότι η αύξηση μεταξύ των περιόδων αναφοράς 2007-2008 και 2009-2010 ανήλθε σε 79%, ενώ σημειώθηκε αύξηση 20% μεταξύ της τρέχουσας και της προηγούμενης περιόδου. Η δυναμική των εξελίξεων αυτών πρέπει να εξεταστεί σε συνδυασμό με την αύξηση των ελάχιστων ορίων που σημειώθηκε κατά τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς⁹. Συνεπώς, η γενική αύξηση κατά 8,7% του αριθμού των ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν τόσο καθ' οδόν όσο και σε εγκαταστάσεις και οι μειώσεις των ελεγχθέντων οχημάτων και οδηγών καθ' οδόν οδήγησαν σε εντατικότερους ελέγχους στις εγκαταστάσεις.

⁷ Η Δανία δεν διαβίβασε τον αριθμό οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ' οδόν.

⁸ Η Φινλανδία δεν υπέβαλε στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις για την περίοδο αναφοράς 2011-2012. Για την περίοδο 2009-2010, η Φινλανδία, το Λουξεμβούργο, η Ισπανία και η Σουηδία δεν παρείχαν δεδομένα σχετικά με τον αριθμό των επιχειρήσεων που ελέγχθηκαν.

⁹ Το 2008, το όριο αυξήθηκε από 1% σε 2% και το 2010 αυξήθηκε σε 3%, ενώ δεν επήλθαν αλλαγές στο όριο κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς.

