



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Έγγραφο συνόδου

A7-0130/2010

30.4.2010

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με τις κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων
στον τομέα των οδικών μεταφορών
(2009/2154(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Hella Ranner

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	9
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	13

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τις κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών (2009/2154(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής «όπου αναλύονται οι κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως αυτές προβλέπονται στη νομοθεσία των κρατών μελών» (COM(2009)0225)·
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 48 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών (A7-013/2010),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δημιούργησε τα τελευταία χρόνια ένα σύστημα κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών με την έγκριση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, καθώς και της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, με σκοπό την αύξηση της οδικής ασφάλειας και την εξασφάλιση δίκαιου ανταγωνισμού,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα συστήματα κυρώσεων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν εξελιχτεί ιστορικά και παρουσιάζουν ως εκ τούτου μεγάλες διαφορές, με χρηματικά πρόστιμα τα οποία ενδέχεται, σε ακραίες περιπτώσεις, να είναι έως και δέκα φορές υψηλότερα σε μία χώρα από ό,τι σε κάποια άλλη,
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι δύσκολο για τις επιχειρήσεις και ιδίως και για τους οδηγούς να κατανοήσουν τη νομική κατάσταση στον τομέα των διεθνών μεταφορών, ότι τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν μεγάλες προκλήσεις όσον αφορά τη σωστή μεταφορά των κανόνων, και ότι η σημερινή κατάσταση δεν είναι συμβατή με την ενιαία αγορά,
- Δ. εκφράζοντας την ανησυχία του για τις καταγγελίες σχετικά με ελλείψεις στους ψηφιακούς ταχογράφους οι οποίες καθιστούν δυνατή την αλλοίωση των ενδείξεών τους,

Γενικές παρατηρήσεις

1. εκφράζει την ικανοποίησή του για την έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την ανάλυση των κυρώσεων για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως αυτές προβλέπονται στη νομοθεσία των κρατών μελών. εκφράζει ωστόσο την λύπη του για το γεγονός ότι λόγω έλλειψης στοιχείων για ορισμένα κράτη μέλη, η έκθεση δεν συνιστά πλήρη ανάλυση της σημερινής κατάστασης στην Ευρώπη· καλεί την Επιτροπή να ζητήσει από τα κράτη μέλη τις πληροφορίες που λείπουν·
2. επισημαίνει ότι η έκθεση της Επιτροπής αναφέρεται στην κατάταξη των παραβάσεων σύμφωνα με το νέο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, χωρίς να λαμβάνει υπόψη την προθεσμία εφαρμογής βάσει του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής·
3. καλεί, ως εκ τούτου, την Επιτροπή να υποβάλει πριν από το τέλος του 2010 ενημερωμένη

και πλήρη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του νέου παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/EK.

4. επισημαίνει ότι στις προηγούμενες περιόδους αναφοράς σημειώθηκαν μεγάλες καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα, για παράδειγμα, στην τρέχουσα έκθεση (24η έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την ανάλυση των κυρώσεων για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές), της 3ης Αυγούστου 2009, να χρησιμοποιούνται στοιχεία 2005 και του 2006, και να είναι συνεπώς σχεδόν αδύνατη η εξαγωγή συμπερασμάτων για την τρέχουσα κατάσταση όσον αφορά την εναρμόνιση των κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές·
5. ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διασφαλιστεί η ταχύτερη επίτευξη των στόχων του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006, προκειμένου τα μελλοντικά μέτρα εναρμόνισης να βασίζονται σε πιο πρόσφατα στατιστικά στοιχεία·
6. επισημαίνει ότι το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) 1071/2009 περιλαμβάνει και κατάλογο των σοβαρών παραβάσεων σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό· θεωρεί, ως εκ τούτου, άκρως επιτακτική την εναρμονισμένη κατάταξη των σοβαρών παραβάσεων των κοινωνικών κανόνων·

Σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών

7. διαπιστώνει ότι κυρώσεις που επιβάλλονται με βάση τη νομοθεσία των κρατών μελών για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών διαφέρουν όχι μόνο ως προς τα επίπεδα των προστίμων, αλλά και όσον αφορά τους τύπους των κυρώσεων και την κατάταξη των παραβάσεων·
8. επισημαίνει ότι οι διαφορές αυτές μπορούν να αποδοθούν τόσο σε οικονομικούς και γεωγραφικούς παράγοντες όσο και στις διαφορές μεταξύ των νομικών συστημάτων των κρατών μελών όσον αφορά τις ποινικές υποθέσεις, καθώς και στη διαφορετική προσέγγισή τους στο θέμα της οδικής ασφάλειας·
9. επισημαίνει ότι οι κοινωνικοί κανόνες στον τομέα των οδικών μεταφορών και ιδίως ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006, καθώς και η οδηγία 2006/22/EK, αφήνουν στα κράτη μέλη πολύ μεγάλα περιθώρια ερμηνείας· εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός οι πολλές ανακριβείς διατυπώσεις που περιλαμβάνονται στους ευρωπαϊκούς κανόνες οδηγούν αναγκαστικά στην ανομοιόμορφη μεταφορά τους στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών· είναι της άποψης ότι, για την επίτευξη περαιτέρω εναρμόνισης, χρειαζόμαστε πρωτίστως ενιαία και δεσμευτική ερμηνεία των ανωτέρω κανονισμών και της οδηγίας·
10. εκφράζει τη λύπη του για το γεγονός ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν προβλέπουν διαφοροποίηση των κυρώσεων ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράβασης· καλεί τα κράτη μέλη να εγκρίνουν εθνικές διατάξεις που να έχουν ουσιαστικό, αναλογικό και αποτρεπτικό αποτέλεσμα και να λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τη σοβαρότητα της παράβασης·

Περαιτέρω εναρμόνιση

11. υπογραμμίζει ότι ένα αποτελεσματικό, ισόρροπο σύστημα κυρώσεων με αποτρεπτική δράση μπορεί να είναι βασισμένο μόνο σε σαφείς, διαφανείς και συγκρίσιμες κυρώσεις στα διάφορα κράτη μέλη· καλεί τα κράτη μέλη να βρουν νομοθετικές και πρακτικές λύσεις για να μειωθούν οι, σημαντικότερες σε ορισμένες περιπτώσεις διαφορές ως προς το είδος και το ύψος των κυρώσεων·
12. ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποβάλει ενιαία και δεσμευτική ερμηνεία του κανονισμού σχετικά με τις ώρες οδήγησης και ανάπαυσης, μετά από διαβούλευση με τους φορείς ελέγχου και τους εκπροσώπους του τομέα των μεταφορών· οι φορείς ελέγχου θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη αυτήν την ερμηνεία·
13. θεωρεί ότι για να επιτευχθεί περαιτέρω προσέγγιση ως προς τους τύπους των κυρώσεων και το ύψος των προστίμων, απαιτείται η συσχέτιση της κατάταξης των χρηματικών προστίμων με την κατάταξη των κυρώσεων, καθώς και η θέσπιση ελάχιστων και μέγιστων προστίμων για κάθε παράβαση των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών· τονίζει ότι, κατά τον εξορθολογισμό των κυρώσεων, η ανάγκη για δίκαιη και αναλογική διαμόρφωση των προστίμων στα κράτη μέλη, με αντικειμενικά κριτήρια (όπως το ΑΕΠ ή γεωγραφικοί παράγοντες) πρέπει να αντισταθμίζεται από έναν αποτελεσματικό αποτρεπτικό παράγοντα έναντι σοβαρών παραβάσεων·
14. επισημαίνει ότι το νέο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, που καθιερώνεται με την οδηγία 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής πρέπει να αποτελέσει τη βάση για μια ενιαία προσέγγιση στην κατάταξη των παραβάσεων των κοινωνικών κανόνων για τις οδικές μεταφορές όπως καθορίζονται στη νομοθεσία των κρατών μελών· ζητεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν τις απαραίτητες νομικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για την ταχεία μεταφορά της οδηγίας 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής·
15. επισημαίνει, επιπλέον, ότι η Συνθήκη της Λισαβόνας προσέθεσε στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ένα νέο άρθρο 83, παράγραφος 2, σχετικά με την προσέγγιση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων των κρατών μελών στον τομέα του ποινικού δικαίου· καλεί την Επιτροπή να εξετάσει αυτά τα νέα νομοθετικά μέσα δικαστικής συνεργασίας για ποινικές υποθέσεις και να υποβάλει εντός δώδεκα μηνών στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έκθεση για τα ενδεχόμενα μέτρα εναρμόνισης, περιλαμβανομένων, εάν δεν το έχει ήδη πράξει, πτυχών που αφορούν την οδική ασφάλεια και τη διασυνοριακή επιβολή χρηματικών προστίμων·
16. επιδοκιμάζει το γεγονός ότι η Επιτροπή εκπόνησε «κατευθυντήριες γραμμές» σύμφωνα με το άρθρο 22, παράγραφος 4, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006, για να βοηθήσει τα κράτη μέλη να ερμηνεύσουν και να εφαρμόσουν αυτόν τον κανονισμό σε εθνικό επίπεδο· διαπιστώνει, ωστόσο, ότι αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές δεν είναι νομικά δεσμευτικές και για τον λόγο αυτόν δεν πέτυχαν τον στόχο της ενιαίας μεταφοράς στα κράτη μέλη·
17. φρονεί ότι, για την πραγμάτωση εσωτερικής αγοράς στον τομέα των μεταφορών και την ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου για τους οδηγούς και τους οδικούς μεταφορείς, είναι σκόπιμη η εναρμόνιση της ερμηνείας όσον αφορά την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας· με γνώμονα αυτό το στοιχείο, ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει, σε συνεργασία με την CORTE (συνομοσπονδία οργανώσεων για την επιβολή κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών), το δίκτυο TISPOL (ευρωπαϊκό δίκτυο των οργάνων της τροχαίας) και τον οργανισμό Euro Contrôle Route (ευρωπαϊκός οργανισμός των ελεγκτών

οδικής κυκλοφορίας), προτάσεις με στόχο τον τερματισμό της διακριτικής εφαρμογής της κοινωνικής νομοθεσίας στις οδικές μεταφορές· επισημαίνει, εν προκειμένω, την ανάγκη για την κοινή, άρθρο προς άρθρο ερμηνεία της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 581/2006 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85·

18. ζητεί από τα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές κατά την εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εναρμονισμένη μεταφορά·

Έλεγχοι

19. επισημαίνει κατηγορηματικά ότι είναι δυνατόν να αποφευχθεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός και ότι η οδική ασφάλεια μπορεί να διασφαλιστεί μόνο με τη συνεπή και αντικειμενική επιβολή της ισχύουσας νομοθεσίας· υπογραμμίζει ότι για τη μεταφορά των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών απαιτείται εναρμονισμένη και αποτελεσματική προσέγγιση στο θέμα των ελέγχων·
20. επιστὰ την προσοχή στο γεγονός ότι η κατάσταση των μεταφορών διαφέρει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά την υποδομή, τον όγκο των μεταφορών και την κυκλοφοριακή επιβάρυνση, και συνεπώς θεωρεί ότι θα πρέπει να ληφθούν υπόψη μεταξύ άλλων και οι παράγοντες αυτοί στη συχνότητα των ελέγχων, δεδομένου ότι ένας από τους κύριους στόχους τους είναι η διασφάλιση της τήρησης των κανόνων κοινωνικής πρόνοιας·
21. πιστεύει ότι η Επιτροπή θα μπορούσε αναπτύξει και να προαγάγει τέτοιες εναρμονισμένες προσεγγίσεις στους ελέγχους και να επέμβει κανονιστικά για να αρθούν τα εμπόδια στην ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά και να ενισχύσει η οδική ασφάλεια· ζητεί από την Επιτροπή, για την επίτευξη των στόχων αυτών να δημιουργήσει ένα αποτελεσματικό και κατάλληλο μέσο συντονισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο·
22. καλεί την Επιτροπή να επεξεργαστεί συστάσεις και ευρωπαϊκά ελάχιστα πρότυπα κατάρτισης για τους φορείς ελέγχου και για το συντονισμό της μεταξύ τους συνεργασίας· ζητεί από την Επιτροπή να βελτιώσει τη συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων, για να καταστεί δυνατή μια πιο πειστική ανάλυση της αποτελεσματικής επιβολής και να προαχθεί μια εναρμονισμένη αντιμετώπιση των θεμάτων εφαρμογής από τα κράτη μέλη·
23. καλεί τα κράτη μέλη να εκπαιδεύουν διαρκώς το προσωπικό ελέγχου τους σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες εξελίξεις σχετικά με τη συγκέντρωση στοιχείων και να συνεργάζονται στενά με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά τη μεταφορά κοινών προτύπων προκειμένου να προωθήσουν μια εναρμονισμένη προσέγγιση στους ελέγχους, δημιουργώντας με τον τρόπο αυτόν νομική βεβαιότητα·
24. θεωρεί ότι πρέπει να γίνονται συχνότεροι και συστηματικότεροι έλεγχοι τόσο στους δρόμους όσο και στους χώρους επιχειρήσεων· καλεί την Επιτροπή να διασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη τηρούν τον αριθμό ελέγχων που πρέπει να διεξάγουν σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ· ζητεί από την Επιτροπή να ενημερώσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τις περαιτέρω ενέργειες στις οποίες σκοπεύει να προβεί σχετικά με τους εν λόγω ελέγχους·

25. ζητεί από την Επιτροπή να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, έκθεση σχετικά με τους ελέγχους που διεξήχθησαν σχετικά με τις ελλείψεις των ψηφιακών ταχογράφων και τα μέτρα που ελήφθησαν για την πρόληψη της ευπάθειάς τους·
26. 19α. επισημαίνει ότι ο ψηφιακός ταχογράφος, δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 3821/8519, χρήζει βελτίωσης ως όργανο ελέγχου: η Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει τον τρόπο με τον οποίο οι ελεγκτικές αρχές θα μπορούν να κατεβάζουν ταχύτερα τα δεδομένα από τον ψηφιακό ταχογράφο·
27. εφιστά την προσοχή στην υπηρεσία καταγγελιών δυσανάλογων προστίμων που συγκρότησε ο οργανισμός Euro Contrôle Route (ευρωπαϊκός οργανισμός των ελεγκτών οδικής κυκλοφορίας), και απευθύνει έκκληση στους οδηγούς και στους οδικούς μεταφορείς να απευθύνονται στην εν λόγω υπηρεσία καταγγελιών σε περίπτωση δυσανάλογης εφαρμογής της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών·

Άλλες πρωτοβουλίες

28. θεωρεί ότι ένα κατανοητό ενημερωτικό φυλλάδιο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα ήταν χρήσιμο για τις επιχειρήσεις και τους οδηγούς φορτηγών· υπογραμμίζει ότι το φυλλάδιο αυτό θα πρέπει να ενημερώνει καλύτερα τους ενδιαφερόμενους οδηγούς και τις επιχειρήσεις για τους ισχύοντες κοινωνικούς κανόνες και τις σχετικές κυρώσεις στα επιμέρους κράτη μέλη· πιστεύει ότι τέτοιες πληροφορίες πρέπει να διατίθενται και σε επιχειρήσεις και οδηγούς από τρίτες χώρες· επισημαίνει ότι για την παροχή των εν λόγω πληροφοριών στους οδηγούς σε πραγματικό χρόνο, ενδείκνυται η χρήση ευφυών συστημάτων μεταφορών·
29. είναι πεπεισμένο ότι στο πλαίσιο της χρησιμοποίησης σύγχρονων τεχνολογιών της πληροφορίας και επικοινωνίας και ευφυών συστημάτων μεταφορών, οι επιχειρήσεις και οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ενημερώνονται για τους ισχύοντες κοινωνικούς κανόνες και τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησής τους·
30. καλεί όλα τα κράτη μέλη να ενισχύσουν τη συνεργασία βάσει των ήδη υφισταμένων δομών όπως ο οργανισμός Euro Contrôle Route (ευρωπαϊκός οργανισμός των ελεγκτών οδικής κυκλοφορίας) βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτόν τον συντονισμό των κοινών ελέγχων, την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και την κοινή οργάνωση προγραμμάτων εκπαίδευσης των φορέων ελέγχου·
31. θεωρεί ότι είναι σκόπιμη η χρήση όλων των διαθέσιμων τεχνολογιών για την ενημέρωση των οδηγών φορτηγών, συμπεριλαμβανομένων εκείνων από γειτονικές χώρες, σε πραγματικό χρόνο, όσον αφορά τους συναφείς κοινωνικούς κανόνες και τις εφαρμοστέες κυρώσεις επί παραβάσεων στα διάφορα κράτη μέλη, με τη χρήση, για παράδειγμα, δεκτών του παγκόσμιου συστήματος προσδιορισμού θέσης (GPS) ή άλλων διαθέσιμων εργαλείων·
32. καλεί τα κράτη μέλη να μεριμνήσουν για την ανάλογη υποδομή στο ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων επαρκών και ασφαλών χώρων και υπηρεσιών στάθμευσης, προκειμένου οι οδηγοί να μπορούν πραγματικά να τηρούν τις διατάξεις για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης και να μπορούν να διεξάγονται αποτελεσματικά οι έλεγχοι· επισημαίνει ότι στις εγκαταστάσεις αυτές πρέπει να έχει ιδιαίτερη σημασία η πτυχή της

ασφάλειας· ζητεί από την Επιτροπή να δημοσιεύει κατά περιόδους, στην πλέον κατάλληλη μορφή, τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις, δημόσιες και ιδιωτικές, σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, παρέχοντας πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες που προσφέρονται για τους επαγγελματίες του τομέα των οδικών μεταφορών·

33. ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν και να χρηματοδοτήσουν προγράμματα για την κατασκευή ασφαλών χώρων στάθμευσης, διότι οι χώροι αυτοί είναι απαραίτητοι για την τήρηση των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 από τους οδηγούς·
34. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ιστορικό

Σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μέχρι την 1η Μαΐου 2009 έκθεση στην οποία θα αναλύονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στη νομοθεσία των κρατών μελών για τις σοβαρές παραβάσεις.

Η εισηγήτρια καλεί την Επιτροπή να ενημερώνει στο μέλλον έγκαιρα και πλήρως το Κοινοβούλιο. Η έκθεση της Επιτροπής δεν φθάνει μόνο καθυστερημένα, αλλά επιπλέον δεν είναι πλήρης. Για μια ακριβή ανάλυση είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διαβιβάσει η Επιτροπή εντός του τρέχοντος έτους στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αναθεωρημένη ανακοίνωση που θα αναλύει την εφαρμογή του νέου παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ στα κράτη μέλη.

Η έκθεση της Επιτροπής

Η έκθεση της Επιτροπής συνοψίζει τους διάφορους τύπους κυρώσεων στα κράτη μέλη:

- Πρόστιμα: όλα τα κράτη μέλη προβλέπουν ως πιθανή κύρωση τα πρόστιμα, όμως τα ποσά παρουσιάζουν μερικές φορές σημαντικές διαφορές. Για την ίδια παράβαση μπορεί να επιβληθεί πρόστιμο από 58,23 ευρώ (Μάλτα) έως 5 000 ευρώ και άνω (Αυστρία, Κύπρος, Γερμανία και Ιρλανδία). Αιτία αυτών των σημαντικών διαφορών μπορεί να είναι κοινωνικοί, οικονομικοί ή γεωγραφικοί παράγοντες, ωστόσο αυτό δεν μπορεί να εξηγηθεί για όλες τις χώρες (Ισπανία, Ουγγαρία).
- Ακίνητοποίηση του οχήματος: η ακίνητοποίηση του οχήματος θεωρείται άλλη μια πιθανή κύρωση. Με την κύρωση αυτή μπορεί επίσης να διασφαλιστεί ότι ο οδηγός θα κάνει μια αρκετά μεγάλη παύση για να αναπαυθεί. 15 κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προβλέπουν τη δυνατότητα ακίνητοποίησης του οχήματος στη νομοθεσία τους (Βουλγαρία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Ρουμανία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο).
- Απαγορεύσεις οδήγησης και φυλάκιση: Επτά κράτη μέλη προβλέπουν ποινές φυλάκισης για σοβαρές παραβάσεις, αν και μερικά, μόνο σε περίπτωση μη πληρωμής του προστίμου ή αν ένα πρόσωπο επαναλάβει την παράβαση για την οποία έχει ήδη τιμωρηθεί (Αυστρία, Κύπρος, Δανία, Γαλλία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο και Ηνωμένο Βασίλειο). Σε ορισμένες χώρες υπάρχει επίσης η δυνατότητα αφαίρεσης της άδειας ή της κάρτας οδηγού από τον οδηγό (Βουλγαρία, Δανία, Ελλάδα, Ιταλία, Σλοβακία και Ηνωμένο Βασίλειο).

Η έκθεση υπενθυμίζει επίσης την ευθύνη των επιχειρήσεων σε όλα τα κράτη μέλη βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Στα περισσότερα κράτη μέλη (Βέλγιο, Βουλγαρία, Γερμανία, Δανία, Εσθονία, Ελλάδα, Φινλανδία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Λετονία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σλοβακία, Σουηδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο), η

νομοθεσία προβλέπει διαφορετικές κυρώσεις για τους οδηγούς και για τις επιχειρήσεις, όπου η αντιμετώπιση των επιχειρήσεων είναι αυστηρότερη και τα πρόστιμα υψηλότερα από εκείνα των οδηγών. Σύμφωνα με το άρθρο 10, παράγραφος 4, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, οι αποστολείς, οι μεταφορείς φορτίων, οι διοργανωτές ταξιδιών, οι εργολάβοι, οι υπεργολάβοι και τα γραφεία απασχόλησης οδηγών εξασφαλίζουν ότι τα συμβατικώς συμφωνούμενα **ωράρια δρομολογίων** πληρούν τις διατάξεις για τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης. Η υποχρέωση αυτή αναφέρεται ρητά μόνο στις εθνικές διατάξεις της Δανίας, της Εσθονίας, της Φινλανδίας, της Πολωνίας και της Σουηδίας.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 καθιερώνει επίσης την αρχή της **υπερεδαφικής ισχύος των κυρώσεων**: στην περίπτωση που μια παράβαση διαπιστώνεται από τις αρμόδιες αρχές στην επικράτεια ενός κράτους μέλους ή τρίτης χώρας και δεν έχει ήδη επιβληθεί για την παράβαση αυτή καμία κύρωση, οι αρμόδιες αρχές δικαιούνται να επιβάλουν κύρωση. Η κύρωση θα πρέπει να είναι η ίδια με αυτήν που θα επιβαλλόταν εάν η παράβαση είχε διαπραχθεί στο κράτος μέλος στο οποίο επιβλήθηκε η ποινή. Η ποινή δεν πρέπει να συνιστά διάκριση. Η αρχή αυτή μπορεί όμως να έχει και αρνητικές επιπτώσεις στον δίκαιο ανταγωνισμό, εφόσον τα κράτη μέλη εφαρμόζουν πολύ διαφορετικές κυρώσεις για τις ίδιες παραβάσεις: οι οδικοί μεταφορείς, οι οποίοι έχουν διαπράξει παράβαση, προτιμούν ενδεχομένως να πληρώσουν τη χρηματική ποινή για την παράβαση αυτή σε κράτος μέλος το οποίο εφαρμόζει πολύ χαμηλά πρόστιμα, παρά να διακινδυνεύσουν να καταβάλουν πολύ υψηλή χρηματική ποινή σε άλλο κράτος μέλος.

Ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν **σύστημα κυρώσεων** χωρίς διαφοροποίηση των κυρώσεων (Αυστρία, Τσεχική Δημοκρατία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο και Ηνωμένο Βασίλειο), πράγμα που δυσχεραίνει την ανάλυση των κυρώσεων για τις σοβαρές παραβάσεις, καθώς οι χώρες αυτές έχουν δηλώσει μόνο τις ελάχιστες και τις μέγιστες κυρώσεις. Η Μάλτα, για παράδειγμα, προβλέπει ενιαίο πρόστιμο για τις παραβάσεις (58,23 ευρώ).

Άλλες χώρες έχουν συστήματα που προβλέπουν διαφοροποίηση των κυρώσεων:

- Όσον αφορά τις παραβάσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (άρθρα 6-8), διακρίνονται δύο ή περισσότερα επίπεδα για τον ίδιο τύπο παράβασης και προσδιορίζονται συγκεκριμένα πρόστιμα για κάθε επίπεδο (βλ. πίνακα I της έκθεσης). Η έκθεση παρουσιάζει επίσης τις διαφορές στα ποσά των προστίμων: το πρόστιμο για υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης κατά περισσότερες από δύο ώρες μπορεί να είναι στην Ισπανία (4 600 ευρώ) δεκαπλάσιο απ' ό,τι στην Ελλάδα (400 ευρώ). Τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν επίσης πολύ διαφορετικές μεθόδους προσδιορισμού των επιπέδων: τα διάφορα όρια εκφράζονται ή σε λεπτά της ώρας, ή σε ώρες, ή σε ποσοστά επί τοις εκατό. Υπάρχει γραμμική ή προοδευτική διαφοροποίηση των κυρώσεων. Άλλες χώρες όπως για παράδειγμα το Βέλγιο χρησιμοποιούν δύο κριτήρια για τον καθορισμό της διαφοροποίησης: την υπέρβαση των ημερήσιων χρόνων οδήγησης και τον χρόνο οδήγησης χωρίς διάλειμμα.
- Η Επιτροπή παρατηρεί για τις παραβάσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ότι παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές όχι μόνο ως προς το επίπεδο των προστίμων που εφαρμόζονται, αλλά και ως προς τον τρόπο κατάταξης των παραβάσεων σε κατηγορίες (πίνακας II). Μολονότι το νέο παράρτημα III της οδηγίας 2006/22/ΕΚ¹ χαρακτηρίζει

¹ Εδώ πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί ότι η έκθεση της Επιτροπής αναφέρεται σε δεδομένα που ίσχυαν πριν

ορισμένες παραβάσεις ως «πολύ σοβαρές» –για παράδειγμα όταν ένας οδηγός κατέχει περισσότερες από μία ισχύουσες κάρτες οδηγού– ορισμένα κράτη μέλη εντάσσουν την περίπτωση αυτή στην κατηγορία «ελαφρές παραβάσεις». Από την άλλη, σε άλλες χώρες επιβάλλεται η μέγιστη δυνατή κύρωση σε ορισμένες ελαφρές παραβάσεις. Τα ποσά των προστίμων για παραβάσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές. Τα ανώτατα πρόστιμα μπορεί μερικές φορές να διαφέρουν σημαντικά, από 586 ευρώ (Λιθουανία) έως 30 000 (Γαλλία, όπου μπορεί να επιβληθεί επιπλέον και ποινή φυλάκισης).

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι στα επιμέρους κράτη μέλη δεν διαφέρουν πάρα πολύ μόνο τα ύψη των προστίμων, αλλά και οι τύποι των προβλεπομένων κυρώσεων και η κατηγοριοποίηση των επιμέρους παραβάσεων της κοινωνικής νομοθεσίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάσταση αυτή δεν είναι ικανοποιητική ούτε για τους οδηγούς ούτε για τις επιχειρήσεις μεταφορών. Το νέο παράρτημα της οδηγίας 2006/22/ΕΚ (που τροποποιήθηκε από την οδηγία 2009/5/ΕΚ) προσφέρει μια βάση για να γίνει ευρέως κατανοητό ποια θα πρέπει να θεωρείται σοβαρή παράβαση και ποια όχι. Τα κράτη μέλη προτρέπονται να προβούν στις απαραίτητες ενέργειες για να επιτύχουν μια πιο εναρμονισμένη εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Η θέση της εισηγήτριας

Με τους κοινωνικούς κανόνες στον τομέα των οδικών μεταφορών επιδιώκονται διάφοροι στόχοι. Η ασφάλεια των οδικών μεταφορών, η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και η εξασφάλιση του δίκαιου ανταγωνισμού ρυθμίζονται σε διάφορα –μερικές φορές– παλιά νομοθετικά κείμενα.

Η έκθεση της Επιτροπής δείχνει ότι στα επιμέρους κράτη μέλη υπάρχουν μερικές φορές σημαντικές διαφορές ως προς την εφαρμογή των χρόνων οδήγησης και ανάπαυσης και των κανόνων για τον ταχογράφο.

- εφαρμογή των υφισταμένων διατάξεων

Η εισηγήτρια θεωρεί ότι η πλήρης εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων στα κράτη μέλη έχει τεράστια σημασία όχι μόνο για την οδική ασφάλεια στους δρόμους της Ευρώπης, αλλά και για την ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά.

- ενιαία κατηγοριοποίηση των παραβάσεων

Η κατηγοριοποίηση των παραβάσεων στο νέο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ είναι ευπρόσδεκτη. Τώρα, τα κράτη μέλη καλούνται να ενσωματώσουν αυτήν την κατηγοριοποίηση στη νομοθεσία τους.

- συχνότεροι και συστηματικότεροι έλεγχοι και καλύτερη συνεργασία των κρατών μελών ως προς την εφαρμογή

Επιπροσθέτως, είναι απολύτως απαραίτητο να ελέγχεται η τήρηση των κανόνων. Η αύξηση της συχνότητας των ελέγχων είναι απολύτως αναγκαία, ο δε συντονισμός τους πρέπει να

από την έναρξη ισχύος του νέου παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

γίνεται σε διασυνοριακό επίπεδο. Ως προς αυτό, θα χρειαστεί να βελτιωθεί η συνεργασία των κρατών μελών κατά την επιβολή των διατάξεων.

Για τον λόγο αυτόν, η εισηγήτρια ζητεί τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Οδικών Μεταφορών που θα συντονίζει τη συνεργασία των αρμόδιων αρχών και θα καταστήσει με αυτόν τον τρόπο πιο ενιαίους και πλήρεις τους ελέγχους.

- **εναρμόνιση των κυρώσεων**

Σύμφωνα με το άρθρο 19, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν κυρώσεις για τις παραβάσεις των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΚ) αριθ. 3821/85 που θα είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν θα εισάγουν διακρίσεις. Παρ' όλα αυτά, οι κυρώσεις διαφέρουν μερικές φορές σημαντικά στα επιμέρους κράτη μέλη.

Η εισηγήτρια θα ήθελε να επισημάνει ότι οι διαφορές των κυρώσεων οφείλονται σε διάφορους παράγοντες. Μερικές μπορούν να εξηγηθούν βάσει γεωγραφικών ή οικονομικών παραγόντων. Όμως αιτία των σοβαρών, μερικές φορές, διαφορών ως προς το ύψος του προστίμου ή τον τύπο της κύρωσης μπορεί να είναι και τα διαφορετικά νομικά συστήματα των κρατών μελών για τη δίωξη ποινικών υποθέσεων. Η εισηγήτρια είναι της γνώμης ότι πρέπει να επιβάλλονται συγκρίσιμες κυρώσεις σε συγκρίσιμες παραβάσεις. Ανεξαρτήτως αυτού θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι εξαιτίας των διαφορετικών κάθε φορά εθνικών συνθηκών, ορισμένες διαφορές είναι αναπόφευκτες.

Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τα νέα νομοθετικά μέσα που καθιερώθηκαν με τη Συνθήκη της Λισαβόνας από το νέο άρθρο 83, παράγραφος 2, της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης λαμβάνοντας υπόψη ότι: *Όταν η προσέγγιση των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων των κρατών μελών στον τομέα του ποινικού δικαίου είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής πολιτικής της Ένωσης σε τομέα στον οποίο εφαρμόζονται μέτρα εναρμόνισης, οδηγίες μπορούν να θεσπίζουν ελάχιστους κανόνες σχετικούς με τον ορισμό των ποινικών αδικημάτων και των κυρώσεων στον εν λόγω τομέα. Οι εν λόγω οδηγίες εκδίδονται με συνήθη ή με ειδική νομοθετική διαδικασία, ίδια με εκείνη που ακολουθήθηκε κατά τη θέσπιση των εν λόγω μέτρων εναρμόνισης, με την επιφύλαξη του άρθρου 76.*

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	28.4.2010
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 36 - : 5 0 : 0
Members present for the final vote	Magdalena Alvarez, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Ţicău, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Philip Bradbourn, Michel Dantin, Derk Jan Eppink, Jelko Kacin, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke