

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/22/ΕΚ όσον αφορά τις απαιτήσεις επιβολής και τη θέσπιση ειδικών κανόνων σχετικά με την οδηγία 96/71/ΕΚ και την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών»**

[COM(2017) 278 final — 2017/0121 (COD)]

και

**«Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχυγράφων»**

[COM(2017) 277 final — 2017/0122 (COD)]

(2018/C 197/08)

Εισηγήτρια: η κ. **Tanja BUZEK** (DE-II)

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 15.6.2017 Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 20.6.2017
Νομική βάση:	Άρθρο 91 της ΣΛΕΕ
Αρμόδιο τμήμα	Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών
Υιοθετήθηκε από το τμήμα	4.1.2018
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	18.1.2018
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	531
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	173/89/17

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει τον σημαντικό ρόλο των μεταφορών ως κινητήριας δύναμης της οικονομίας της ΕΕ και υποστηρίζει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις φιλόδοξες προθέσεις της να διασφαλίσει ότι η ΕΕ θα εξακολουθήσει να κατέχει ηγετική θέση στην καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα στο μέλλον. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι το ουσιαστικό εργαλείο προς τούτο παραμένει μια λειτουργική και πλήρως ολοκληρωμένη ενιαία αγορά στον τομέα των μεταφορών, η οποία να είναι κοινωνικά βιώσιμη και να ελαχιστοποιεί τον διοικητικό φόρτο.

1.2. Ωστόσο, ειδικότερα όσον αφορά την περαιτέρω ανάπτυξη των οδικών μεταφορών, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι υπάρχουν επίσης περιορισμοί που απορρέουν από την έλλειψη χώρου για την κατασκευή δρόμων και σημείων στάθμευσης, από την έλλειψη κοινωνικής αποδοχής σε πολλές περιοχές της Ευρώπης για περιβαλλοντικούς λόγους, από το ανεπίλυτο ζήτημα της οδικής ασφάλειας, καθώς και από τη σημασία της ισορροπίας μεταξύ της επαγγελματικής και της ιδιωτικής ζωής των οδηγών. Τα όρια αυτά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη σε όλες τις νομοθετικές και μη πρωτοβουλίες της ΕΕ στο πεδίο αυτό. Επιπλέον, χάρη στα μελλοντικά οικονομικά υποδείγματα ενδέχεται να μειωθούν οι οδικές μεταφορές με την αναζήτηση περισσότερο βιώσιμων μορφών οργάνωσης της παραγωγής και της διανομής.

1.3. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή αναλαμβάνει την πρωτοβουλία να αποσαφηνίσει το κανονιστικό πλαίσιο για τις οδικές μεταφορές και να διασφαλίσει καλύτερη επιβολή της νομοθεσίας και στενότερη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, καταπολεμώντας ταυτόχρονα το κοινωνικό ντάμπινγκ, νοούμενο ως όλες οι πρακτικές που προσπαθούν να παρακλιμακώσουν ή να παραβιάζουν τους κανόνες πρόσβασης στην αγορά (εικονικές εταιρείες) για την απόκτηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων βάσει της διερευνητικής γνωμοδότησης της ΕΟΚΕ TEN/575 και σύμφωνα με την οδηγία 2014/67/ΕΕ για την εφαρμογή, και εξασφαλίζοντας συνεπώς την εύρυθμη λειτουργία δικαίως εσωτερικής αγοράς και τον πλήρη σεβασμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων του κλάδου.

1.4. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι οι προτεινόμενες αλλαγές στη νομοθεσία σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, καθώς και με την απόσπαση οδηγών, δεν αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα προβλήματα που εντοπίζονται

σε πολλές πτυχές των οδικών μεταφορών και, μεταξύ άλλων, δεν καθιστούν τους κανόνες απλούστερους, σαφέστερους και περισσότερο εκτελεστούς. Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, οι αδυναμίες των προτάσεων οφείλονται στην ανεπαρκή ανάλυση των προβλημάτων. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι προτάσεις για την κοινωνική νομοθεσία δεν ανταποκρίνονται στους ίδιους τους στόχους πολιτικής της Επιτροπής, ενώ επικρατεί νομική αβεβαιότητα. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι η πρωτοβουλία έχει προκαλέσει αντικρουόμενες απόψεις μεταξύ των κρατών μελών, των κοινωνικών εταίρων και των ιδίων των μεταφορέων.

1.5. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι ο μόνος τρόπος για να επιτευχθεί το θεματολόγιο της Επιτροπής για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους είναι η εγγύηση των κοινωνικών δικαιωμάτων, η διασφάλιση τόσο της επιβολής όσο και της εκτελεστότητας των κανόνων, αλλά και η εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού με παράλληλη μείωση των επαχθών διαδικασιών. Η εσωτερική αγορά πρέπει να λειτουργεί για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς και σε όλα τα κράτη μέλη, τόσο παλαιά όσο και νέα.

1.6. Όσον αφορά την παράταση της περιόδου αναφοράς για τη διανομή περιόδων ανάπαυσης από δύο σε τέσσερις εβδομάδες, η ΕΟΚΕ σημειώνει τις προσπάθειες της Επιτροπής να αντιμετωπίσει τις απαιτήσεις του κλάδου και των μεταφορέων για μεγαλύτερη ευελιξία στις οδικές μεταφορές, εκφράζει ωστόσο, επισημαίνει ότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επηρεάσει τη λεπτή ισορροπία μεταξύ θεμιτού ανταγωνισμού, υγείας και ασφάλειας των οδηγών και οδικής ασφάλειας, καθώς και την κοινή εναρμονισμένη ερμηνεία των κανόνων, καθιστώντας παράλληλα δυσχερέστερη την επιβολή και τον έλεγχό τους.

1.7. Η ΕΟΚΕ καλεί τον νομοθέτη να εξετάσει επίσης το ενδεχόμενο αντιστάθμισης της μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε σχέση με τις περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης, σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό. Όσον αφορά τα διαλείμματα, η ΕΟΚΕ προτείνει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αξιολόγησης επιπτώσεων σχετικά με τη δυνατότητα να επαφίεται στην κρίση του οδηγού μια πιο ευέλικτη διανομή των 45 λεπτών διαλείμματος μέσα σε περίοδο 6 ωρών. Η εκτίμηση επιπτώσεων θα πρέπει να εστιάσει στη δυνατότητα του οδηγού να χρησιμοποιεί το διάλειμμα για ανάπαυση και αναζωογόνηση μέσα στο διάστημα των εννέα ή, αντίστοιχα, δέκα ωρών οδήγησης.

1.8. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, οι προτεινόμενες αλλαγές δεν περιλαμβάνουν ενδελεχή αξιολόγηση της ασφάλειας των επιβατών, των οδηγών ή της οδικής ασφάλειας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ θα επικροτούσε την εκπόνηση γενικής μελέτης σε επίπεδο ΕΕ για την κόπωση των οδηγών και εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν πρότεινε λύσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού.

1.9. Ως προς το κρίσιμης σημασίας πλαίσιο της τιμολόγησης στον τομέα των μεταφορών, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι είναι ζωτικής σημασίας να θεσπιστούν κανόνες που να μπορούν να εγγυώνται αποτελεσματικά ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους φορείς οδικών μεταφορών, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, καθώς και για όλους τους μετακινούμενους εργαζόμενους, χωρίς να δημιουργούνται νέα εμπόδια στην εσωτερική αγορά ή να περιορίζεται η κοινωνική νομοθεσία.

1.10. Η ΕΟΚΕ επικροτεί τη δήλωση της Επιτροπής ότι είναι απαραίτητη η αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων και υπογραμμίζει τη σημασία της στενής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών και της αποτελεσματικής ανταλλαγής πληροφοριών. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί καλύτερη επιβολή των υφιστάμενων κανόνων για τον χρόνο ανάπαυσης πριν να εξεταστεί η θέσπιση πιο ευέλικτων χωρίς επαρκή αποδεικτική βάση.

1.11. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή να σημειώσει πρόοδο προς την κατεύθυνση της έξυπνης επιβολής και να παράσχει κάθε δυνατή υποστήριξη για την πλήρη εισαγωγή και χρήση συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας· ζητεί επίσης από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παράσχουν στις αρχές επιβολής του νόμου πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα, αξιοποιώντας με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για τον σκοπό αυτό το Ευρωπαϊκό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU).

1.12. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να θεσπίσει σαφή μέτρα επιβολής ώστε να εξαιρεθεί ο κίνδυνος χειραγώγησης των ψηφιακών ταχογράφων α) προωθώντας την προθεσμία για την εισαγωγή του «έξυπνου» ταχογράφου σε όλα τα επαγγελματικά οχήματα που εκτελούν ενδομεταφορές και διεθνείς μεταφορές· και β) αναπτύσσοντας όλα τα απαραίτητα καινοτόμα τεχνολογικά μέσα ώστε να διασφαλιστεί η ακρίβεια των χειροκίνητων καταχωρίσεων των στοιχείων του ταχογράφου, για παράδειγμα με τη σύνδεση αισθητήρα βάρους με τον ταχογράφο ως αποτελεσματικότερο μέσο για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων φόρτωσης και εκφόρτωσης, οι οποίες αποτελούν ουσιαστικά μέρος του χρόνου εργασίας των οδηγών.