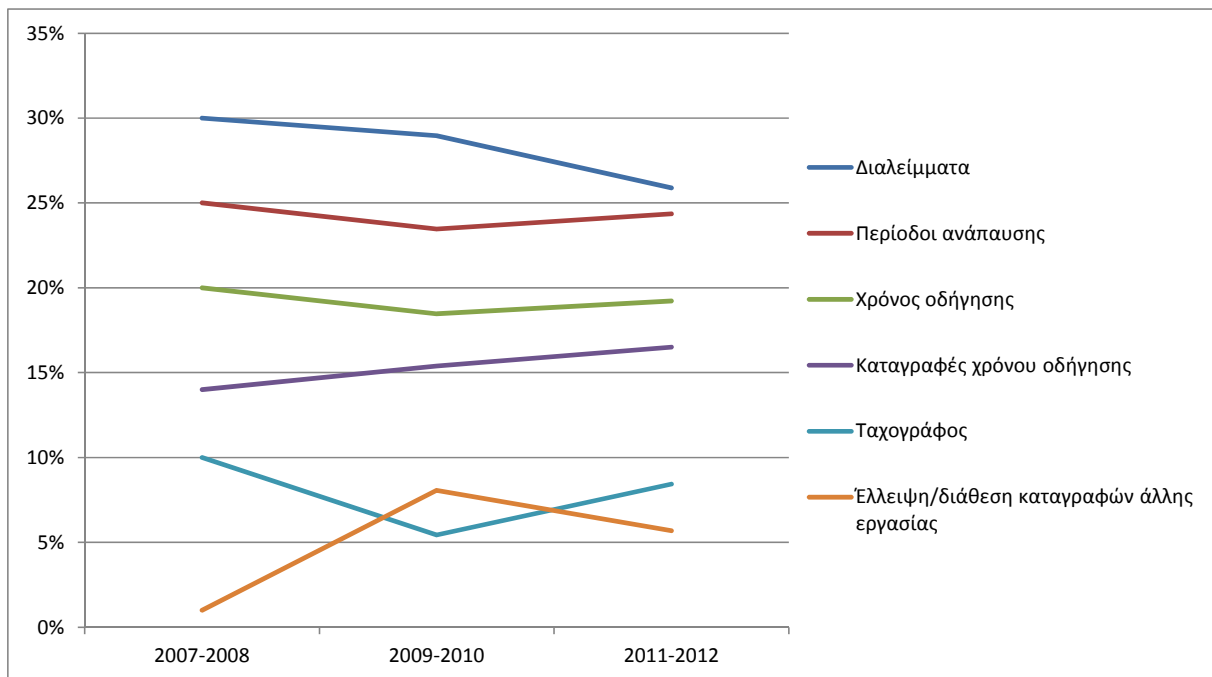
2. Παραβάσεις

Όλα τα κράτη μέλη έδωσαν στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπίστωσαν, μολονότι παρατηρούνται διαφορές στο επίπεδο λεπτομερειών. **Μετά από σημαντική και συνεχή αύξηση των παραβάσεων που είχαν αναφερθεί κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 6 ετών σε ευρωπαϊκό επίπεδο λόγω της αύξησης των ελάχιστων ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχονται, σημειώνεται αντίστροφη τάση στην τρέχουσα περίοδο υποβολής εκθέσεων, κατά την οποία σημειώθηκε μείωση του αριθμού των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν της τάξης του 14% σε σύγκριση με την τελευταία περίοδο.** Ο αριθμός αυτός πρέπει να εξεταστεί σε συνδυασμό με την αύξηση κατά 8,7% του αριθμού των ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν. Σε πραγματικές τιμές, διαπιστώνεται μείωση από 4,5 εκατ. παραβάσεις που είχαν αναφερθεί για την περίοδο 2009-2010 σε περίπου 3,9 εκατ. κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Η αλλαγή αυτή θα μπορούσε να εξηγηθεί από τη βελτίωση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της εργασιακής νομοθεσίας χάρη σε καθιερωμένες πρακτικές επιβολής των κανόνων και τη μεγαλύτερη γνώση των εργασιακών κανόνων από τους οδηγούς. Αυτό βασίζεται στην παραδοχή ότι οι πρακτικές παραποίησης του ταχογράφου δεν αλλοίωσαν αισθητά τα ευρήματα των ελέγχων.

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

Περίοδος	Διαλείμματα	Περίοδοι ανάπαυσης	Χρόνος οδήγησης	Καταγραφές χρόνου οδήγησης	Ταχογράφος	Έλλειψη/ διαθεσιμότητα καταγραφών άλλης εργασίας
2011-2012	26%	24%	19%	17%	8%	6%
2009-2010	29%	23%	18%	15%	5%	8%
2007-2008	30%	25%	20%	14%	10%	1%

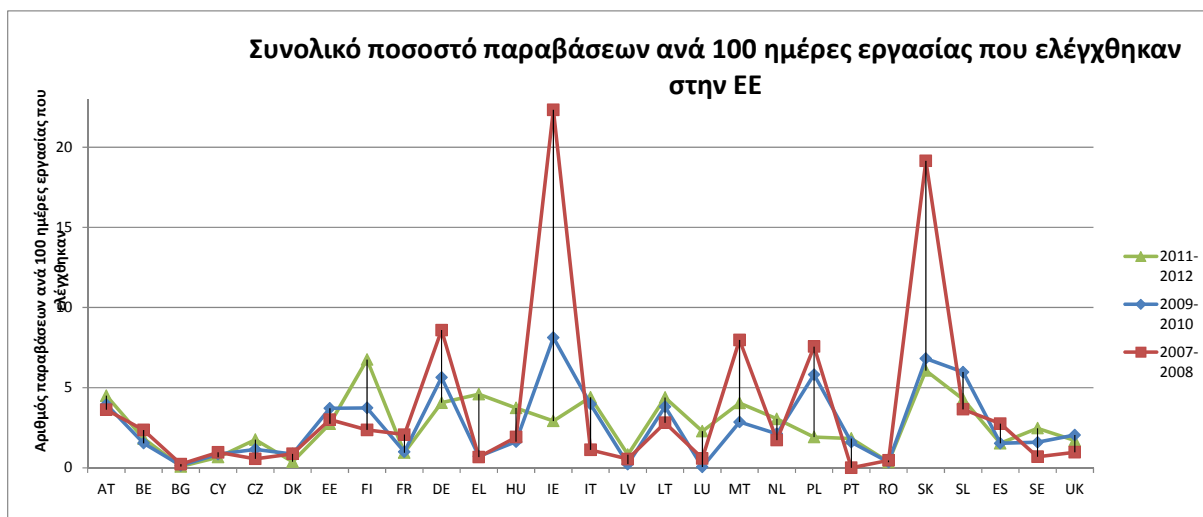
Πίνακας 1 - Κατηγορίες παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ'οδόν και σε εγκαταστάσεις



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

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

Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, κατά την περίοδο 2011-2012 το μέσο ποσοστό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν μειώθηκε σημαντικά κατά 22% και αφορούσε 2,43 παραβάσεις ανά 100 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν. Φαίνεται ότι **οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις είναι πιο αποτελεσματικοί από τους ad hoc ελέγχους καθ'οδόν**, διότι το ποσοστό διαπίστωσης σε εγκαταστάσεις είναι τριπλάσιο εκείνου καθ'οδόν. Πρέπει, εντούτοις, να σημειωθεί ότι κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, το ποσοστό διαπίστωσης παραβάσεων σε εγκαταστάσεις ήταν πενταπλάσιο του ποσοστού παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους καθ'οδόν. Η αλλαγή αυτή οφείλεται κυρίως σε σημαντική μείωση των ποσοστών διαπίστωσης σε εγκαταστάσεις από 8,65 την περίοδο 2009-2010 σε 5,29 κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς. Υπάρχουν τεράστιες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στα ποσοστά διαπίστωσης παραβάσεων σε εγκαταστάσεις ανά 100 ημέρες ελέγχου, τα οποία κυμαίνονται από 0,01 στη Βουλγαρία έως 22,38 στη Γερμανία. Φαίνεται ότι η μεταβολή του μέσου ποσοστού διαπίστωσης παραβάσεων στην ΕΕ σε εγκαταστάσεις επηρεάζεται από σημαντική μείωση (κατά 27%) του αριθμού των παραβάσεων σε εγκαταστάσεις που αναφέρθηκαν στη Γερμανία, η οποία κατά την περίοδο αναφοράς είχε πάντοτε το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις στην Ευρώπη (53,9%).



Διάγραμμα 4 — Αριθμός παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά 100 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν κατά τις περιόδους 2007-2008, 2009-2010 και 2011-2012

Παρά τις αποκλίνουσες διακυμάνσεις σε διάφορα κράτη μέλη όσον αφορά τον αριθμό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά περίοδο αναφοράς¹⁰, κατά μέσο όρο, υπάρχει διακριτή μείωση του αριθμού των παραβάσεων που αναφέρθηκαν, η οποία είναι ακόμη πιο εμφανής εάν ληφθεί υπόψη η αύξηση του αριθμού των ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν. Λεπτομερή περιγραφή των ποσοστών διαπίστωσης παραβάσεων περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο. Αυτές οι αποκλίσεις όσον αφορά τα ποσοστά διαπίστωσης αναδεικνύουν το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση απέχει πολύ από την επίτευξη εναρμονισμένης επιβολής λόγω των διαφορετικών πόρων και πρακτικών επιβολής κατά τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τη νομοθεσία οδικών μεταφορών, καθώς και λόγω των διαφορετικών συστημάτων επιβολής κυρώσεων.

2.1 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους καθ' οδόν

Κατά την περίοδο 2011-2012, διαπιστώθηκαν σε ευρωπαϊκό επίπεδο 2,2 εκατ. παραβάσεις σε ελέγχους καθ' οδόν, οι οποίες αντιπροσώπευαν το 58% του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν τόσο σε ελέγχους καθ' οδόν όσο και σε ελέγχους σε εγκαταστάσεις. Αυτό δείχνει μείωση σε ποσοτικούς όρους κατά σχεδόν 50 χιλιάδες, δηλαδή κατά 2% ως προς την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Ανά 100 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν διαπιστώθηκαν 1,74 παραβάσεις σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς κατά την οποία είχαν διαπιστωθεί 1,9 παραβάσεις.

Κατά μέσο όρο το 64% των παραβάσεων διαπιστώθηκαν σε οχήματα ταξινομημένα στο εκάστοτε κράτος μέλος¹¹, ποσοστό που συσχετίζεται με το 69% των ελεγχθέντων οχημάτων

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

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

εθνικής ταξινόμησης στην Ευρώπη. Ωστόσο, υπάρχουν κράτη μέλη στα οποία ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν με αλλοδαπούς ήταν υψηλότερος, ήτοι το Λουξεμβούργο (75%), το Βέλγιο (72%), η Λιθουανία (59%), η Σουηδία (57%), η Βουλγαρία (56%), η Σλοβενία (55%), η Αυστρία (55%), η Γαλλία (54%) και το Ηνωμένο Βασίλειο (53%). Η τάση αυτή μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι όλα αυτά τα κράτη μέλη διενήργησαν περισσότερους ελέγχους σε οχήματα αλλοδαπών, εξαιρουμένων της Βουλγαρίας, της Σουηδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου. Στην περίπτωση αυτών των τριών κρατών μελών, οι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν από μη μόνιμους κατοίκους είναι δυσανάλογα συχνότερες. Στην περίπτωση ιδίως της Βουλγαρίας, όπου στο 25% των αλλοδαπών οχημάτων που ελέγχθηκαν διαπιστώθηκαν 56% παραβάσεις, και της Σουηδίας που στο 34% των ελέγχων αλλοδαπών οχημάτων διαπιστώθηκαν 57% παραβάσεις. Η αύξηση των παραβάσεων που διαπράχθηκαν από μη κατοίκους ενδέχεται να είναι ανησυχητική στη Σουηδία, διότι το ποσοστό σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς αυξήθηκε από 31% σε 57%. Αξίζει να προστεθεί ότι αυτή η τάση συνεχίζεται από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς σε κράτη μέλη όπως το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο, η Σλοβενία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

2.2 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους σε εγκαταστάσεις

Κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, τα κράτη μέλη ανέφεραν συνολικά περισσότερες από 1,6 εκατ. παραβάσεις οι οποίες διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων, αριθμός που αντιστοιχεί στο 42% του συνολικού αριθμού των παραβάσεων. Αυτό σημαίνει μείωση της τάξεως του 26% σε σύγκριση με την προηγούμενη διετή περίοδο. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να εξεταστούν σε συσχέτισμό με τον αριθμό των επιχειρήσεων που ελέγχθηκαν, ο οποίος αυξήθηκε κατά 42%¹². Λαμβανομένων υπόψη των δύο αυτών πτυχών, θα μπορούσε να σημειωθεί πραγματική βελτίωση στην τήρηση των εργασιακών κανόνων.

Όσον αφορά τη συχνότητα των παραβάσεων που αναφέρθηκαν ανά 100 ημέρες εργασίας που ελέγχθηκαν, ο ευρωπαϊκός μέσος όρος σηματοδότησε θετική τάση και μειώθηκε από 8,65 σε 5,29. Εάν εξεταστεί σε συνδυασμό με την ελαφρά μείωση της συχνότητας των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ'οδόν, είναι δυνατόν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι όλες οι δραστηριότητες που αποσκοπούν στη βελτίωση της συμμόρφωσης με την εργασιακή νομοθεσία στον τομέα των οδικών μεταφορών αρχίζουν να αποδίδουν.

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

1. Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο πραγματεύεται την εφαρμογή από τα κράτη μέλη κατά την περίοδο 2011-2012 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 στην Επιτροπή ανά διετία έκθεση σχετικά με την εφαρμογή

¹² Βλέπε υποσημείωση 12.

της, αναφέροντας τις απόψεις εργοδοτών και εργαζομένων σε εθνικό επίπεδο. Περιγραφικά στοιχεία σχετικά με τη μεταφορά της εν λόγω οδηγίας στα κράτη μέλη, τις απόψεις των ενδιαφερομένων μερών σχετικά με την εφαρμογή και την παρακολούθηση, τις ρυθμίσεις ελέγχου στα κράτη μέλη και τα ζητήματα επιβολής περιλαμβάνει το συνοδευτικό έγγραφο.

2. Οδηγία 2002/15/EK

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

Δεδομένου ότι η παρούσα οδηγία καθορίζει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τις ώρες εργασίας ειδικά στον τομέα των οδικών μεταφορών, η οδηγία θεωρείται εξειδίκευση (*lex specialis*) της γενικής οδηγίας 2003/88/EK¹³ για τον χρόνο εργασίας, η οποία καθορίζει βασικές απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας για όλους τους εργαζόμενους. Ωστόσο, το άρθρο 31 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης περιέχει διατάξεις σχετικά με τον χρόνο και τις συνθήκες εργασίας, οι οποίες πρέπει να τηρούνται κατά την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ. Ορισμένες βασικές διατάξεις περί προστασίας της γενικής οδηγίας για τον χρόνο εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων για την ετήσια άδεια και τη δωρεάν αξιολόγηση της υγείας των εργαζομένων τη νύχτα, ισχύουν και για τους μετακινούμενους εργαζόμενους στον τομέα των οδικών μεταφορών.

3. Υποβολή και ποιότητα των εθνικών εκθέσεων

Η Επιτροπή καθιέρωσε κοινό μορφότυπο υποβολής εκθέσεων ώστε να διευκολύνει την υποβολή των εκθέσεων από τα κράτη μέλη, να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος και να αποτρέπεται η υπερβολική καθυστέρηση στην υποβολή των εκθέσεων από τα κράτη μέλη. Η ποιότητα των εκθέσεων ποικίλλει πάντως αισθητά. Οι Κάτω Χώρες δεν παρείχαν καμία πληροφορία και ανέφεραν ότι δεν υπάρχουν αλλαγές σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο. Οι εκθέσεις πολλών κρατών μελών¹⁴ ήταν ελλιπείς. Οι περισσότερες εθνικές εκθέσεις περιείχαν πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK, καθώς και για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της. Ωστόσο, λόγω ελλιπών εκθέσεων, τα αποτελέσματα της παρούσας ανάλυσης δεν μπορούν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικά για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

4. Πτυχές της εφαρμογής στα κράτη μέλη

Η επισκόπηση των νομοθετικών πράξεων για τη μεταφορά της οδηγίας 2002/15/EK σε εθνικό επίπεδο περιλαμβάνεται στο συνοδευτικό έγγραφο. Κατά τη διάρκεια της παρούσας περιόδου

¹³ 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).

¹⁴ Βέλγιο, Κύπρος, Ουγγαρία, Λετονία, Κάτω Χώρες, Ρουμανία και Σουηδία.

αναφοράς, **πολλά κράτη μέλη κοινοποίησαν τροποποιήσεις του νομοθετικού πλαισίου προκειμένου να συμπεριληφθούν οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί στο πεδίο εφαρμογής του**· συγκεκριμένα η Βουλγαρία, η Δανία, η Γερμανία, η Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα (εν εξελίξει), η Πολωνία, η Πορτογαλία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Όσον αφορά τις συλλογικές συμβάσεις, παρατηρούνται αποκλίνοντα συστήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κυμαίνονται από τη μη σύναψη συλλογικών συμβάσεων (π.χ. στη Μάλτα) έως κατεστημένες συλλογικές συμβάσεις οι οποίες μπορούν να προβλέπουν παρέκκλιση από το όριο του χρόνου εργασίας (π.χ. στην Ιταλία). Στην Ισπανία, η συλλογική σύμβαση-πλαίσιο στον τομέα των οδικών μεταφορών αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης σε κυβερνητικό επίπεδο και συνάφθηκαν 26 συλλογικές συμβάσεις σε επίπεδο αυτόνομης κοινότητας ή επαρχίας. Στο Λουξεμβούργο, οι συλλογικές συμβάσεις είχαν συναφθεί για τους οδηγούς λεωφορείων και άλλους εργαζόμενους ιδιωτικών επιχειρήσεων λεωφορείων, καθώς και στον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής.

Η Πορτογαλία ανέφερε θετικές πτυχές της μεταφοράς χάρη στην αποσαφήνιση των περιόδων διαθεσιμότητας και της οργάνωσης του χρόνου εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων. Η Λιθουανία και η Εσθονία βεβαίωσαν ότι δεν αντιμετώπισαν δυσκολίες στην εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK, διότι η Λιθουανία μερίμνησε για την εκπαίδευση και τη διαβούλευση με τους εργοδότες και τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους τους.

Η οδηγία 2002/15/EK θεωρήθηκε ως καλή δέσμη ρυθμίσεων που διευκολύνει την ερμηνεία του χρόνου εργασίας και των ορίων του. Ωστόσο, η Ελλάδα επεσήμανε ότι ορισμένες διατάξεις της εν λόγω οδηγίας αλληλεπικαλύπτονται με εκείνες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, γεγονός που αποτελεί πηγή προβλημάτων για τις επιχειρήσεις και τους εργαζομένους. Η Ισπανία διαπίστωσε προβλήματα κατά την εφαρμογή των κανόνων στον υπολογισμό των περιόδων διαθεσιμότητας των οδηγών. Το ίδιο θέμα ανέφερε η Τσεχική Δημοκρατία. Υπάρχει σύγχυση όσον αφορά την εφαρμογή της διάταξης για τον χρόνο εργασίας, ιδίως όταν οι οδηγοί καταναλώνουν χρόνο αναμονής μεταξύ δύο περιόδων εργασίας και οι χρόνοι αυτοί είναι εκ των προτέρων γνωστοί¹⁵.

Σε γενικές γραμμές, για να διευκολύνουν την πρακτική εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK, η Ιρλανδία και η Σουηδία συνέταξαν και διένειμαν στις επιχειρήσεις καθοδηγητικό υλικό με αντικείμενο τον τρόπο συμμόρφωσης με τις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας.

4.1 Παραβιάσεις των κανόνων για τον χρόνο εργασίας

¹⁵ Το άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/EK ορίζει τον «χρόνο εργασίας» ως «κάθε περίοδο από την έναρξη έως τη λήξη της εργασίας, εντός της οποίας ο μετακινούμενος εργαζόμενος ενρίζεται στη θέση εργασίας του, στη διάθεση του εργοδότη και ασκεί τα καθήκοντα ή τις δραστηριότητές του, ήτοι: 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 και οφείλει να ενρίζεται στη θέση εργασίας του, έτοιμος να αναλάβει τη συνήθη εργασία του, εκτελώντας ορισμένα καθήκοντα που συνδέονται με την υπηρεσία, ιδίως κατά τις περιόδους αναμονής φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όταν δεν μπορεί να εκτιμηθεί εκ των προτέρων η προβλεπόμενη διάρκειά τους».

Λίγα είναι τα κράτη μέλη¹⁶ που υπέβαλαν στατιστικά στοιχεία για τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, τα οποία δεν επαρκούν για την εξαγωγή γενικών συμπερασμάτων. Σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, τα ίδια ολιγάριθμα κράτη μέλη διαβίβασαν στοιχεία για παραβάσεις. Όλα τα κράτη μέλη καλούνται να τα συμπεριλάβουν στις επόμενες εκθέσεις.

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

Δεκαέξι κράτη μέλη¹⁷ επιβεβαίωσαν ότι πραγματοποίησαν διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερόμενους, όπως απαιτείται από την οδηγία 2002/15/EK, γεγονός που συνιστά βελτίωση ως προς την περίοδο αναφοράς 2007-2008, όταν μόνον εννέα κράτη μέλη είχαν αναφέρει την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής.

Σε γενικές γραμμές, εργοδότες και εργαζόμενοι συμφώνησαν ότι η οδηγία 2002/15/EK συνέβαλε στην προστασία της υγείας και της ασφάλειας των οδηγών. Στην Ιρλανδία, οι εργοδότες εξέφρασαν την άποψη ότι με τους περιορισμούς στον χρόνο εργασίας βελτιώθηκε η ελκυστικότητα του επαγγέλματος του οδηγού. Ορισμένοι εθνικοί κοινωνικοί εταίροι διατύπωσαν ανησυχίες για την έλλειψη συνοχής στους κανόνες επιβολής και εφαρμογής της ισχύουσας νομοθεσίας και εξέφρασαν την ανάγκη να διευκρινισθούν ορισμένες ειδικές πτυχές, όπως η αποζημίωση για τη νυκτερινή εργασία. Λεπτομερέστερες απόψεις των συμμετεχόντων στη διαβούλευση περιέχει το συνοδευτικό έγγραφο.

IV. Συμπεράσματα

Η παρούσα έκθεση αναλύει τις εξελίξεις στην εφαρμογή και την επιβολή κατά την περίοδο 2011-2012 σε όλα τα κράτη μέλη, όσον αφορά τη συμμόρφωση με τους εργασιακούς κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

Από την έκθεση προκύπτει ότι σημειώθηκαν ορισμένες βελτιώσεις όσον αφορά την επιβολή και την εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με τις εργασιακές ρυθμίσεις. Κατά μέσο όρο, ο συνολικός αριθμός ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν στην ΕΕ αυξήθηκε κατά 8,7%, από σχεδόν 146 εκατ. σε περίπου 158,6 εκατ. ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν, ενώ το ελάχιστο

¹⁶ Αυστρία, Βουλγαρία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Ελλάδα, Πολωνία, Ισπανία.

¹⁷ Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Δανία, Εσθονία, Ελλάδα, Ισπανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ιρλανδία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ηνωμένο Βασίλειο.

όριο των ελέγχων του 3% παρέμεινε αμετάβλητο. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλοι οι έλεγχοι διενεργήθηκαν από σημαντικό μειωμένο αριθμό υπαλλήλων επιβολής του νόμου σε όλα τα κράτη μέλη. Η αύξηση αυτή επιβεβαιώνει τη γενική δέσμευση των κρατών μελών να ενισχύσουν τους ελέγχους συμμόρφωσης με τις εργασιακές διατάξεις στις οδικές μεταφορές. Ωστόσο, όπως και στις προηγούμενες δύο εκθέσεις, τα περισσότερα κράτη μέλη δεν κάλυψαν το όριο του τουλάχιστον 50% του συνόλου των ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν σε εγκαταστάσεις και η συντριπτική πλειονότητα των ελέγχων πραγματοποιήθηκαν καθ'οδόν. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί τις εξελίξεις στο πεδίο αυτό. Σε περίπτωση που δεν επέλθουν βελτιώσεις κατά την επόμενη περίοδο υποβολής εκθέσεων 2013-2014 σε συγκεκριμένα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα διενεργήσει επίσημη έρευνα με τα κράτη μέλη που δεν συμμορφώνονται με την απαίτηση για ελέγχους σε εγκαταστάσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, το κατώτατο όριο ελάχιστων ελέγχων του αριθμού των ημερών εργασίας των οδηγών οχημάτων θα ανέλθει στο 4% όταν το 90% όλων των ελεγχόμενων οχημάτων θα διαθέτουν ψηφιακό ταχογράφο. Κατά την παρούσα περίοδο αναφοράς το 56% των οχημάτων που υποβλήθηκαν σε ελέγχους καθ'οδόν ήταν εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο. Ως εκ τούτου, δεν είναι βάσιμη η αύξηση του ελαχίστου ορίου των ελέγχων στο 4% των ημερών εργασίας των οδηγών.

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

Μετά από σημαντική και συνεχή αύξηση των παραβάσεων κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 6 ετών σε ευρωπαϊκό επίπεδο η οποία συνδέεται με την αύξηση των ελάχιστων ημερών εργασίας που πρέπει να ελέγχονται, σημειώνεται αντίστροφη τάση κατά την τρέχουσα περίοδο υποβολής εκθέσεων, κατά την οποία σημειώθηκε μείωση του αριθμού των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε σύγκριση με την τελευταία περίοδο. Η αλλαγή αυτή σε συνδυασμό με την αύξηση του αριθμού ημερών εργασίας που ελέγχθηκαν θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως βελτίωση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της εργασιακής νομοθεσίας χάρη σε καθιερωμένες πρακτικές επιβολής των κανόνων και στη μεγαλύτερη γνώση των εργασιακών κανόνων από τους οδηγούς. Για τον σκοπό αυτό, οι προσπάθειες των κρατών μελών και της Επιτροπής, όπως καθοδηγητικά σημειώματα, εκπαιδευτικά σεμινάρια για τους φορείς επιβολής της νομοθεσίας κ.λπ. αρχίζουν να αποδίδουν αποτελέσματα.

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

Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη διαβίβασαν πληροφορίες για συντονισμένους ελέγχους οι οποίοι παρουσιάζουν βελτίωση σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, όχι μόνο από την άποψη της ποιότητας, αλλά και του πλήθους των πρωτοβουλιών συνεργασίας που αναλήφθηκαν. Η συνεργασία πραγματοποιείται ως επί το πλείστον μεταξύ γειτονικών κρατών μελών και συμπληρώνεται από δράσεις στο πλαίσιο του Euro Contrôle Route (ECR), το οποίο προβλέπει τη συνεργασία σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Οι εθνικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/EK, λόγω ελλειπών πληροφοριών, δεν επιτρέπουν εμπειριστατωμένη ανάλυση των επιπτώσεων της εν λόγω νομοθετικής πράξης σχετικά με την υγεία και την ασφάλεια των οδηγών ή την οδική ασφάλεια. Πολλά κράτη μέλη περιέλαβαν τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς στο πεδίο εφαρμογής των νομοθετικών τους πλαισίων, έστω και αν ορισμένες φορές θεωρείται ότι αυτό προκαλεί προβλήματα επιβολής.

Η πλειονότητα των κρατών μελών επιβεβαίωσαν ότι είχε πραγματοποιηθεί διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους. Σε γενικές γραμμές, οι κοινωνικοί εταίροι αναγνώρισαν ότι η κατάλληλη επιβολή της οδηγίας 2002/15/EK αποτελεί προϋπόθεση για την εξασφάλιση κατάλληλων συνθηκών εργασίας και την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Για να αξιολογηθούν άλλες σημαντικές πτυχές της εφαρμογής των εργασιακών κανόνων στις οδικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής της νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και της εφαρμογής εξαιρέσεων και κυρώσεων υπό το πρίσμα του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή θα δρομολογήσει συνολική αξιολόγηση της λειτουργίας της εργασιακής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών.