ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.9.2024
COM(2024) 405 final

# ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**σχετικά με την εφαρμογή την περίοδο 2021-2022 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών**

**(32η έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών)**

{SWD(2024) 215 final}

**Εισαγωγή**

Στην παρούσα έκθεση παρουσιάζεται επισκόπηση της εφαρμογής των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών στα κράτη μέλη για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2021 έως την 31η Δεκεμβρίου 2022. Παρέχεται σύνοψη των αναλύσεων των δραστηριοτήτων ελέγχου και επισημαίνονται οι βασικές προκλήσεις όσον αφορά την επιβολή και εφαρμογή των σχετικών νομικών διατάξεων που ορίζονται στις ακόλουθες τέσσερις νομοθετικές πράξεις:

1) κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006[1] (γνωστός και ως **κανονισμός για τον χρόνο οδήγησης**) για τη θέσπιση των ελάχιστων απαιτήσεων για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, καθώς και για τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης·

2) οδηγία 2002/15/ΕΚ[2] (γνωστή και ως **οδηγία για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές**) για τη θέσπιση των κανόνων σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων. Θεσπίζει τις απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας, τα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα στην εργασία και τη νυκτερινή εργασία. Εφαρμόζεται στους οδηγούς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης·

3) οδηγία 2006/22/ΕΚ[3] (γνωστή και ως **οδηγία επιβολής**) για τη θέσπιση ελάχιστων επιπέδων για τους καθ' οδόν ελέγχους και για τους ελέγχους στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων μεταφορών ώστε να επαληθεύεται η συμμόρφωση με τις διατάξεις του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης·

4) κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014[4] (γνωστός και ως **κανονισμός για τους ταχογράφους**) για τη θέσπιση των απαιτήσεων σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση των ταχογράφων σε οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης.

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

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

[3] Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ 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. 35).

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

Σε αντίθεση με την προηγούμενη έκθεση, η ανάλυση της εφαρμογής της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου[5] (γνωστή και ως **οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις**) σχετικά με τον καθορισμό, για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές δεν περιλαμβάνεται στην παρούσα έκθεση λόγω της έλλειψης αναγκαίων πληροφοριών, καθώς μόλις πέντε κράτη μέλη[6] συμμορφώθηκαν με τη νομική υποχρέωση να υποβάλουν τις εθνικές τους εκθέσεις.

Η παρούσα έκθεση βασίζεται στο άρθρο 17 του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης και στο άρθρο 13 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές[7].

Διαρθρώνεται σε τρεις ενότητες: Η ενότητα Ι περιέχει ανάλυση των εθνικών στοιχείων σχετικά με τους ελέγχους και τις παραβάσεις όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ενώ στην ενότητα ΙΙ περιγράφεται η εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα κράτη μέλη. Στην ενότητα ΙΙΙ παρουσιάζονται τα βασικά συμπεράσματα της παρούσας έκθεσης. 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 λεπτομερέστερα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τους ελέγχους.

## Υποβολή στοιχείων

Οι εθνικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2002/15/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 πρέπει να υποβάλλονται έως τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που έπεται της λήξης της σχετικής διετούς περιόδου, με το τυποποιημένο έντυπο αναφοράς που ορίζεται στην εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής της 30ής Μαρτίου 2017[8]. Η προθεσμία για την υποβολή των εκθέσεων που καλύπτουν τα έτη 2021-2022 έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2023.

Όλα τα κράτη μέλη έχουν υποβάλει τα εθνικά τους στοιχεία σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ωστόσο, σε πολλές περιπτώσεις, η υποβολή δεν ήταν έγκαιρη[9]. Τα κράτη μέλη υπέβαλαν την απαιτούμενη ανάλυση των λεπτομερών στατιστικών σχετικά με τους ελέγχους συμμόρφωσης που διενεργήθηκαν καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη δεν υπέβαλαν δεδομένα με κατάταξη στις

[5] Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59).

[6] Μόνο η Αυστρία, οι Κάτω Χώρες, η Λιθουανία, η Πολωνία και η Σουηδία υπέβαλαν πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 10ζ της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου για την περίοδο 2021-2022.

[7] Βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, τα κράτη μέλη οφείλουν να ανακοινώνουν ανά διετία τις απαιτούμενες πληροφορίες, προκειμένου η Επιτροπή να συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και τις εξελίξεις στους αντίστοιχους τομείς. Το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, αναφέροντας τις απόψεις των κοινωνικών εταίρων του κλάδου. Οι εκθέσεις με αντικείμενο την οδηγία 2002/15/ΕΚ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 είναι δυνατόν να υποβάλλονται σε ενιαίο έγγραφο, διότι και οι δύο νομοθετικές πράξεις καλύπτουν την ίδια διετή περίοδο αναφοράς και θεσπίζουν συμπληρωματικούς κανόνες για τους επαγγελματίες οδηγούς.

[8] C(2017) 1927 final.

[9] Η τελευταία εθνική έκθεση υποβλήθηκε στις 30 Μαΐου 2024.

κατηγορίες που ζητήθηκαν, π.χ. δεδομένα με κατάταξη ανά τύπο ταχογράφου[10] και είδος παραβάσεων[11].

Μόνο 21 κράτη μέλη υπέβαλαν τις πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, εκ των οποίων μόνο 11 κράτη μέλη παρείχαν στατιστικά στοιχεία για τους ελέγχους και τα αποτελέσματά τους, με διαφορετικό επίπεδο λεπτομέρειας[12]. Αυτή η έλλειψη ποσοτικών και συγκρίσιμων στοιχείων από τα κράτη μέλη δυσχεραίνει την αξιολόγηση.

## I. Επισκόπηση των δραστηριοτήτων επιβολής της οδηγίας 2006/22/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

### 1. Έλεγχοι

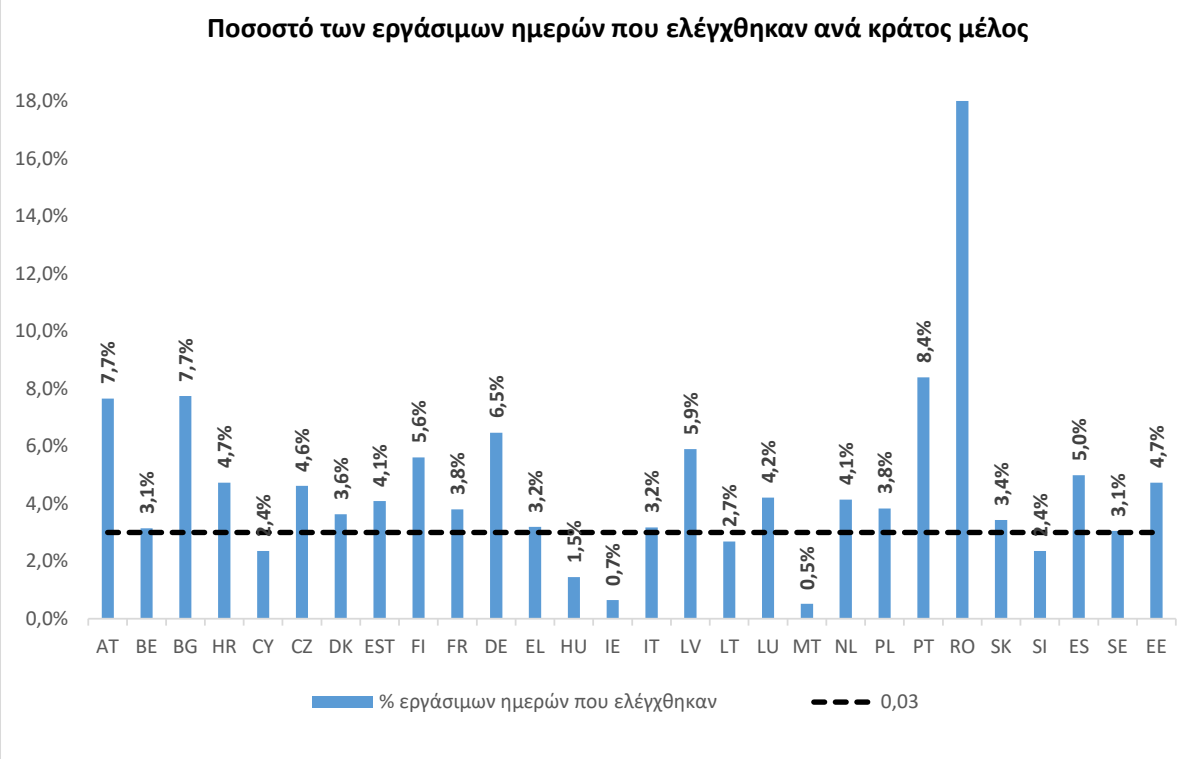
Βάσει του άρθρου 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, τα κράτη μέλη οφείλουν να οργανώσουν σύστημα κατάλληλων και τακτικών ελέγχων, τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Το άρθρο αυτό ορίζει επίσης ότι ο ελάχιστος αριθμός ελέγχων πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το 3 % των ημερών που εργάστηκαν οι οδηγοί[13] οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Από τα εθνικά στοιχεία προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των εργάσιμων ημερών[14] που ελέγχθηκαν στην ΕΕ αυξήθηκε από περίπου 108,9 εκατομμύρια τη διετία 2019-2020 σε 111,7 εκατομμύρια κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Αυτό συνιστά αύξηση κατά 3 %. Η εξέταση των εθνικών αριθμητικών στοιχείων δείχνει ότι η αύξηση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν είναι σημαντικότερη στη Μάλτα (+ 450 %[15]) και τις Κάτω Χώρες (+ 185 %), ενώ η μείωση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν είναι περισσότερο ορατή στη Σλοβενία (– 48 %), τη Γαλλία (– 45 %) και την Ουγγαρία (– 39 %).

Όπως φαίνεται στο σχήμα 1 παρακάτω, **ο μέσος όρος των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν στην ΕΕ είναι 4,7 %**, ποσοστό υψηλότερο από αυτό που απαιτείται βάσει της οδηγίας[16], αλλά παρουσιάζει πτωτική τάση σε σύγκριση με τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς (5,4 % την περίοδο 2017-2018 και 6,3 % την περίοδο 2015-2016), με εξαίρεση το 4,5 % την περίοδο 2019-2020. Ωστόσο, η βαθμολογία που επιτεύχθηκε από τη Ρουμανία (21,3 %) είναι υψηλή.

[10] Πρόκειται, συγκεκριμένα, για τη Λιθουανία, η οποία ενημέρωσε ότι τα στοιχεία για τους αναλογικούς και τους έξυπνους ταχογράφους δεν ήταν διαθέσιμα λόγω τεχνικού σφάλματος.
[11] Όπως και κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, η Λετονία δεν παρείχε την εν λόγω κατηγοριοποίηση για παραβάσεις σε εγκαταστάσεις.
[12] Τα πιο λεπτομερή στατιστικά στοιχεία παρασχέθηκαν από την Τσεχική Δημοκρατία, τη Φινλανδία, την Ελλάδα, την Πολωνία και τη Σλοβενία.
[13] Ο αριθμός αυτός βασίζεται στον αριθμό των εργάσιμων ημερών επί δύο έτη και στον αριθμό των οχημάτων με άδεια κυκλοφορίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού κατά τη συγκεκριμένη περίοδο για κάθε κράτος μέλος.
[14] Ο όρος «εργάσιμες ημέρες» χρησιμοποιείται εναλλακτικά προς τον όρο «ημέρες εργασίας» ενός οδηγού στη συναφή νομοθεσία: κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006, οδηγία 2006/22/ΕΚ και απόφαση (ΕΕ) 2017/1013.
[15] Ωστόσο, η Μάλτα δεν έχει ακόμη τηρήσει το όριο του 3 % των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν.
[16] Ιδίως στη Βουλγαρία, τη Γερμανία, την Αυστρία, την Πορτογαλία και τη Ρουμανία.

**Σχήμα 1: Ποσοστό των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν ανά κράτος μέλος**




Τα περισσότερα κράτη μέλη προέβησαν σε έλεγχο περισσότερων εργάσιμων ημερών από το ελάχιστο όριο που έπρεπε να ελεγχθεί βάσει της οδηγίας. Ωστόσο, έξι κράτη μέλη δεν τήρησαν το όριο του 3 %, και συγκεκριμένα η Ιρλανδία, η Κύπρος, η Λιθουανία, η Ουγγαρία, η Μάλτα και η Σλοβενία. Το ίδιο είχε συμβεί και κατά τις δύο προηγούμενες περιόδους αναφοράς (όπου έξι κράτη μέλη δεν τήρησαν το όριο του 3 % τις περιόδους 2019-2020 και 2017-2018, έναντι τριών κρατών μελών την περίοδο 2015-2016). Μεταξύ των έξι κρατών μελών που δεν τήρησαν το όριο του 3 % την περίοδο 2021-2022, μόνο η Ιρλανδία, η Ουγγαρία και η Μάλτα παρέμειναν σε αυτή την ομάδα, στην οποία εντάχθηκαν και τα τρία άλλα κράτη μέλη, τα οποία είχαν ικανοποιητικές επιδόσεις κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Η Ελλάδα αύξησε σημαντικά τις προσπάθειές της για την επιβολή της νομοθεσίας (βελτίωση από 0,1 % την περίοδο 2015-2016, 0,7 % την περίοδο 2017-2018, 2,4 % την περίοδο 2019-2020 σε 3,2 % κατά την τρέχουσα περίοδο), ενώ για πρώτη φορά εδώ και μία δεκαετία οι επιδόσεις της υπερέβησαν το όριο.

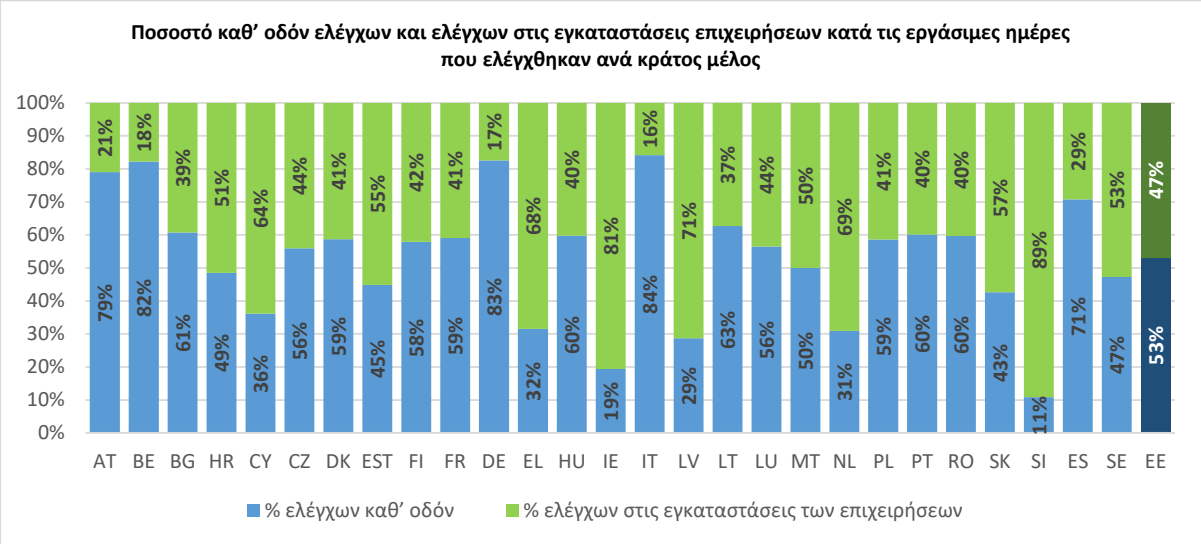
Στο άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ καθορίζεται επίσης το ποσοστό των εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται στο πλαίσιο ελέγχων τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, δηλαδή τουλάχιστον 30 % και τουλάχιστον 50 % αντίστοιχα. Ο υπολογισμός του ποσοστού αυτού πραγματοποιείται με βάση τον αριθμό των ελέγχων που διενεργούνται πραγματικά από τις αρχές επιβολής και όχι με βάση τον ελάχιστο αριθμό εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται.

**Κατά μέσο όρο, το 53 % των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν, ελέγχθηκε καθ' οδόν, ενώ το 47 % ελέγχθηκε μέσω επιθεωρήσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.** Τα στοιχεία αυτά αποτυπώνουν μείωση των ελέγχων καθ' οδόν σε σύγκριση με την προηγούμενη

περίοδο (60 % την περίοδο 2019-2020) και θετική αύξηση των ελέγχων στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο (40 % την περίοδο 2019-2020). Στα περισσότερα κράτη μέλη, μεγάλο μέρος των ελέγχων πραγματοποιήθηκε καθ' οδόν. Η Ιρλανδία και η Σλοβενία ανέφεραν χαμηλό αριθμό ελέγχων καθ' οδόν. Οκτώ κράτη μέλη έχουν επιτύχει την απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και καθ' οδόν ελέγχων, έναντι έξι κρατών μελών την περίοδο 2019-2020[17].

Για λεπτομέρειες σχετικά με το εθνικό ποσοστό των καθ' οδόν ελέγχων και των ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, βλέπε σχήμα 2.

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




## Έλεγχοι καθ' οδόν

Συνολικά, 3 564 138 οχήματα και 3 745 458 οδηγοί ελέγχθηκαν κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων σε ολόκληρη την ΕΕ, σε σύγκριση με 4 112 717 οχήματα και 4 323 245 οδηγούς που ελέγχθηκαν την περίοδο 2019-2020. Η διαφορά μεταξύ του αριθμού των οχημάτων και του αριθμού των οδηγών που ελέγχθηκαν μπορεί να εξηγηθεί από την πολλαπλή επάνδρωση, δηλαδή όταν υπάρχουν τουλάχιστον δύο οδηγοί στο όχημα για εναλλάξ οδήγηση. Διαφορές μεταξύ του αριθμού των οδηγών και των οχημάτων εμφανίζονται κυρίως στις εκθέσεις του Βελγίου, της Γερμανίας, της Λετονίας και της Ρουμανίας.

Σε σύγκριση με την έκθεση για την περίοδο 2019-2020, ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν μειώθηκε κατά 548 579 οχήματα, ενώ ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν μειώθηκε κατά 577 787 οδηγούς.

Με βάση τη χώρα εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, το 64 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν ήταν εθνικά οχήματα, το 29 % προέρχονταν από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ[18]

[17] Εσθονία, Ελλάδα, Κροατία, Κύπρος, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Σλοβακία και Σουηδία. Κατά την περίοδο 2019-2020 οι χώρες αυτές ήταν οι εξής: Βουλγαρία, Εσθονία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία και Σλοβακία.
[18] Τα στοιχεία περιλαμβάνουν επίσης τις χώρες του ΕΟΧ και την Ελβετία.

και το 7 % ήταν οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε τρίτες χώρες. Συνολικά, τα περισσότερα οχήματα που ελέγχθηκαν καθ' οδόν (περίπου το 93 % του συνόλου) ήταν οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ μόλις περίπου το 7 % ήταν επιβατηγά οχήματα.

**Την περίοδο 2021-2022 το 83 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ' οδόν ήταν εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο,** έναντι ποσοστού 74 % κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, δεν υπάρχουν λόγοι να αυξηθεί το ελάχιστο όριο των ελέγχων από 3 % σε 4 %, καθώς αυτό θα πρέπει να γίνει όταν το 90 % των οχημάτων που ελέγχονται είναι εξοπλισμένα με ψηφιακούς ταχογράφους, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

### 1.1 Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Κατά την περίοδο 2021-2022 ελέγχθηκαν 84 128 επιχειρήσεις μεταφορών, αριθμός που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 44 % σε σύγκριση με τις 58 300 επιχειρήσεις μεταφορών που ελέγχθηκαν κατά την περίοδο 2019-2020. Οι ελεγκτές στις εγκαταστάσεις έλεγξαν περίπου 39,3 εκατομμύρια εργάσιμες ημέρες, αριθμός που αντιπροσωπεύει αύξηση περίπου κατά 14 % σε σύγκριση με 34,3 εκατομμύρια στην προηγούμενη έκθεση. Συνολικά, οι ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών έλεγξαν στις εγκαταστάσεις τα αρχεία 582 218 οδηγών, αριθμός που είναι κατά 16 % μεγαλύτερος σε σύγκριση με τους 499 943 οδηγούς την περίοδο 2019-2020.

## 2. Παραβάσεις

Και τα 27 κράτη μέλη υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, δεν παρείχαν όμως όλα[19] λεπτομέρειες για τους τύπους των παραβάσεων. **Ο συνολικός αριθμός των παραβάσεων που αναφέρθηκαν ανήλθε σε 3,03 εκατομμύρια περίπου, δηλαδή αυξήθηκε σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση (2,25 εκατομμύρια)**. Το ποσοστό των καθ' οδόν παραβάσεων που διαπιστώθηκαν μειώθηκε στο επίπεδο του 50 % περίπου του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν (60 % στην τελευταία έκθεση).

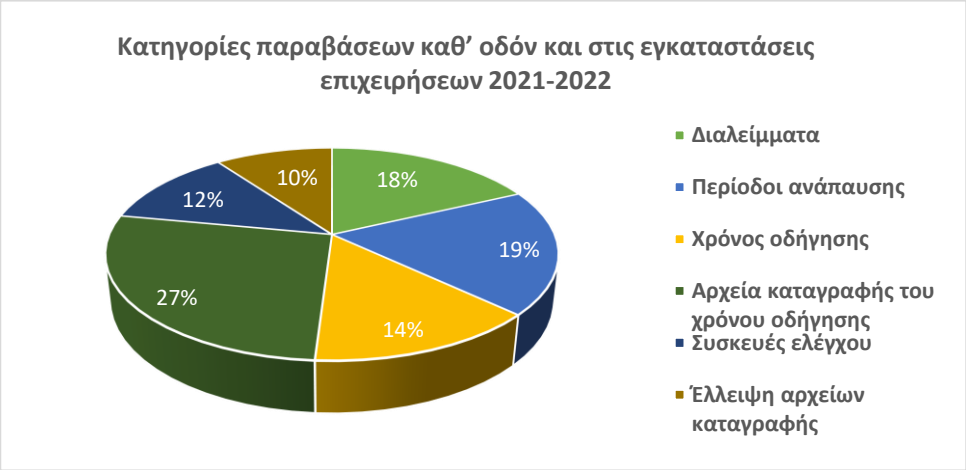
Το ποσοστό των τύπων παραβάσεων στον συνολικό αριθμό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν παρέμεινε παραπλήσιο με εκείνο της προηγούμενης περιόδου αναφοράς, με ορισμένες ελαφρές μειώσεις ή αυξήσεις σε ορισμένες κατηγορίες παραβάσεων. Στο σχήμα 3 παρακάτω παρουσιάζεται το μέσο ποσοστό παραβάσεων στην ΕΕ ανά είδος διάταξης που παραβιάστηκε, το οποίο διαπιστώθηκε τόσο καθ' οδόν όσο και σε εγκαταστάσεις κατά την περίοδο 2021-2022. Ο αριθμός των παραβάσεων που αφορούν τα διαλείμματα μειώθηκε από 19 % σε 18 %, ενώ οι παραβάσεις που αφορούν τον χρόνο οδήγησης μειώθηκαν από 15 % σε 14 % και οι παραβάσεις που αφορούν τα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης αυξήθηκαν από 26 % σε 27 %. Οι παραβάσεις που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης αποτελούν το 19 % των συνολικών παραβάσεων (23 % στην τελευταία έκθεση), οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου[20] αντιπροσωπεύουν το 12 % των συνολικών παραβάσεων (9 % στην τελευταία έκθεση) και οι παραβάσεις που αφορούν την έλλειψη/διαθεσιμότητα αρχείων για

[19] Η Λετονία δεν δήλωσε τύπους παραβάσεων κατά τους ελέγχους εγκαταστάσεων.

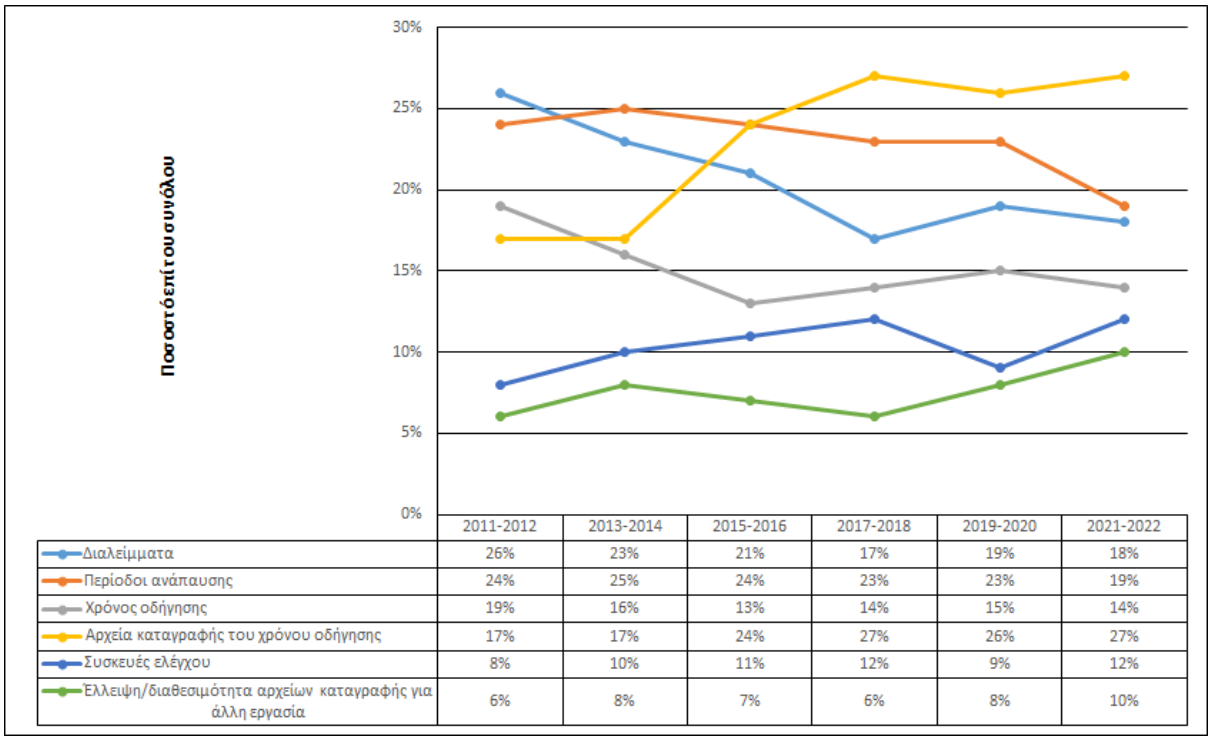
[20] Οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου συνδέονται με εσφαλμένη λειτουργία και κατάχρηση ή παραποίηση της συσκευής ελέγχου.

άλλη εργασία αποτελούν το 10 % (8 % στην τελευταία έκθεση) του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν. Οι εξελίξεις αυτές παρουσιάζονται στο σχήμα 4 παρακάτω.

**Σχήμα 3: Κατηγορίες παραβάσεων καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων 2021-2022**




**Σχήμα 4: Κατηγορίες παραβάσεων καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων τα τελευταία 10 έτη**




| | 2011-2012 | 2013-2014 | 2015-2016 | 2017-2018 | 2019-2020 | 2021-2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Διαλείμματα | 26% | 23% | 21% | 17% | 19% | 18% |
| Περίοδοι ανάπαυσης | 24% | 25% | 24% | 23% | 23% | 19% |
| Χρόνος οδήγησης | 19% | 16% | 13% | 14% | 15% | 14% |
| Αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης | 17% | 17% | 24% | 27% | 26% | 27% |
| Συσκευές ελέγχου | 8% | 10% | 11% | 12% | 9% | 12% |
| Έλλειψη/διαθεσιμότητα αρχείων καταγραφής για άλλη εργασία | 6% | 8% | 7% | 6% | 8% | 10% |

Το μέσο ποσοστό παραβάσεων, το οποίο υπολογίζεται με βάση 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και καθ' οδόν, αυξήθηκε από 2,1 την περίοδο 2019-2020 σε 2,7 την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Τα ποσοστά διαπίστωσης παραβάσεων τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις αυξήθηκαν σε σύγκριση με την τελευταία περίοδο αναφοράς. **Η αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παραμένει υψηλότερη από την αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων σε καθ' οδόν**

**ελέγχους, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις είναι πιο αποδοτικοί από τους καθ' οδόν ελέγχους.**

### 2.1 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους

Κατά την περίοδο **2021-2022 διαπιστώθηκαν περίπου 1,53 εκατομμύρια παραβάσεις** καθ' οδόν, αριθμός που είναι **κατά 12 % περίπου μεγαλύτερος σε σύγκριση με περίπου 1,36 εκατομμύρια παραβάσεις κατά την περίοδο 2019-2020**. Ο μέσος όρος παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους στην ΕΕ αυξήθηκε από 1,82 σε 2,11 ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν. Κατά μέσο όρο, διαπιστώθηκε ότι από εγχώριους οδηγούς διαπράχθηκε το 51 % των παραβάσεων, ενώ το ποσοστό των εγχώριων οχημάτων επί του συνόλου των οχημάτων που σταμάτησαν για έλεγχο ήταν 64 %.

### 2.2 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

**Ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις ήταν περίπου 1,50 εκατομμύριο, αριθμός σημαντικά αυξημένος σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση** (890 000). Η μέση αναλογία παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν στην ΕΕ αυξήθηκε από 2,59 σε 3,81, αριθμός που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 47 % σε σύγκριση με την περίοδο 2019-2020. Η μέση αναλογία παραβάσεων που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις ανά επιχείρηση αυξήθηκε από 15 παραβάσεις ανά επιχείρηση την περίοδο 2019-2020 σε περισσότερες από 17 παραβάσεις ανά επιχείρηση.

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

Κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, 60 040 ελεγκτές (έναντι 54 679 την περίοδο 2019-2020) συμμετείχαν σε ελέγχους σε ολόκληρη την ΕΕ.

Εκπαιδεύτηκαν 17 081 ελεγκτές για την ανάλυση των καταγραφών ψηφιακού ταχογράφου (έναντι 20 058 την περίοδο 2019-2020). Οι μονάδες εξοπλισμού που παρέχονται στους ελεγκτές για την ανάλυση των καταγραφών ταχογράφου μειώθηκαν από 13 031 την περίοδο 2019-2020 σε 8 336 την περίοδο 2021-2022.

Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει τη συνεχή τάση μείωσης της ικανότητας επιβολής στα κράτη μέλη.

## 3. Ερμηνεία του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ερμήνευσε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 μέσω των αποφάσεων στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-870/19 και C-871/19[21], στις υποθέσεις C-428/19[22], C-906/19[23] και C-13/21[24]. Στην τελευταία υπόθεση, το Δικαστήριο διευκρίνισε το άρθρο 13

[21] Prefettura Ufficio territoriale del governo di Firenze κατά MI (C-870/19), TB (C-871/19), ECLI:EU:C:2021:233.
[22] OL κ.λπ. κατά Rapidsped Fuvarozási és Szállítmányozási Zrt, ECLI:EU:C:2021:548.
[23] Ποινική δίκη κατά FO, ECLI:EU:C:2021:715.
[24] Pricoforest SRL κατά Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), ECLI:EU:C:2022:531.

παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, το οποίο επιτρέπει στα κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τους ισχύοντες κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και την περίοδο ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης για οχήματα που χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της οικείας επιχειρηματικής δραστηριότητας σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης. Πρώτον, το Δικαστήριο όρισε την έννοια της *ακτίνας έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης* ως αναφερόμενη σε *ευθεία γραμμή που δεν υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα και χαράσσεται στον χάρτη με αφετηρία την εν λόγω βάση την οποία και συνδέει με κάθε σημείο της κυκλικής γεωγραφικής ζώνης που την περιβάλλει.* Ως εκ τούτου, είναι ανεξάρτητη από τον πραγματικό αριθμό των χιλιομέτρων που διανύθηκαν. Δεύτερον, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι, όταν τα οχήματα εκτελούν μεταφορές όχι μόνον εντός ακτίνας έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της οικείας επιχείρησης, αλλά και πέραν της ακτίνας αυτής, οι εξαιρέσεις που χορηγούνται από τα κράτη μέλη εφαρμόζονται αποκλειστικά στις μεταφορές εμπορευμάτων που εκτελούνται από τα οχήματα που δεν υπερβαίνουν την εν λόγω ακτίνα.

## 4. Συνεργασία μεταξύ κρατών μελών

Σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να πραγματοποιούν τουλάχιστον έξι συντονισμένους καθ' οδόν ελέγχους ετησίως μαζί με τουλάχιστον ένα ακόμα κράτος μέλος. Η συνεργασία μεταξύ κρατών μελών, η οποία βασίζεται σε συντονισμένους ελέγχους, κοινές πρωτοβουλίες κατάρτισης ή ανταλλαγές εμπειριών και πληροφοριών, διαδραματίζει καίριο ρόλο στην αύξηση της επιβολής με σκοπό την επίτευξη των στόχων της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, δηλαδή τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, τον θεμιτό ανταγωνισμό και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα[25], η οποία άρχισε να εφαρμόζεται σχεδόν πλήρως στις 21 Φεβρουαρίου 2022, έχει στόχο να προωθήσει και να ενισχύσει τη συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών μελών και να διασφαλίσει αποτελεσματικότερη και συνεπέστερη επιβολή των ισχυόντων κανόνων. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας (ELA), η οποία ιδρύθηκε το 2019[26] με πρωταρχικό στόχο τη διασφάλιση δίκαιης κινητικότητας των εργαζομένων στην εσωτερική αγορά, συνέχισε τις δραστηριότητες ενημέρωσης, κατάρτισης και στήριξης της επιβολής της νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Ένα από τα βασικά καθήκοντα της ELA συνίσταται στην υποστήριξη της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή και στη διευκόλυνση της διεξαγωγής κοινών επιθεωρήσεων, μεταξύ άλλων στο αντικείμενο των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Μετά την κρίση της COVID-19, κοινές δράσεις επιβολής μπόρεσαν να πραγματοποιηθούν την περίοδο 2021-2022. Ωστόσο, όπως και τα προηγούμενα έτη, δεν παρείχαν όλα τα κράτη μέλη πληροφορίες σχετικά με τον ακριβή αριθμό των συντονισμένων ελέγχων ή δεν ανέφεραν καθόλου αν είχαν διενεργήσει συντονισμένους ελέγχους. Από τα 22 κράτη μέλη που παρείχαν

[25] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR

[26] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 883/2004, (ΕΕ) αριθ. 492/2011 και (ΕΕ) 2016/589 και την κατάργηση της απόφασης (ΕΕ) 2016/344 (ΕΕ L 186 της 11.7.2019, σ. 21).

πληροφορίες για τους ελέγχους, τα 10 κράτη μέλη[27] τήρησαν τον απαιτούμενο αριθμό συντονισμένων ελέγχων κατά την περίοδο αναφοράς.

Η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών αφορούσε κυρίως γειτονικά κράτη μέλη. Επίσης, όπως και κατά την τελευταία περίοδο αναφοράς, τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν ότι η συνεργασία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού δικτύου των οργάνων της τροχαίας (ROADPOL) και του Euro Control Route (ECR), καθώς και της Ευρωπαϊκής Αρχής Εργασίας (ELA).

## ΙΙ. Επισκόπηση της εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλλουν ανά διετία έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας, αναφέροντας τις απόψεις των εκπροσώπων εργαζομένων και εργοδοτών σε εθνικό επίπεδο.

### 1. Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Η οδηγία θεσπίζει κανόνες που διέπουν, μεταξύ άλλων, επαρκή διαλείμματα κατά τη διάρκεια της περιόδου εργασίας, τον μέγιστο εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας και τη νυκτερινή εργασία. Οι διατάξεις της συμπληρώνουν τους κανόνες που διέπουν τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Δεδομένου ότι η οδηγία αυτή θεσπίζει ορισμένες διατάξεις σχετικά με τις ώρες εργασίας ειδικά στον τομέα των οδικών μεταφορών, θεωρείται lex specialis σε σχέση με τη γενική οδηγία 2003/88/ΕΚ[28] για τον χρόνο εργασίας, η οποία θεσπίζει βασικές απαιτήσεις για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εργαζομένων σε όλους τους τομείς.

### 2. Πτυχές της εφαρμογής στα κράτη μέλη

Ορισμένα κράτη μέλη και κοινωνικοί εταίροι ανέφεραν διάφορα ζητήματα εφαρμογής. Οι γερμανικές αρχές ανέφεραν ότι οι εργοδότες δεν παρακολουθούν συστηματικά τη συμμόρφωση με τους σχετικούς κανόνες υγείας και ασφάλειας που ισχύουν για τους μετακινούμενους εργαζομένους. Μεταξύ των εργοδοτών υπάρχει επίσης γενική έλλειψη γνώσεων όσον αφορά τη νομοθεσία σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τον χρόνο εργασίας, καθώς και σχετικά με τον τρόπο αλληλεπίδρασης των εν λόγω κανόνων. Όπως παρατηρήθηκε, στις περισσότερες περιπτώσεις, ο χρόνος εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων ελέγχεται συνήθως στο πλαίσιο των ελέγχων της νομοθεσίας για τον χρόνο οδήγησης και γενικά δεν τηρείται πλήρως.

Η Γερμανία επισήμανε επίσης ότι οι επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 υπόκεινται καταρχήν σε συχνότερους ελέγχους από εκείνες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής άλλων νομοθετικών πράξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει συμβάλει στην προστασία της

[27] Βέλγιο, Δανία, Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Λιθουανία, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Ρουμανία και Σλοβενία.
[28] Οδηγία 2003/88/ΕΚ 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).

υγείας και της ασφάλειας των οδηγών και στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων μεταφορών. Ορισμένες επιχειρήσεις έχουν θεσπίσει καταλληλότερα προγράμματα για την τηλεφόρτωση, την αποθήκευση και τον έλεγχο δεδομένων από ψηφιακούς ταχογράφους. Ορισμένες επιθεωρήσεις εργασίας επισήμαναν επίσης τη σημασία της ύπαρξης κατάλληλων τεχνολογικών εργαλείων για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων επιθεώρησης, ώστε να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα των περιορισμένων πόρων επιβολής της νομοθεσίας. Υπό την έννοια αυτή, μια ειδική εφαρμογή ΤΠ που χρησιμοποιείται στην Ιταλία έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τον έλεγχο των δραστηριοτήτων οδικών μεταφορών. Μια άλλη θετική πτυχή ήταν η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας για τον χρόνο εργασίας στους αυτοαπασχολούμενους εργαζομένους.

Αρκετές αρχές ανέφεραν επίσης προβλήματα με κάποιους ορισμούς στην οδηγία 2002/15/ΕΚ. Όπως ανέφερε η Γερμανία στην προηγούμενη έκθεση, απαιτούνται περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης των «χρόνων αναμονής στη ράμπα φόρτωσης». Διαπιστώθηκε επίσης ότι η εργασία εκφόρτωσης συχνά δεν καταγράφεται ως «άλλη εργασία», αλλά ως χρόνος ανάπαυσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι επιχειρήσεις έκαναν επίσης διάκριση μεταξύ του πραγματικού χρόνου εργασίας και του χρόνου εργασίας που υπόκειται σε αμοιβή, έτσι ώστε ο χρόνος να καταγράφεται και να αμείβεται κατ' αποκοπή, αλλά όχι ως «άλλη εργασία».

Τέλος, ορισμένες εθνικές αρχές ανέφεραν δυσκολίες στον έλεγχο του χρόνου εργασίας των οδηγών που εμπλέκονται σε διάφορα είδη δραστηριοτήτων μεταφοράς ή στην εκτέλεση μεταφορών για περισσότερους εργοδότες. Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν έλλειψη επιθεωρητών για τον έλεγχο του χρόνου εργασίας.

Αντίθετα, η Λιθουανία ενημέρωσε ότι δεν προέκυψαν σημαντικά προβλήματα κατά τη διενέργεια των ελέγχων βάσει της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.

Παρά τις εν λόγω κοινές παρατηρήσεις, εξακολουθεί να είναι δύσκολο να προσδιοριστούν οι τάσεις και τα εκκρεμή ζητήματα σε επίπεδο ΕΕ, λόγω του σημαντικού αριθμού ελλιπών στοιχείων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη και των διαφορετικών εθνικών πρακτικών.

## 3. Ερμηνεία της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Ορισμένα κράτη μέλη[29] ανέφεραν τη δικαστική ερμηνεία ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα εθνικά δικαστήρια κατά την περίοδο 2021-2022.

Η Σουηδία ενημέρωσε σχετικά με δικαστική απόφαση σε μια υπόθεση που αφορούσε την οριοθέτηση μεταξύ των αρμοδιοτήτων του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών και των αρμοδιοτήτων των κοινωνικών εταίρων στις περιπτώσεις υπογραφής συλλογικών συμβάσεων κατά παρέκκλιση από τμήματα της εθνικής νομοθετικής πράξης για τη μεταφορά της οδηγίας 2002/15/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο[30]. Η Σουηδία ενημέρωσε επίσης ότι λίγες άλλες νομικές

[29] Ελλάδα, Εσθονία, Γερμανία, Ιταλία και Σουηδία. Η Δανία ανέφερε ότι οι νομικές διαφορές σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ αντιμετωπίστηκαν από τα πρωτοβάθμια δικαστήρια. Δεν έχουν εκδοθεί δικαστικές αποφάσεις από το ανώτατο δικαστήριο της Εσθονίας.

[30] Η απόφαση, σύμφωνα με την οποία, εάν μια εταιρεία δεσμεύεται από κεντρική συλλογική σύμβαση που διέπει το ζήτημα του συνολικού χρόνου εργασίας και της νυχτερινής εργασίας, θεωρείται ότι υπόκειται στην εν λόγω

διαφορές σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ είχαν επιλυθεί από τα πρωτοβάθμια δικαστήρια και ότι δεν έχουν εκδοθεί νομικές αποφάσεις από το ανώτατο δικαστήριο. Η ίδια κατάσταση αναφέρθηκε από την Εσθονία, η οποία επιβεβαίωσε ότι, κατά γενικό κανόνα, η εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ δεν είχε δημιουργήσει προβλήματα κατά την περίοδο 2021-2022 στην Εσθονία.

Αντιθέτως, η Ελλάδα και η Ιταλία ανέφεραν αποφάσεις ανώτατων δικαστηρίων σχετικά με ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 2002/15/ΕΚ. Στη Γερμανία, με διάταξη της 19ης Μαΐου 2021, η ομοσπονδιακή υπηρεσία μεταφορών εμπορευμάτων (BAG) αποφάνθηκε επί της ερμηνείας του άρθρου 10 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ[31].

## 4. Παραβάσεις κανόνων για τον χρόνο εργασίας

Μόνο δώδεκα κράτη μέλη[32] παρουσίασαν κάποια ποσοτικά στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν. Ο αριθμός αυτός είναι ελαφρώς υψηλότερος σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, κατά την οποία έντεκα κράτη μέλη[33] είχαν υποβάλει τις πληροφορίες αυτές. Ο ανεπαρκής αριθμός στοιχείων που υποβλήθηκαν δεν επιτρέπει, ωστόσο, να συναχθούν συμπεράσματα για ολόκληρη την ΕΕ.

Η Γερμανία ενημέρωσε ότι συχνά υπάρχουν παραβάσεις του ανώτατου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας ή ότι δεν αποζημιώνεται ο ανώτατος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας. Οι συχνότερες παραβιάσεις της νομοθεσίας που αναφέρονται αφορούν τα διαλείμματα.

Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι οι συχνότεροι έλεγχοι οδηγούν σε καλύτερη γνώση των κανόνων μεταξύ εργοδοτών και οδηγών και σε διόρθωση της συμπεριφοράς.

## 5. Απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ

Όπως απαιτείται από το άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, έντεκα κράτη μέλη[34] ανέφεραν σαφώς ότι ζητήθηκε η γνώμη των κοινωνικών εταίρων για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας υποβολής εκθέσεων. Ο αριθμός αυτός είναι ελαφρώς υψηλότερος σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση[35], αλλά εξακολουθεί να δείχνει ότι περισσότερα από τα μισά κράτη μέλη δεν καλούν τους κοινωνικούς εταίρους να συμμετάσχουν στην υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας. Η Αυστρία εξήγησε ότι δεν ζητήθηκε η γνώμη των κοινωνικών εταίρων, αλλά ότι το σχέδιο ετήσιας έκθεσης όχι μόνο συζητείται στο

συμφωνία και όχι σε συγκεκριμένα άρθρα του νόμου περί του χρόνου εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, κατέστη τελεσίδικη τον Ιανουάριο του 2023.

[31] Το άρθρο 10 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν ή να θεσπίζουν ευνοϊκότερους κανόνες για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των προσώπων που εκτελούν κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών.

[32] Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Ελλάδα, Γαλλία, Κύπρος, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σλοβακία, Φινλανδία και Σουηδία.

[33] Αυστρία, Γερμανία, Ισπανία, Ιταλία, Κύπρος, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Πολωνία, Σλοβακία, Τσεχική Δημοκρατία και Φινλανδία.

[34] Γερμανία, Εσθονία, Ελλάδα, Γαλλία, Ιταλία, Κύπρος, Πορτογαλία, Σλοβενία, Σλοβακία, Φινλανδία και Σουηδία.

[35] Γερμανία, Εσθονία, Γαλλία, Ιταλία, Κύπρος, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία, Φινλανδία και Σουηδία.

Κοινοβούλιο (Κοινωνική Επιτροπή), αλλά είναι επίσης διαθέσιμο στο κοινό στον ιστότοπο της Επιθεώρησης Εργασίας.

Σε επτά από τα έντεκα κράτη μέλη[36], οι απόψεις των κοινωνικών εταίρων αποτυπώθηκαν σε χωριστό τμήμα ή χωριστή παράγραφο.

Οι απόψεις των κοινωνικών εταίρων δεν μπορούν να αναλυθούν περαιτέρω, δεδομένου ότι δεν αποτελούν αντιπροσωπευτικό δείγμα.

## III. Συμπεράσματα

Το γενικό αποτέλεσμα της ανάλυσης σχετικά με την εφαρμογή και την επιβολή των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών δείχνει ότι τα συνολικά επίπεδα επιδόσεων όσον αφορά την επιβολή και τη συμμόρφωση κατά την περίοδο 2021-2022 παραμένουν σταθερά, με ορισμένες θετικές εξελίξεις, σε σύγκριση με την περίοδο 2019-2020.

Σημειώθηκε αύξηση του συνολικού αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, γεγονός που αντιστρέφει την πτωτική τάση που παρατηρήθηκε τα τελευταία έτη. Ωστόσο, σε σύγκριση με τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς, μειώθηκε τόσο ο αναφερόμενος αριθμός οχημάτων όσο και ο αναφερόμενος αριθμός οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν σε ολόκληρη την ΕΕ. Παρατηρήθηκε, παρ' όλα αυτά, αύξηση στον αριθμό των επιχειρήσεων μεταφορών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις τους. Ταυτόχρονα, η αναλογία των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν στο πλαίσιο ελέγχων καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων είναι πιο ισορροπημένη (53 % καθ' οδόν και 47 % στις εγκαταστάσεις, έναντι 60 % και 40 %, αντίστοιχα, στην τελευταία έκθεση), γεγονός που αποτελεί θετική εξέλιξη η οποία φέρνει την αναλογία αυτών των δύο ειδών ελέγχων πιο κοντά στις νομικές απαιτήσεις.

Ο συνολικός αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και καθ' οδόν αυξήθηκε σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση, ιδίως όσον αφορά τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις. Η αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παραμένει υψηλότερη από την αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων σε καθ' οδόν ελέγχους, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι οι στοχευμένοι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις είναι πιο αποδοτικοί από τους τυχαίους καθ' οδόν ελέγχους. Επίσης, το μέσο ποσοστό διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις αυξήθηκε σε σύγκριση με την τελευταία περίοδο αναφοράς.

Τα ποσοστά διαπίστωσης παραβάσεων ποικίλλουν σημαντικά σε ολόκληρη την ΕΕ (από 0,08 έως 12,40). Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι είναι επιτακτική ανάγκη να βελτιωθεί η στόχευση των ελέγχων. Η πρόσβαση σε δεδομένα, όπως η αποτίμηση επικινδυνότητας, κατά τους ελέγχους καθ' οδόν έχει μεγάλη σημασία, ιδίως για να βελτιωθεί η στόχευση των ελέγχων και να μειωθούν οι περιττοί «καθαροί» έλεγχοι, δηλαδή οι έλεγχοι κατά τους οποίους δεν διαπιστώνονται παραβάσεις. Η πρόσβαση των καθ' οδόν επιθεωρητών στα δεδομένα

[36] Γερμανία, Ελλάδα, Γαλλία, Ιταλία, Πορτογαλία, Σλοβενία και Σουηδία.

αποτίμησης επικινδυνότητας καθίσταται υποχρεωτική σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις που εισήγαγε η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα.

Όσον αφορά τους συντονισμένους και κοινούς ελέγχους μεταξύ των κρατών μελών, φαίνεται σαφώς ότι συμβάλλουν στην ανταλλαγή γνώσεων και στην καθιέρωση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά την κατανόηση και την επιβολή των ισχυόντων κανόνων της ΕΕ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή παροτρύνει τα κράτη μέλη να εντείνουν περαιτέρω τις προσπάθειές τους για τη βελτίωση της συνεργασίας, μέσω κοινών επιθεωρήσεων και συντονισμένων ελέγχων, αλλά και να επωφεληθούν από τη βοήθεια που προσφέρει η Ευρωπαϊκή Αρχή Εργασίας. Η Επιτροπή θα δώσει ιδιαίτερη προσοχή σε κοινές δράσεις επιβολής κατά την επόμενη περίοδο.

Τα ποσοστά των διαφόρων τύπων παραβάσεων εξακολουθούν να είναι παρόμοια με εκείνα της τελευταίας περιόδου αναφοράς. Στις εγκαταστάσεις, οι παραβάσεις που σχετίζονται με την έλλειψη αρχείων καταγραφής του χρόνου οδήγησης αντιστοιχούν σχεδόν στο ένα τρίτο του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν, γεγονός που υποδηλώνει ότι υπάρχουν δυσκολίες στην κατάλληλη αποθήκευση των σχετικών δεδομένων από τις επιχειρήσεις. Αντίθετα, οι παραβάσεις που σχετίζονται με τα διαλείμματα, τις περιόδους ανάπαυσης και τους χρόνους οδήγησης ανέρχονται σχεδόν στο ήμισυ του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν καθ' οδόν.

Όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, η έλλειψη συγκρίσιμων ποσοτικών δεδομένων και ποιοτικών πληροφοριών σε πολλές εθνικές εκθέσεις δυσχεραίνει την εις βάθος αξιολόγηση. Η Επιτροπή θα ήθελε να τονίσει τη σημασία της παρούσας διαδικασίας υποβολής εκθέσεων και να υπενθυμίσει ότι μπορεί να κινηθεί νομική διαδικασία κατά κρατών μελών που δεν συμμορφώνονται με την απαίτηση υποβολής των πληροφοριών που απαιτούνται βάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα συνολικά επίπεδα επιβολής και συμμόρφωσης μετά την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα βελτιώθηκαν κατά τις τρέχουσες περιόδους αναφοράς. Μια εκτελεστική πράξη που εκδόθηκε από την Επιτροπή σχετικά με έναν εναρμονισμένο τύπο υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας[37] παρέχει στις αρχές επιβολής του νόμου τη δυνατότητα να αναγνωρίζουν γρήγορα το προφίλ της εταιρείας που προτίθενται να ελέγξουν και να γνωρίζουν αν μια εταιρεία έχει χαμηλή διαβάθμιση επικινδυνότητας (λόγω χαμηλού επιπέδου παραβάσεων της νομοθεσίας) ή υψηλή διαβάθμιση επικινδυνότητας (υψηλό επίπεδο παραβάσεων της νομοθεσίας). Επιπλέον, ο έγκαιρος τηλεεντοπισμός ενδεχόμενης παραποίησης και κατάχρησης ψηφιακών ταχογράφων παρέχει στις αρχές επιβολής τη δυνατότητα να επιλέξουν τα οχήματα που θα ελέγξουν. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να διερευνά τον τρόπο με τον οποίο οι τεχνολογίες ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης θα μπορούσαν να συμβάλουν στο να καταστούν οι έλεγχοι της

[37] Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/695 της Επιτροπής, της 2ας Μαΐου 2022, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τον κοινό τύπο υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων μεταφορών (ΕΕ L 129 της 3.5.2022, σ. 33).

συμμόρφωσης πιο έξυπνοι (πιο αποτελεσματικοί, αποδοτικοί, ηλεκτρονικοί, με βάση την πρόσβαση σε ψηφιακά δεδομένα και την ανταλλαγή ψηφιακών δεδομένων).

Η Επιτροπή εμμένει στη σημασία της υποβολής από τα κράτη μέλη πλήρων συνόλων δεδομένων σχετικά με την εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως απαιτείται στο άρθρο 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, στο άρθρο 10ζ της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου και στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Η Επιτροπή θα ενισχύσει την παρακολούθηση της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη. Ταυτόχρονα, η Επιτροπή θα διερευνήσει τις τεχνικές δυνατότητες για να καταστεί η διαδικασία υποβολής εκθέσεων εξυπνότερη και ευκολότερη για τα κράτη μέλη.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα συνεχίσει να καταβάλλει προσπάθειες για τη βελτίωση της παρακολούθησης της υλοποίησης και της επιβολής των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών με τη βοήθεια των κρατών μελών. Καλεί τα κράτη μέλη να συμπεριλαμβάνουν τις απόψεις των κοινωνικών εταίρων σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τον χρόνο εργασίας, όπως απαιτείται από την οδηγία 2002/15/ΕΚ.