1.13. Η ΕΟΚΕ συνιστά επίσης στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα των ασφαλών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της τρέχουσας περιορισμένης διαθεσιμότητας χώρων με κατάλληλες εγκαταστάσεις για τους οδηγούς, χωρίς τους οποίους υπάρχει κίνδυνος η δέσμη μέτρων για την κινητικότητα να καταστήσει την υποχρέωση ανάπαυσης εκτός του θαλάμου οδήγησης νεκρό γράμμα. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε διεξοδικό έλεγχο του υφιστάμενου δικτύου στάθμευσης στα κράτη μέλη, ιδίως σε γεωγραφικά απομακρυσμένες οδούς και διαδρόμους μεταφορών, καθώς και να αναπτύξει χάρτη πορείας για την εξάλειψη των σημείων χωρίς κάλυψη κινητής τηλεφωνίας στις περιοχές αυτές, διότι τούτο είναι κείμενο για την αποτελεσματική εφαρμογή της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα.

1.14. Η ΕΟΚΕ καλεί τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι η εβδομαδιαία ανάπαυση και η αντισταθμιστική εβδομαδιαία ανάπαυση θα πρέπει να λαμβάνουν χώρα σε συνθήκες κατάλληλου καταλύματος, με πρόσβαση σε ατομικές εγκαταστάσεις υγιεινής και σε τροφή, διασφαλίζοντας την επένδυση και την κατασκευή ποιοτικών οδικών υποδομών. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ εκφράζει ιδιαίτερη ικανοποίηση για την πρόσφατη απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) της 20ής Δεκεμβρίου 2017, η οποία επιβεβαιώνει ότι η εν λόγω περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να διανύεται εκτός του οχήματος· καλεί επίσης την Επιτροπή να διευκρινίσει ότι οι επιχειρήσεις φέρουν την οικονομική ευθύνη για τον επαναπατρισμό του/της οδηγού στον τόπο διαμονής του/της, καθώς αυτό δεν θα πρέπει να επιβαρύνει οικονομικά τον/την οδηγό.

1.15. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ έχει καιρία σημασία για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τις επιχειρήσεις. Η ΕΟΚΕ τάσσεται επίσης υπέρ της λήψης απλών και αποτελεσματικών μέτρων επιβολής των κανόνων αυτών χωρίς διακρίσεις, ενώ πρέπει να αποφευχθεί με κάθε κόστος ο διοικητικός φόρτος.

1.16. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει την υψηλού βαθμού κινητικότητα του τομέα των οδικών μεταφορών, είναι ωστόσο της άποψης ότι η πρόταση της Επιτροπής για την απόσπαση εργαζομένων στις διεθνείς οδικές μεταφορές, όπως είναι αυτήν τη στιγμή, δεν θα καταφέρει να αντιμετωπίσει επαρκώς τα προβλήματα. Χρειάζονται σαφείς και απλοί κανόνες τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τους οδηγούς. Όσον αφορά τις αμιγείς πράξεις διαμετακόμισης, η ΕΟΚΕ καλεί τον νομοθέτη να διευκρινίσει ότι δεν ισχύουν οι κανόνες περί απόσπασης. Η ΕΟΚΕ ζητεί επίσης διευκρινίσεις σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων στους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε μια τρίτη (μη κοινοτική) χώρα.

1.17. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί απόλυτα με την άποψη ότι, για τις ενδομεταφορές, η οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει από την πρώτη ημέρα. Εντούτοις, διερωτάται κατά πόσον οι νέοι ελαφρύτεροι διοικητικοί κανόνες θα πρέπει να εφαρμόζονται στις ενδομεταφορές.

1.18. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την προσαρμογή των απαιτήσεων επιβολής στις ιδιαιτερότητες του κλάδου και θεωρεί ότι η διοικητική επιβάρυνση θα μετριαστεί με τη δημιουργία ενιαίας θυρίδας για κοινοποιήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ωστόσο, η ΕΟΚΕ οφείλει επίσης να αναγνωρίσει ότι η προσωρινή μετάβαση οδηγού από ένα κράτος μέλος χαμηλών εισοδημάτων σε ένα κράτος μέλος με υψηλότερο επίπεδο αμοιβής —εφόσον πληρούνται οι όροι της απόσπασης— πρέπει, όσον αφορά την αμοιβή, να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τα κατώτατα επίπεδα αμοιβών της χώρας υποδοχής, όπως ορίζονται από τον νόμο ή την πρακτική.

1.19. Η ΕΟΚΕ συνιστά να θεσπιστούν μέτρα για την επιβολή της νομοθεσίας σε ολόκληρη την ΕΕ που θα είναι απλά, σαφή και αποτελεσματικά, δεν θα εισάγουν διακρίσεις, ούτε και θα επιβάλλουν διοικητικές επιβαρύνσεις, μεταξύ άλλων:

— μετάβαση από τα έντυπα στοιχεία στις έξυπνες ψηφιακές τεχνολογίες όσον αφορά την επιβολή·

— προώθηση της υποχρεωτικής εισαγωγής του «έξυπνου» ταχογράφου σε όλα τα σχετικά εμπορικά οχήματα που ασχολούνται με διεθνείς μεταφορές ως το μοναδικό μέσο για τον αποτελεσματικό προσδιορισμό της διάρκειας και του προσωρινού χαρακτήρα της δραστηριότητας των οδηγών στην επικράτεια οιαδήποτε συγκεκριμένου κράτους μέλους·

— καθιέρωση μιας ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής δήλωσης απόσπασης για κάθε μεμονωμένο/η αποσπασμένο/η οδηγό και ενός πανευρωπαϊκού συστήματος κοινοποίησης ενιαίας θυρίδας στο οποίο θα έχουν πρόσβαση οι επιθεωρήσεις σε πραγματικό χρόνο, ως μοναδικού μέσου για την αποφυγή διοικητικών επιβαρύνσεων, διασφαλίζοντας παράλληλα αποτελεσματικούς ελέγχους.

1.20. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ συνιστά να γίνεται μέγιστη χρήση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων (NER) και του ERRU για τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών με 1) τη συμπερίληψη στα NER δεδομένων σχετικά με τους/τις οδηγούς που απασχολούνται από τις επιχειρήσεις· 2) την παροχή πρόσβασης σε πραγματικό χρόνο στις αρχές επιβολής του νόμου στα δεδομένα που καταγράφονται στα NER και ERRU, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτρονικής δήλωσης απόσπασης· και 3) την παράταση της περιόδου που επιτρέπεται να ελεγχθεί στην κάρτα οδηγού από 28 ημέρες σε πολλούς μήνες, ούτως ώστε οι αρχές ελέγχου να είναι σε θέση να καθορίζουν εύκολα τις περιόδους προσωρινής εργασίας που αναλαμβάνουν οι οδηγοί σε διάφορα κράτη μέλη.

1.21. Τέλος, για να διασφαλιστεί καλύτερη διασυννοριακή επιβολή των κανόνων της ΕΕ που ισχύουν για τις οδικές μεταφορές, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών ο οποίος θα έχει ως βασική αρμοδιότητα τη βελτίωση της νοοτροπίας συμμόρφωσης στις οδικές μεταφορές και την παροχή υποστήριξης όσον αφορά τη χάραξη πολιτικής στον τομέα, τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ωστόσο, μέχρι να συμβεί αυτό, η ΕΟΚΕ συνιστά στα κράτη μέλη να δραστηριοποιηθούν όσον αφορά τις υφιστάμενες ευρωπαϊκές υπηρεσίες ελέγχου των μεταφορών (Euro Contrôle Route κ.λπ.), και να επενδύσουν στην κατάρτιση των εθνικών αρχών ελέγχου.

## 2. Ιστορικό

2.1. Κατά την έναρξη της θητείας της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέλαβε τη δέσμευση να δρομολογήσει νομοθετική διαδικασία ώστε να καταστούν οι κανόνες της ΕΕ που ισχύουν στις οδικές μεταφορές απλούστεροι, σαφέστεροι και ευκολότεροι στην εφαρμογή. Αφορμή στάθηκαν πολυάριθμες εκκλήσεις από τα κράτη μέλη και από τους ευρωπαίους κοινωνικούς εταίρους στον τομέα των οδικών μεταφορών και της εφοδιαστικής, από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) και από τη Διεθνή Ένωση Οδικών Μεταφορών (IRU), οι οποίοι συμερίζονται την άποψη ότι η τρέχουσα νομοθεσία της ΕΕ είναι ασαφής σε πολλά σημεία και δεν εφαρμόζεται σωστά.

2.2. Το 2013, οι ETF και IRU πρότειναν, από κοινού, πρωτοβουλίες που δεν συνεπάγονται περαιτέρω ανοίγματα της αγοράς για τις ενδομεταφορές, αποτελεσματικότερη εφαρμογή και έναν δεσμευτικό οδικό χάρτη για τη φορολογική και κοινωνική εναρμόνιση και την εναρμόνιση στον τομέα της οδικής ασφάλειας (ETF-IRU κοινή γνωμοδότηση πολιτικής).

2.3. Οι αποκλίνοντες όροι ανταγωνισμού, όπως οι διαφορετικές δομές κόστους στα διάφορα κράτη μέλη, κατέδειξαν θέματα σχετικά με την ελευθέρωση των αγορών, τους κατώτατους μισθούς, τις προϋποθέσεις που σχετίζονται με την απόσπαση των εργαζομένων και τη δυνατότητα εφαρμογής τους στην κινητικότητα της εργασίας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με το ασαφές κανονιστικό πλαίσιο, έχει οδηγήσει σε κοινωνικό ντάμπινγκ μέσω της καταστρατήγησης των κανονισμών, συμπεριλαμβανομένων των άτυπων ρυθμίσεων απασχόλησης και των εικονικών εταιρειών.

2.4. Οι αναδυόμενοι εθνικοί κανονισμοί ή πρακτικές οδήγησαν σε σειρά διαδικασιών επί παραβάσει και υπογράμμισαν την ανάγκη λήψης κατάλληλων μέτρων σε επίπεδο ΕΕ για την επίλυση των προβλημάτων και την εγγύηση της ασφάλειας δικαίου τόσο για τους παράγοντες της αγοράς όσο και για τους εργαζομένους.

2.5. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή Juncker η οποία ανέλαβε καθήκοντα το 2014, διακήρυξε ανοιχτά τη δέσμευσή της για δικαιότερη εσωτερική αγορά με καταπολέμηση του κοινωνικού ντάμπινγκ, όπως δήλωσε ο Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κ. Jean-Claude Juncker, στην πρώτη ομιλία του προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Έκτοτε η Επιτροπή επαναλαμβάνει συστηματικά αυτήν τη δέσμευση καθ' όλη τη διάρκεια της προετοιμασίας της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, υπογραμμίζοντας ταυτόχρονα τη σημασία της διατήρησης της συνάφειας της εσωτερικής αγοράς.

2.6. Επιπλέον, τον Σεπτέμβριο του 2015, η ΕΟΚΕ ενέκρινε τη διερευνητική γνωμοδότηση TEN/575 με θέμα «Εσωτερική αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών: κοινωνικό ντάμπινγκ και ενδομεταφορές». Τον Σεπτέμβριο του 2016, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε έκθεση πρωτοβουλίας με θέμα «Κοινωνικό ντάμπινγκ στην Ευρωπαϊκή Ένωση». Και στα δύο έγγραφα διατυπώθηκαν ορισμένες έγκυρες προτάσεις, ιδίως στον τομέα της επιβολής, με σκοπό τη διασφάλιση δικαίου και εύρυθμης λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς. Τον Μάιο του 2017, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε ψήφισμα στο ίδιο πνεύμα σχετικά με τις οδικές μεταφορές στην ΕΕ.

2.7. Ως αποτέλεσμα αυτού, στις 31 Μαΐου 2017 η Επιτροπή παρουσίασε δέσμη μέτρων για την κινητικότητα η οποία αποτελείτο από ένα αρχικό σύνολο οκτώ νομοθετικών πρωτοβουλιών που εστιάζονται στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών, όπου απασχολούνται πέντε εκατομμύρια άτομα στην ΕΕ. Στόχος της δέσμης μέτρων είναι η βελτίωση της λειτουργίας της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών και η συμβολή στη βελτίωση των κοινωνικών και εργασιακών συνθηκών των εργαζομένων. Σύμφωνα με την Επιτροπή, αυτό θα συμβεί με την εντατικοποίηση της επιβολής, την καταπολέμηση των πρακτικών παράνομης απασχόλησης, την περικοπή του διοικητικού φόρτου για τις επιχειρήσεις και την ενίσχυση της σαφήνειας των υφιστάμενων κανόνων, για παράδειγμα σχετικά με την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας για τον κατώτατο μισθό.

2.8. Οι τέσσερις πυλώνες της δέσμης μέτρων περιλαμβάνουν 1) την εσωτερική αγορά, 2) τον θεμιτό ανταγωνισμό και τα δικαιώματα των εργαζομένων, 3) την απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και 4) τις ψηφιακές τεχνολογίες. Η παρούσα γνωμοδότηση αποτελεί μέρος του πυλώνα του θεμιτού ανταγωνισμού και των δικαιωμάτων των εργαζομένων και καλύπτει τις προτεινόμενες αλλαγές στην κοινωνική νομοθεσία.

2.9. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα ανωτέρω προβλήματα και να βελτιωθεί περαιτέρω η οδική ασφάλεια, η δέσμη μέτρων της Επιτροπής για την κινητικότητα προτείνει αλλαγές στους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006), την απόσπαση εργαζομένων (οδηγία 96/71/ΕΚ) και τη νομοθετική πράξη εφαρμογής της (οδηγία 2014/67/ΕΕ).

2.10. Όσον αφορά τον χρόνο εργασίας για τις οδικές μεταφορές (οδηγία 2002/15/ΕΚ), η δέσμη μέτρων για την κινητικότητα δεν συνοδεύεται από πρόταση αλλά, σύμφωνα με τις νομικές απαιτήσεις που ορίζει το άρθρο 154 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, διαβουλεύεται με τους κοινωνικούς εταίρους σχετικά με την ενδεχόμενη αναθεώρηση της οδηγίας.

2.11. Ενόψει της εγκαίνιασης της Δέσμης μέτρων για την κινητικότητα τον Απρίλιο του 2017, συνδικαλιστικές οργανώσεις από 20 ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ άλλων από τη Βουλγαρία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Δανία, την Ουγγαρία, τη Λιθουανία, τις Κάτω Χώρες, την Πολωνία, τη Ρουμανία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, υιοθέτησαν τη Διακήρυξη της Βαρσοβίας στην οποία καλούν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συμπεριλάβει συγκεκριμένες προτάσεις στη Δέσμη για την κινητικότητα, στον πυρήνα των οποίων παραμένει η πλήρης εφαρμογή της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές.

Σε αντίδραση προς την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Δέσμη μέτρων για την κινητικότητα» τον Οκτώβριο του 2017, δημοσιεύθηκε μια κοινή δήλωση κατά της εφαρμογής της οδηγίας για την απόσπαση εργαζομένων στις διεθνείς μεταφορές, την οποία υπογράφουν ενώσεις μεταφορών και εφοδιαστικής και εμπορικά επιμελητήρια από τη Βουλγαρία, την Κροατία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Δανία, την Εσθονία, την Ελλάδα, την Ουγγαρία, την Ιρλανδία, τη Λετονία, τις Κάτω Χώρες, την Πολωνία, την Πορτογαλία, τη Ρουμανία, τη Σλοβακία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

2.12. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπό σημείωση την πρόσφατη θέση του Συμβουλίου «Απασχόληση, Κοινωνική Πολιτική, Υγεία και Κατανάλωτες» (EPSCO), σύμφωνα με την οποία οι υφιστάμενοι κανόνες για την απόσπαση εργαζομένων θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές μέχρι την εισαγωγή τυχόν νέων κανόνων ειδικά για τον τομέα. Ομοίως, η ΕΟΚΕ σημειώνει τον εξαιρετικά συγκρουσιακό χαρακτήρα του ζητήματος της δυνατότητας εφαρμογής των κανόνων για την απόσπαση εργαζομένων στον τομέα των οδικών μεταφορών, που έχει προκαλέσει αποκλίνουσες θέσεις τόσο σε πολιτικό επίπεδο όσο και από τα ενδιαφερόμενα μέρη.

### 3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τον στόχο να διασφαλιστεί ότι η ΕΕ θα διατηρήσει στο μέλλον ηγετική θέση στην καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα, η οποία αποτελεί κινητήρια δύναμη της οικονομίας της ΕΕ. Το ουσιαστικό εργαλείο προς τούτο παραμένει μια λειτουργική και πλήρως ολοκληρωμένη ενιαία αγορά στον τομέα των μεταφορών, η οποία να είναι κοινωνικά βιώσιμη και να ελαχιστοποιεί τον διοικητικό φόρτο.

3.2. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τον γενικό στόχο της την πρωτοβουλίας που ανέλαβε η Επιτροπή, επισημαίνει δε ότι η πρωτοβουλία έχει προκαλέσει αντικρουόμενες απόψεις μεταξύ των κρατών μελών, των κοινωνικών εταίρων, των οδηγών και των ίδιων των μεταφορέων. Η ΕΟΚΕ ως εκπρόσωπος της κοινωνίας των πολιτών υπογραμμίζει πόσο σημαντικό είναι να επιτύχει η νομοθετική διαδικασία αποτελέσματα αποδεκτά για τους ενδιαφερόμενους και να ανταποκριθεί σε θεμιτές ανησυχίες. Αυτό ισχύει ιδίως για την πρόταση σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων απόσπασης των εργαζομένων στις οδικές μεταφορές· η πρόταση προκαλεί σοβαρές και ενίοτε αντικρουόμενες θέσεις μεταξύ των φορέων. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ τονίζει τη σημασία μιας ισόρροπης, σαφούς και λειτουργικής νομοθεσίας που να μην παρεμποδίζει την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ούτε τη βελτίωση των κοινωνικών προτύπων στον κλάδο.

3.3. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής, βάσει της οποίας, ο αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και το κοινωνικό ντάμπινγκ (Driving change for business and people) [Ενθάρρυνση των αλλαγών για τις επιχειρήσεις και τους ανθρώπους], όπως ορίζονται και νοούνται στη διερευνητική γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ TEN/575, είναι άρρηκτα συνδεδεμένα<sup>(1)</sup>. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται εν μέρει σε ποιοτικά και σε περιορισμένα ποσοτικά στοιχεία.

3.4. Η ΕΟΚΕ συμμερίζεται εξίσου το επιχειρήμα της Επιτροπής ότι σημειώνονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού όταν μη συμμορφούμενοι μεταφορείς καταστρατηγούν τον νόμο για να αποκτήσουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα. Τα κενά στους κανόνες της ΕΕ και η αποκλίνουσα ερμηνεία στα διάφορα κράτη μέλη ενδέχεται -κατά την άποψη της Επιτροπής- να οδηγούν στο ίδιο αποτέλεσμα. Περαιτέρω, η ΕΟΚΕ θα ήθελε να προσθέσει ότι οι περιορισμένες ικανότητες παρακολούθησης της συμμόρφωσης τροφοδοτούν την κατάσταση αυτή. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ συμμερίζεται την άποψη που εκτίθεται στην εκτίμηση επιπτώσεων της Επιτροπής ότι πρόκειται για έναν ακόμη λόγο για την επίτευξη σαφούς και εύκολα εφαρμόσιμου ρυθμιστικού πλαισίου.

3.5. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί επίσης με την παρατήρηση της Επιτροπής ότι η επιδείνωση του ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές έχει αφήσει τις αγορές διαστρεβλωμένες από διάφορες εξελίξεις που δεν σχετίζονται με τους κοινωνικούς κανόνες.

3.6. Ως προς το κρίσιμης σημασίας πλαίσιο της τιμολόγησης στον τομέα των μεταφορών, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι είναι ζωτικής σημασίας για τη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα να θεσπιστούν σαφείς και εύκολα εκτελεστοί κανόνες που να μπορούν να εγγυώνται αποτελεσματικά ίσους όρους ανταγωνισμού για όλους τους φορείς οδικών μεταφορών, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, καθώς και για όλους τους μετακινούμενους εργαζόμενους, χωρίς να δημιουργούνται νέα εμπόδια στην εσωτερική αγορά ή να περιορίζεται η κοινωνική νομοθεσία. Η εσωτερική αγορά πρέπει να λειτουργεί για όλους τους ενδιαφερόμενους και σε όλα τα κράτη μέλη, τόσο παλαιά όσο και νέα.

<sup>(1)</sup> EE C 13 της 15.1. 2016, σ. 176.

3.7. Η καθοδική τάση στην τιμολόγηση μπορεί να καταστήσει τις οδικές μεταφορές μη βιώσιμες από κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής άποψης και ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά τη δίκαιη συμμετοχή άλλων μέσων μεταφοράς στη διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών σε όλη την ΕΕ. Συνεπώς, η Επιτροπή κινδυνεύει να υπονομεύσει άλλους πολιτικούς στόχους, όπως οι στόχοι μείωσης των εκπομπών και η ενθάρρυνση της πολυτροπικότητας. Για να επιτευχθεί το θεματολόγιο της Επιτροπής για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους, η μόνη επιλογή είναι η εγγύηση των κοινωνικών δικαιωμάτων, η διασφάλιση τόσο της επιβολής όσο και της εκτελεστότητας των κανόνων, αλλά και η εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού με παράλληλη μείωση των επαχθών διαδικασιών.

3.8. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι υπάρχουν πολλές παράνομες πρακτικές, θύματα των οποίων είναι οι εταιρείες που λειτουργούν νόμιμα και, εντέλει, οι επαγγελματίες οδηγοί στις μεταφορές εμπορευμάτων.

3.9. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία και πούλμαν, παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την οργάνωση του χρόνου ανάπαυσης χωρίς ενδελεχή αξιολόγηση της ασφάλειας των επιβατών και των οδηγών ή της οδικής ασφάλειας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ θα επικροτούσε την εκπόνηση πανευρωπαϊκής μελέτης σχετικά με την κόπωση των οδηγών με στόχο τη διερεύνηση των αιτιών της, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον συνδυασμό οδήγησης και ενεργειών παροχής βοήθειας στους επιβάτες, το γεγονός ότι οι οδηγοί πρέπει να προετοιμάσουν τις διαδρομές τους, το όχημά τους κ.λπ. κατά τη διάρκεια της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης τους, αλλά και το γεγονός ότι τα χρονοδιαγράμματα εργασίας περιλαμβάνουν σημαντικές περιόδους αναμονής μεταξύ διαδρομών, τις οποίες οι οδηγοί περνούν στις περισσότερες περιπτώσεις μέσα στο όχημα και συχνά σε ακατάλληλες συνθήκες, παρά το γεγονός ότι αναγνωρίζεται η επένδυση που έχουν αναλάβει οι μεταφορείς για τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των χαρακτηριστικών της καμπίνας οχημάτων. Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι κάθε νέα διάταξη θα πρέπει να εξετάζει και να αποφεύγει την εν λόγω πρακτική.

3.10. Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, η ΕΟΚΕ σημειώνει το γεγονός ότι το 2010 η ΕΕ ανανέωσε τη δέσμευσή της για βελτίωση της οδικής ασφάλειας και έθεσε ως στόχο τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 50 % έως το 2020 συγκρίσιμη με τα επίπεδα του 2010. Ωστόσο, από το 2014 η κατάσταση έχει ουσιαστικά περιέλθει σε στασιμότητα. Το 2016 ήταν η τρίτη συνεχόμενη κακή χρονιά για την οδική ασφάλεια, όπως καταδεικνύεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την Ασφάλεια των Μεταφορών (ETSC/*European Transport Safety Council*). Μόνο το 2015, περίπου 4 000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε συγκρούσεις οχημάτων στις οποίες εμπλεκόνταν φορτηγά (*Traffic Safety Basic Facts 2016 — HGVs and Buses, European Road Safety Observatory*) [Βασικά στοιχεία οδικής ασφάλειας για το 2016 — βαρέα φορτηγά οχήματα και λεωφορεία, Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας], χωρίς αυτό να συνεπάγεται κατ' ανάγκη ότι αυτό οφείλεται σε σφάλμα τους. Όσον αφορά τα ατυχήματα που αφορούν βαρέα οχήματα, το ETSC τονίζει ότι «λόγω του μεγέθους και του βάρους τους, οι συγκρούσεις με βαρέα οχήματα μπορεί να είναι καταστροφικές, με πολύ υψηλότερο κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού και προτείνει την ενδελεχή αξιολόγηση των πιθανών αποτελεσμάτων». Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ σημειώνει τις προσπάθειες της Επιτροπής να αντιμετωπίσει τις απαιτήσεις του τομέα, επαναλαμβάνει όμως για μία ακόμη φορά τις αμφιβολίες της σχετικά με τους νέους κανόνες περί ευελιξίας χωρίς εμπεριστατωμένη αξιολόγηση.

3.11. Η ΕΟΚΕ εκφράζει επίσης την έντονη απογοήτευσή της για το γεγονός ότι δεν αντιμετωπίζεται η έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης να αντιμετωπιστούν θέματα όπως οι σχετικές με το φορτίο εγκληματικές δραστηριότητες και οι συνθήκες των οδηγών στους χώρους στάθμευσης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν συγκεκριμένα μέτρα προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που προκύπτουν από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 ως αποτελεσματικό μέσο βελτίωσης της ασφάλειας των οδικών μεταφορών, αντιμετώπισης του κινδύνου κλοπής φορτίων, πρόληψης της πρόσβασης σε επικίνδυνα εμπορεύματα και διασφάλισης των κατάλληλων εγκαταστάσεων στάθμευσης σε ένα δίκτυο ασφαλών χώρων στάθμευσης σε όλη την ΕΕ, και, σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού, τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να διαμορφώσουν στα κεντρικά τμήματα του δικτύου ΔΕΔ-Μ χώρους ανάπαυσης ανά περίπου 100 km στους αυτοκινητοδρόμους, έτσι ώστε να εξασφαλιστούν για τους επαγγελματίες χρήστες του οδικού δικτύου ενδεδειγμένοι χώροι στάθμευσης με το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας. Η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να προβεί σε διεξοδικό έλεγχο του υφιστάμενου δικτύου στάθμευσης στα κράτη μέλη, ιδίως σε γεωγραφικά απομακρυσμένες οδούς και διαδρόμους μεταφορών, καθώς και να διατυπώσει χάρτη πορείας για την εξάλειψη των σημείων χωρίς κάλυψη κινητής τηλεφωνίας στις περιοχές αυτές, διότι τούτο είναι κίριον για την αποτελεσματική εφαρμογή της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα. Δεν αποκλείεται ότι θα χρειαστούν, αφενός, νέα διαμόρφωση των κανόνων χρηματοδότησης των ΔΕΔ και, αφετέρου, νέα προσέγγιση για τις σχετικές οδικές υποδομές. Η υφιστάμενη περιορισμένη διαθεσιμότητα ασφαλών χώρων στάθμευσης με κατάλληλες εγκαταστάσεις για τους/τις οδηγούς, συμπεριλαμβανομένης της στέγασης, ενέχουν τον κίνδυνο να καταστεί νεκρό γράμμα η υποχρέωση ανάπαυσης εκτός του θαλάμου.

3.12. Αν και συμεριζεται την ανησυχία ότι οι υποδομές στάθμευσης συχνά δεν ανταποκρίνονται στη ζήτηση, η ΕΟΚΕ τονίζει τον κύριο σκοπό των χώρων στάθμευσης, δηλαδή ότι προσφέρουν δυνατότητα διαλειμμάτων από την οδήγηση για επαγγελματίες οδηγούς, χρήστες αυτοκινήτων και επιβάτες, αλλά και την ευκαιρία να αναζωογονηθούν. Οι χώροι στάθμευσης δεν έχουν σχεδιαστεί, ούτε είναι εξοπλισμένοι, κατά τρόπο ώστε να διευκολύνουν τους οδηγούς φορτηγών οι οποίοι είναι υποχρεωμένοι να περνούν την εβδομαδιαία ανάπαυσή τους μέσα στο φορτηγό τους σε κανονική, αν όχι μόνιμη βάση.

3.13. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπόψη, συνεπώς, την ανάλυση της Επιτροπής σχετικά με την πορεία του τομέα, επισημαίνει όμως ότι οι προτάσεις για την κοινωνική νομοθεσία δεν ανταποκρίνονται στους στόχους πολιτικής της Επιτροπής και δεν αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα προβλήματα των οδικών μεταφορών.

#### 4. Χρόνος οδήγησης και περίοδοι ανάπαυσης

4.1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 εγκρίθηκε πριν από 11 χρόνια και ο στόχος του ήταν τριπλός: α) η διαφύλαξη του θεμιτού ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές, β) η βελτίωση των συνθηκών εργασίας στον τομέα, και γ) η βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

4.2. Ωστόσο, κατά την τελευταία δεκαετία οι συνθήκες στις οδικές μεταφορές έχουν αλλάξει ουσιαστικά, ιδίως όσον αφορά τα αυστηρότερα χρονοδιαγράμματα παράδοσης και την πίεση του χρόνου για την εκπλήρωση των προθεσμιών αυτών στο πλαίσιο της αυξημένης κυκλοφοριακής συμφόρησης στους ευρωπαϊκούς δρόμους.

4.3. Η μελέτη εκ των υστέρων αξιολόγησης που διενεργήθηκε από την Επιτροπή σχετικά με τον κανονισμό για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης συνδέει τις νέες αυτές συνθήκες με αύξηση των κινδύνων για την υγεία των επαγγελματιών των οδικών μεταφορών, όπως κόπωση, άγχος και ασθένεια (Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement) [Εκ των υστέρων αξιολόγησης της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών και της επιβολής της]. Η εγγύηση της οδικής ασφάλειας και της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας υπό τις νέες αυτές συνθήκες αποδεικνύεται πολύ δυσκολότερη υπόθεση για τους φορείς χάραξης πολιτικής και λήψης αποφάσεων, όμως η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι πρέπει να τους δίδεται προτεραιότητα κατά την εξέταση της θέσπισης πιο ευέλικτων κανόνων.

4.4. Η κόπωση που προκαλείται από την κούραση του οδηγού (συμπεριλαμβανομένης της περίπτωσης που ο οδηγός δεν κάνει αρκετά διαλείμματα) είναι μία από τις κύριες αιτίες ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται βαρέα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων. Ακόμη και οι στιγμιαίες απώλειες συγκέντρωσης μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες. Οι οδηγοί των οδικών μεταφορών είναι επίσης επιρρεπείς σε προβλήματα υγείας που συνδέονται με μακρές περιόδους οδήγησης χωρίς αρκετά διαλείμματα, όπως καρδιαγγειακές παθήσεις (συνήθως καρδιακά επεισόδια, εγκεφαλικά επεισόδια κ.λπ.), μυοσκελετικές παθήσεις (τραυματισμοί της σπονδυλικής στήλης και του αυχένα), νευρικά συμπτώματα (στρες και άγχος, κατάθλιψη κ.λπ.) και διαταραχές του στομάχου και του πεπτικού συστήματος. Η τήρηση αυστηρά επιβαλλόμενων ορίων χρόνου οδήγησης και εργασίας και οι κατάλληλες περίοδοι ανάπαυσης είναι απαραίτητα στοιχεία για την ελαχιστοποίηση των —συνυφασμένων με αυτή τη δραστηριότητα— επιπτώσεων αυτών (OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector — an overview) [«Η ΕΑΥ σε αριθμούς: Επαγγελματική ασφάλεια και υγεία στον τομέα των μεταφορών — επισκόπηση»] [διατίθεται στην αγγλική γλώσσα].

4.5. Η Επιτροπή, μέσω της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, προτείνει την αναδιανομή των περιόδων του χρόνου ανάπαυσης μέσα σε αυξημένη περίοδο αναφοράς τεσσάρων εβδομάδων (αντί για δύο εβδομάδες). Σύμφωνα με αυτό το σενάριο, ο μηνιαίος επιτρεπόμενος χρόνος οδήγησης μπορεί να συσσωρευτεί τις τρεις πρώτες εβδομάδες ενός μήνα, ενώ η τελευταία εβδομάδα μπορεί να είναι περίοδος ανάπαυσης, κάτι το οποίο μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα 18 συνεχόμενες ημέρες εργασίας με μόνο δύο ημέρες ανάπαυσης στο διάστημα αυτό.

4.6. Η προτεινόμενη παράταση της περιόδου αναφοράς συνεπάγεται ότι οι οδηγοί ενδέχεται να υποχρεωθούν να καθυστερήσουν την εβδομαδιαία ανάπαυσή τους των 45 ωρών για δύο επιπλέον εβδομάδες. Αν και η αναβληθείσα αυτή εβδομαδιαία ανάπαυση πρέπει να επιμηκύνεται με τις σωρευμένες αντισταθμιζόμενες περιόδους ανάπαυσης, η συνέπεια είναι ότι ο/η οδηγός ενδέχεται να μην έχει εβδομαδιαία ανάπαυση που να υπερβαίνει τις 24 ώρες για διάστημα έως τρεις εβδομάδες, κατά το οποίο δεν είναι πραγματικά ελεύθερος/η να εγκαταλείψει το όχημα, αλλά είναι υποχρεωμένος/η να φέρει την ευθύνη του. Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η πρόταση αυτή θα πρέπει να αξιολογηθεί, λαμβάνοντας υπόψη τη μειωμένη δυνατότητα του/της οδηγού να εγκαταλείψει το όχημα και τις πιθανές επιπτώσεις όσον αφορά την κόπωση.

4.7. Η ΕΟΚΕ τονίζει εξάλλου ότι η προτεινόμενη ευελιξία των περιόδων ανάπαυσης θα μπορούσε στην ουσία να οδηγήσει σε αντιφάσεις με το ισχύον καθεστώς μέγιστου χρονικού ορίου οδήγησης και εργασίας. Από την άποψη αυτή, ωστόσο, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι καμία πρόταση δεν πρέπει να οδηγήσει σε περισσότερες ώρες οδήγησης ή σε μείωση του περιορισμού του χρόνου εργασίας, πρωταρχικός στόχος του οποίου είναι η διασφάλιση της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας.

4.8. Η ΕΟΚΕ κατανοεί τις προσπάθειες της Επιτροπής να προτείνει μέτρα που αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα των οδικών μεταφορών και τις ανάγκες των μεταφορέων και των οδηγών, όμως εκφράζει τις αμφιβολίες της ως προς τις πιθανές συνέπειες στη λεπτή ισορροπία μεταξύ θεμιτού ανταγωνισμού, υγείας και ασφάλειας των οδηγών και οδικής ασφάλειας.

4.9. Η ΕΟΚΕ καλεί τον νομοθέτη να εξετάσει επίσης το ενδεχόμενο αντιστάθμισης της μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε σχέση με τις περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης, σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό. Όσον αφορά τα διαλείμματα, η ΕΟΚΕ προτείνει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αξιολόγησης επιπτώσεων σχετικά με τη δυνατότητα να επαφίεται στην κρίση του οδηγού μια πιο ευέλικτη διανομή των 45 λεπτών διαλείμματος μέσα σε περίοδο 6 ωρών. Η εκτίμηση επιπτώσεων θα πρέπει να εστιάζει στη δυνατότητα του οδηγού να χρησιμοποιεί το διάλειμμα για ανάπαυση και αναζωογόνηση μέσα στο διάστημα των εννέα ή, αντίστοιχα, δέκα ωρών οδήγησης.

4.10. Πράγματι, η εγγύηση της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου και των επιβατών παραμένει ζήτημα ακόμη και στο πλαίσιο των σημερινών, πολύ αυστηρότερων κανόνων. Οι σοβαρές συγκρούσεις τα τελευταία χρόνια στις οποίες εμπλέκονται φορτηγά και λεωφορεία ή πούλμαν και οδηγούν σε σημαντικό αριθμό θυμάτων (Traffic Safety Basic Facts 2016 — HGVs and Buses, ERSO) [Βασικά στοιχεία οδικής ασφάλειας 2016 — βαρέα φορτηγά οχήματα και λεωφορεία, Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας (ERSO/European Road Safety Observatory)] πρέπει να αποτελούν επείγουσα προειδοποίηση ότι η Ευρώπη χρειάζεται απλούς, εφαρμόσιμους και σαφείς κανόνες για τη δημιουργία δίκαιου κλίματος για τους χρήστες, τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις με επίκεντρο την ασφάλεια. Είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί η καλύτερη εφαρμογή των κανόνων αυτών πριν εξεταστεί το ενδεχόμενο να δημιουργηθούν πιο ευέλικτοι. Είναι απαραίτητο να διασφαλιστεί η καλύτερη εφαρμογή των κανόνων αυτών πριν εξεταστεί το ενδεχόμενο θέσπισης πιο ευέλικτων.

4.11. Από την άποψη της επιβολής, η ΕΟΚΕ αμφισβητεί ορισμένες πτυχές της πρότασης της Επιτροπής. Καταρχάς, η παράταση της περιόδου αναφοράς για τη διανομή των περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην εναρμονισμένη ερμηνεία των κανόνων, δίνοντας τη δυνατότητα σε κάθε κράτος μέλος να θεσπίζει δικά του σενάρια και υπολογισμούς. Σε μια διασυνοριακή δραστηριότητα όπως οι οδικές μεταφορές, οι μεμονωμένες ερμηνείες των κανόνων έχουν αντίκτυπο στην ομαλή ροή ενός ολόκληρου οδικού ταξιδιού ή μεταφοράς, ακόμη και στη δραστηριότητα ως σύνολο.

4.12. Από την άποψη αυτή, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η Επιτροπή και τα κράτη μέλη χρειάστηκαν πολλά χρόνια για να συμφωνήσουν επιτέλους σε έναν κοινό οδηγό για την ερμηνεία του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης, όπως ορίζονται από τον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (βλέπε δημοσίευση του TRACE «Οι ρυθμιστικές αρχές μεταφορών ευθυγραμμίζουν την επιβολή ελέγχων», 2012). Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της δημιουργίας ενός δικτύου για την υποστήριξη του έργου υλοποίησης των κρατών μελών και τη μείωση του κινδύνου διαφορετικών ερμηνειών.

4.13. Κατά δεύτερον, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι οι προτεινόμενες αλλαγές στον κανονισμό για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης δεν πρέπει να καταστήσουν δυσχερέστερη την επιβολή τους. Θεωρεί επίσης ότι οι προτεινόμενες αλλαγές θα επιβαρύνουν με έξοδα τα κράτη μέλη, π.χ. όσον αφορά την αντικατάσταση του λογισμικού που χρησιμοποιείται σε καθ' οδόν και εταιρικούς ελέγχους, όσον αφορά την κατάρτιση επιθεωρητών κ.λπ. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της διάθεσης επαρκών πόρων προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική παρακολούθηση της συμμόρφωσης.

4.14. Εν κατακλείδι, όσον αφορά την επιβολή της νομοθεσίας η ΕΟΚΕ τονίζει το σημείο ότι πρέπει να καταβληθεί μεγαλύτερη προσπάθεια από τον νομοθέτη σχετικά με τις έξυπνες και αμερόληπτες μεθόδους επιβολής. Από την άποψη αυτή, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τις προτάσεις της Επιτροπής που αφορούν τη βελτίωση της χρήσης των συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει την ανάγκη οι επιθεωρητές να έχουν πρόσβαση σε δεδομένα σε πραγματικό χρόνο και την παροχή διευκολύνσεων για καλύτερη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη πρέπει να κάνουν καλύτερη χρήση των εθνικών (NER) και του ευρωπαϊκού (ERRU) ηλεκτρονικού μητρώου, όπως απαιτείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 για την πρόσβαση στο επάγγελμα.

4.15. Όσον αφορά τις συνθήκες εβδομαδιαίας ανάπαυσης των οδηγών, η ΕΟΚΕ επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής για αντιμετώπιση του ζητήματος. Ωστόσο, η πρόταση αφήνει κάποια αβεβαιότητα.

4.16. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, οι «νομάδες» οδηγοί που περνούν μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από τον τόπο διαμονής τους -και επομένως επηρεάζονται άμεσα από τη νέα πρόταση- προσλαμβάνονται από επιχειρήσεις οδικών μεταφορών που δραστηριοποιούνται μεν σε κράτη μέλη με υψηλούς μισθούς, επιδιώκουν όμως να επωφεληθούν από το χαμηλότερο εργατικό κόστος ή την ευνοϊκότερη φορολογία που ισχύουν σε άλλα κράτη μέλη. Είναι ζωτικής σημασίας τα πρακτικά θέματα που σχετίζονται με τη μακρά απουσία από το σπίτι, όπως οι ανάγκες στέγασης ή το κόστος επαναπατριsmού να αντιμετωπίζονται επαρκώς και να επιλύονται, καθώς αυτό δεν θα πρέπει να επιβαρύνει οικονομικά τον/την οδηγό.

4.17. Λόγω του υψηλού επιπέδου κινητικότητας των οδηγών, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής να διευκολύνει την επιστροφή τους στο σπίτι και επισημαίνει ότι οι προτεινόμενες αλλαγές στους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης θα δεν πρέπει να οδηγήσουν σε μείωση της ικανότητας των οδηγών να περνούν χρόνο με την οικογένειά τους τα σαββατοκύριακα και να έχουν μια αξιοπρεπή κοινωνική ζωή. Ωστόσο, το ενδεχόμενο σενάριο των τριών εβδομάδων εντατικής εργασίας με μόνο δύο ημέρες ανάπαυσης στο διάστημα αυτό μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ισορροπία μεταξύ επαγγελματικής και ιδιωτικής ζωής των οδηγών.

4.18. Αν και αναγνωρίζεται, σε γενικές γραμμές, η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των χαρακτηριστικών του θαλάμου οχημάτων, παραμένουν οι περιορισμοί όσον αφορά τη διαθεσιμότητα χώρου και εγκαταστάσεων εντός του θαλάμου. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επικροτεί τη σημαντική διευκρίνιση της Επιτροπής που επιβεβαιώνει η πρόσφατη απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ) της 20ής Δεκεμβρίου 2017, ότι οι εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης 45 ωρών και άνω πρέπει να λαμβάνουν χώρα μακριά από το όχημα, είτε σε κατάλυμα που πληρώνεται από τον εργοδότη, είτε στον τόπο διαμονής ή σε μέρος της ελεύθερης επιλογής του/της οδηγού. Η ΕΟΚΕ, ωστόσο, θέτει το ζήτημα ότι η διαμονή κατά την τακτική εβδομαδιαία ανάπαυση σε ιδιωτικό κατάλυμα ή στον τόπο διαμονής του/της οδηγού θα μπορούσε να δημιουργήσει δυσκολίες στην τεκμηρίωση. Παρά ταύτα, για να ικανοποιηθεί η απαίτηση να μπορεί ο/η οδηγός να «διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του/της» κατά τη διάρκεια της εβδομαδιαίας ανάπαυσης, είναι επιτακτική ανάγκη να είναι ελεύθερος/η να εγκαταλείπει το όχημα και να διαθέτει μια συνεχή χρονική περίοδο κατά την οποία δεν είναι υποχρεωμένος/η να φέρει την ευθύνη για την ασφαλή φύλαξη και ασφάλειά του. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει επίσης ότι από την άλλη πλευρά είναι αναγκαία η διαθεσιμότητα ασφαλούς στάθμευσης και άλλων εγκαταστάσεων που διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων.

## 5. Απόσπαση οδηγών στον τομέα των οδικών μεταφορών

5.1. Στον τομέα των οδικών μεταφορών, οι διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την αμοιβή των οδηγών παραμένουν σημαντικές λόγω του διαφορετικού κόστους διαβίωσης. Μελέτη της Comité National Routier (CNR), την οποία αναφέρει επίσης η Επιτροπή στην εκτίμηση επιπτώσεων της, επισημαίνει ότι οι μισθολογικές διαφορές επί του ακαθάριστου εισοδήματος μεταξύ των κρατών μελών μπορεί να φθάνουν ως και τις έντεκα φορές.

5.2. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την Επιτροπή ότι, με αυτές τις μισθολογικές διαφορές, πρέπει να εφαρμόζονται κανόνες σύμφωνα με τις αξίες και τις αρχές της ΕΕ που ορίζονται από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό:

- την αποφυγή στρεβλώσεων στις εγχώριες αγορές, τόσο εργασίας όσο και μεταφορών·
- την εξάλειψη των διακρίσεων λόγω ιθαγένειας μεταξύ των εργαζομένων των κρατών μελών όσον αφορά την απασχόληση, την αμοιβή και άλλους όρους εργασίας και απασχόλησης στο πλαίσιο της ελεύθερης κυκλοφορίας·
- τη διασφάλιση δικαίου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης, τον τόπο λειτουργίας τους και τον τόπο πρόσληψης εργατικού δυναμικού εντός της ΕΕ.

5.3. Η οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων (οδηγία 96/71/ΕΚ) αποτελεί μέρος των προαναφερθέντων κανόνων. Τον Δεκέμβριο του 2016, η ΕΟΚΕ υιοθέτησε ειδική γνωμοδότηση (SOC/541)<sup>(2)</sup>, θέτοντας μια σειρά από προβληματισμούς και προτάσεις.

5.4. Σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες, όταν οι οδηγοί εργάζονται σε κράτος μέλος της ΕΕ εκτός του δικού τους σε προσωρινή βάση, καλύπτονται από την οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων εφόσον εκτελούν ενδομεταφορές. Εάν εκτελούν διεθνείς μεταφορές, αποσπώνται μόνον εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις απόσπασης που ορίζονται από το άρθρο 1 της οδηγίας 96/71/ΕΚ.

5.5. Η Επιτροπή προτείνει, μέσω της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα, να καθοριστεί χρονικό διάστημα πριν την ισχύ των κανόνων περί ελάχιστης αμοιβής και άδειας μετ' αποδοχών για τον/την οδηγό που εκτελεί διεθνείς μεταφορές στο πλαίσιο απόσπασης. Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι αυτό πρέπει να ανταποκρίνεται στην πολιτική ατζέντα της ΕΕ -που έθεσε ο Πρόεδρος της Επιτροπής κ. Juncker και επανέλαβαν τα κράτη μέλη της ΕΕ στη «Διακήρυξη της Ρώμης»- για την καταπολέμηση του κοινωνικού ντάμπινγκ, και να ανταποκρίνεται στον στόχο που καθορίζεται από την ίδια την Επιτροπή στη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα, δηλαδή να διασφαλιστεί δίκαιη και ανταγωνιστική εσωτερική αγορά για τις οδικές μεταφορές. Η πρόταση πρέπει να καθιστά τους κανόνες απλούστερους, σαφέστερους ή ευκολότερους στην εφαρμογή, με την αποφυγή του κινδύνου κατακερματισμού της νομοθεσίας της ΕΕ.

5.6. Η ΕΟΚΕ θέτει το ασαφές ζήτημα του τρόπου με τον οποίο η πρόταση θα ισχύει για τους μεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι σε τρίτη χώρα (εκτός ΕΕ) και πώς θα επιβάλλονται οι υποχρεώσεις. Ζητεί από την Επιτροπή διευκρινίσεις.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 75 της 10.3. 2017, σ. 81.

5.7. Η ΕΟΚΕ λαμβάνει υπόψη τις ανησυχίες που σχετίζονται με την επιβολή των κανόνων για την απόσπαση των εργαζομένων στις διεθνείς μεταφορές, ιδίως από τις ΜΜΕ, και κυρίως τη σύνθετη διοικητική πρόκληση να λαμβάνονται υπόψη οι εθνικές διαφορές στις ελάχιστες αμοιβές, καθώς και το γεγονός ότι η άκαμπτη σώρευση δικαιωμάτων πολύ βραχυπρόθεσμων αμοιβών και άδειας μετ' αποδοχών θα μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικές δυσκολίες και κόστος. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη μεγαλύτερης διαφάνειας σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων αμοιβών, σε κάθε κράτος μέλος.

5.8. Η ΕΟΚΕ αναγνωρίζει την ιδιαιτερότητα του τομέα των οδικών μεταφορών και την υψηλού βαθμού κινητικότητα των εργαζομένων του. Είναι ωστόσο της άποψης ότι η τομεακή πρόταση της Επιτροπής για την απόσπαση εργαζομένων στις διεθνείς οδικές μεταφορές, όπως είναι αυτήν τη στιγμή, δεν θα αντιμετωπίσει επαρκώς τα προβλήματα που έχουν προκύψει, όπως επισημαίνεται σε αυτό το τμήμα.

5.9. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί απόλυτα με την άποψη ότι, για τις ενδομεταφορές, η οδηγία για την απόσπαση εργαζομένων θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει από την πρώτη ημέρα. Ωστόσο, αμφισβητεί την εφαρμογή των νέων ελαφρύτερων διοικητικών κανόνων στις ενδομεταφορές. Όσον αφορά τις αμιγείς πράξεις διαμετακόμισης, ελλείψει οποιασδήποτε νομικής βεβαιότητας, η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να διευκρινίσει ότι οι πράξεις διαμετακόμισης εξαιρούνται από τους κανόνες απόσπασης.

5.10. Η ΕΟΚΕ σημειώνει τις εκκλήσεις που προέρχονται από τον κλάδο και οι οποίες επισημαίνουν ότι οι κανόνες απόσπασης δεν είναι κατάλληλοι για την κινητικότητα που χαρακτηρίζει τις οδικές μεταφορές, καθώς και τις ανησυχίες που εξέφρασε ο κλάδος ότι η πρόταση της Επιτροπής θα οδηγήσει σε σημαντικές διοικητικές επιβαρύνσεις. Ως εκ τούτου, χαιρετίζει την προσαρμογή των απαιτήσεων εφαρμογής στις ιδιαιτερότητες του τομέα, όπως η άρση της υποχρέωσης των μεταφορέων να ορίζουν πρόσωπο στο κράτος μέλος υποδοχής που θα λειτουργεί ως σύνδεσμος με τις αρχές της χώρας. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η διοικητική επιβάρυνση θα μπορούσε να μετριαστεί με τη δημιουργία ενιαίας θυρίδας για κοινοποιήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ. Επιπλέον, προτείνει ο/η οδηγός να μην υποχρεούται να παράσχει τα εκκαθαριστικά σημειώματα αποδοχών των δύο τελευταίων μηνών κατά τη διάρκεια οδικών ελέγχων εάν δεν μπορούν να διατίθενται με ηλεκτρονικά μέσα. Οι αρχές ελέγχου θα πρέπει να τα λαμβάνουν άμεσα από τον αρμόδιο επικοινωνίας και να διατίθενται με ηλεκτρονικά μέσα στο κράτος μέλος εγκατάστασης.

5.11. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ πρέπει επίσης να αναγνωρίσει ότι η προσωρινή μετάβαση οδηγού από ένα κράτος μέλος χαμηλών εισοδημάτων σε ένα κράτος μέλος με υψηλότερο επίπεδο αμοιβής πρέπει, όσον αφορά την αμοιβή, να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τα επίπεδα αμοιβών της χώρας υποδοχής, όπως ορίζονται από τον νόμο ή την πρακτική.

5.12. Η εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ έχει καίρια σημασία για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τις επιχειρήσεις. Κάτι τέτοιο θα βοηθήσει επίσης στην αποφυγή της ευρείας κλίμακας κατάχρησης και της εκμετάλλευσης του εργατικού δυναμικού χαμηλών εισοδημάτων από άλλα κράτη μέλη που έχει γίνει πολύ διαδεδομένη στις διεθνείς οδικές μεταφορές και σημαντική αιτία της καθοδικής πορείας των μισθών και των συνθηκών για τους/τις οδηγούς οδικών μεταφορών.

5.13. Στο ίδιο πνεύμα, η ΕΟΚΕ θεωρεί απαραίτητο να σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος όσον αφορά την οικονομική και κοινωνική σύγκλιση προς τα επάνω μεταξύ των κρατών μελών με διαφορετικές οικονομικές επιδόσεις, ενώ θα υφίστανται ταυτόχρονα εναρμονισμένοι κανόνες για την απόσπαση που θα ισχύουν με ενιαίο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ΕΟΚΕ τάσσεται επίσης υπέρ της λήψης απλών και αποτελεσματικών μέτρων επιβολής των κανόνων αυτών χωρίς διακρίσεις. Ο διοικητικός φόρτος πρέπει να αποφευχθεί με κάθε κόστος. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόβλεψη απλουστευμένης δήλωσης απόσπασης στην παρούσα πρόταση. Ωστόσο, θεωρεί ότι η κάλυψη περιόδου κατ' ανώτατο όριο 6 μηνών και ευρύτερης ομάδας οδηγών θα μπορούσε να μειώσει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής και του ελέγχου των κανόνων περί απόσπασης.

5.14. Ειδικότερα όσον αφορά την απόσπαση οδηγών, ο έξυπνος ταχογράφος είναι αναμφισβήτητα πολύ αποτελεσματικότερο εργαλείο από την πρόταση της Επιτροπής για χειρόγραφες καταχωρίσεις. Ιδίως η εισαγωγή κωδικών χώρας με μη αυτόματο τρόπο εμπεριέχει κίνδυνο πιθανής χειραγώγησης.

5.15. Τέλος, για να διασφαλιστεί καλύτερη διασυνοριακή επιβολή των κανόνων της ΕΕ που ισχύουν για τις οδικές μεταφορές, η ΕΟΚΕ ζητεί από την Επιτροπή τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών ο οποίος θα έχει ως βασική αρμοδιότητα τη βελτίωση της νοσοτροπίας συμμόρφωσης στις οδικές μεταφορές και την παροχή υποστήριξης όσον αφορά τη χάραξη πολιτικής στον τομέα, τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΟΚΕ τονίζει ότι οι οδικές μεταφορές είναι ο

μοναδικός τομέας ο οποίος δεν διαθέτει τέτοιου είδους οργανισμό, ενώ είναι πλήρως απελευθερωμένος και ως εκ τούτου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη στενή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών. Ένας τέτοιος οργανισμός θα είναι επωφελής όχι μόνο για τη βελτίωση των ελέγχων των κανόνων περί απόσπασης και χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης, αλλά και για τις ενδομεταφορές και την πρόσβαση στο επάγγελμα. Είναι επίσης ο μοναδικός τρόπος να σημειωθεί πρόοδος προς την κατεύθυνση της εναρμονισμένης ερμηνείας των κανόνων. Παρά ταύτα, η ΕΟΚΕ συνιστά στα κράτη μέλη να είναι δραστήρια όσον αφορά τις υφιστάμενες ευρωπαϊκές υπηρεσίες ελέγχου των μεταφορών και να επενδύουν στην κατάρτιση των εθνικών αρχών ελέγχου.

Βρυξέλλες, 18 Ιανουαρίου 2018.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ

---

## Προσάρτημα

## στη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Οι ακόλουθες τροπολογίες, οι οποίες έλαβαν τουλάχιστον το ένα τέταρτο των εκπεφρασμένων ψήφων, απορρίφθηκαν κατά τη διάρκεια των συζητήσεων:

**Σημείο 4.18**

Αν και αναγνωρίζεται σε γενικές γραμμές η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των χαρακτηριστικών των θαλάμων οχημάτων, παραμένουν οι περιορισμοί όσον αφορά τη διαθεσιμότητα χώρου και εγκαταστάσεων εντός της καμπίνας. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ επικροτεί τη σημαντική διευκρίνιση της Επιτροπής ότι οι εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης 45 ωρών και άνω πρέπει να λαμβάνουν χώρα μακριά από το όχημα, είτε σε κατάλυμα που πληρώνεται από τον εργοδότη, είτε στον τόπο διαμονής ή σε μέρος της ελεύθερης επιλογής του/της οδηγού. Η ΕΟΚΕ, ωστόσο, θέτει το ζήτημα ότι η διαμονή κατά την τακτική εβδομαδιαία ανάπαυση σε ιδιωτικό κατάλυμα ή στον τόπο διαμονής του/της οδηγού θα μπορούσε να δημιουργήσει δυσκολίες στην τεκμηρίωση. Παρά ταύτα, για να ικανοποιηθεί η απαίτηση να μπορεί ο/η οδηγός να «διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του/της» κατά τη διάρκεια της εβδομαδιαίας ανάπαυσης, είναι επιτακτική ανάγκη να είναι ελεύθερος/η να εγκαταλείπει το όχημα και να διαθέτει μια συνεχή χρονική περίοδο κατά την οποία δεν είναι υποχρεωμένος/η να φέρει την ευθύνη για την ασφαλή φύλαξη και ασφάλειά του. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει επίσης ότι από την άλλη πλευρά είναι αναγκαία η διαθεσιμότητα ασφαλούς στάθμευσης και άλλων εγκαταστάσεων που διασφαλίζουν την ορθή εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων. Η έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης και λοιπών εγκαταστάσεων θα σημαίνει στην πράξη ότι η νομική υποχρέωση για λήψη της εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης εκτός καμπίνας θα θέσει τους οδηγούς και τους μεταφορείς απέναντι στη δυσεπίλυτη πρόκληση της διακινδύνευσης του φορτίου και του οχήματος προκειμένου να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία. Οι αρχές επιβολής θα πρέπει να συνυπολογίσουν δεόντως το πρόβλημα αυτό.

Ψήφοι υπέρ: 105

Ψήφοι κατά: 152

Αποχές: 22

**Σημείο 5.13**

Σύμφωνα με την Επιτροπή, η εφαρμογή των κανόνων απόσπασης στον τομέα των οδικών μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ έχει καίρια σημασία για τη διατήρηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τις επιχειρήσεις. Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης ότι αυτή η πρόταση κάτι τέτοιο θα βοηθήσει επίσης στην αποφυγή της ευρείας κλίμακας κατάχρησης και της εκμετάλλευσης του εργατικού δυναμικού χαμηλών εισοδημάτων από άλλα κράτη μέλη που έχει γίνει πολύ διαδεδομένη στις διεθνείς οδικές μεταφορές και σημαντική αιτία της κακοδικής πορείας των μισθών και των συνθηκών για τους/τις οδηγούς οδικών μεταφορών. Θα συμβάλει ουσιαστικά στη δημιουργία ενός δίκαιου, ασφαλούς, περιβαλλοντικά και κοινωνικά βιώσιμου τομέα οδικών μεταφορών. Η ΕΟΚΕ επικροτεί αυτούς τους στόχους. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει επίσης τη σημασία της προσαρμογής των διατάξεων για τις αποσπάσεις στην πραγματικότητα του κλάδου των μεταφορών προκειμένου να λειτουργήσουν, όπως προτείνεται από την Επιτροπή. Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ κρίνει απαραίτητο να διερωτηθεί ως προς την προστιθέμενη αξία της εφαρμογής των κανόνων για τις αποσπάσεις εργαζομένων στις διεθνείς μεταφορές, δεδομένης της πολυπλοκότητας του διοικητικού έργου που απαιτείται και των προβλημάτων ελέγχου και επιβολής.

Ψήφοι υπέρ: 105

Ψήφοι κατά: 157

Αποχές: 11

**Σημείο 5.14**

Στο ίδιο πνεύμα, η ΕΟΚΕ θεωρεί απαραίτητο να σημειωθεί περαιτέρω πρόδος όσον αφορά την οικονομική και κοινωνική σύγκλιση προς τα επάνω μεταξύ των κρατών μελών με διαφορετικές οικονομικές επιδόσεις, ενώ θα υφίστανται ταυτόχρονα εναρμονισμένοι κανόνες για την απόσπαση που θα ισχύουν με ενιαίο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ΕΟΚΕ τάσσεται επίσης υπέρ της λήψης απλών και αποτελεσματικών μέτρων επιβολής των κανόνων αυτών χωρίς διακρίσεις. Ο διοικητικός φόρτος πρέπει να αποφευχθεί με κάθε κόστος. Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόβλεψη απλουστευμένης δήλωσης απόσπασης στην παρούσα πρόταση. Ωστόσο, θεωρεί ότι η κάλυψη περιόδου κατ' ανώτατο όριο 6 μηνών και ευρύτερης ομάδας οδηγών θα μπορούσε να μειώσει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής και του ελέγχου των κανόνων περί απόσπασης.

Ψήφοι υπέρ: 102

Ψήφοι κατά: 160

Αποχές: 12

---