ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2022/695 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την 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 ([1]), και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική επιβολή της ενωσιακής νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές είναι υψίστης σημασίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, των συνθηκών εργασίας και της κοινωνικής προστασίας των οδηγών, καθώς και για τη διασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών.

(2) Τα εθνικά συστήματα αποτίμησης επικινδυνότητας που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη για την καλύτερη στόχευση των ελέγχων στις επιχειρήσεις υψηλής επικινδυνότητας βασίζονται σε διαφορετικές εθνικές μεθόδους υπολογισμού. Το γεγονός αυτό εμποδίζει τη συγκρισιμότητα και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βαθμολογίες επικινδυνότητας στο πλαίσιο της διασυνοριακής επιβολής του νόμου.

(3) Το άρθρο 9 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2006/22/ΕΚ ορίζει ότι η Επιτροπή καθορίζει, με εκτελεστικές πράξεις, κοινό τύπο για τον υπολογισμό της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων.

(4) Κατά τον καθορισμό αυτού του τύπου, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη όλες τις παραβάσεις που ενδέχεται να επηρεάσουν την αποτίμηση επικινδυνότητας των επιχειρήσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται οι παραβάσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]), των εθνικών διατάξεων μεταφοράς της οδηγίας 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]), καθώς και οι παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]).

(5) Ο κοινός τύπος υπολογισμού θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον αριθμό, τη βαρύτητα και τη συχνότητα των παραβάσεων, τα αποτελέσματα των ελέγχων όπου δεν διαπιστώθηκε παράβαση και το αν η επιχείρηση οδικών μεταφορών χρησιμοποιούσε ευφυή ταχογράφο, σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, σε όλα τα οχήματά της.

(6) Ο κοινός τύπος υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων θα πρέπει να συμβάλλει σημαντικά στην εναρμόνιση των πρακτικών επιβολής σε ολόκληρη την Ένωση, με τη διασφάλιση ότι όλοι οι οδηγοί και οι επιχειρήσεις μεταφορών τυγχάνουν ίσης μεταχείρισης όσον αφορά τους ελέγχους και τις κυρώσεις σύμφωνα με τους εφαρμοστέους ενωσιακούς κανόνες.

([1]) ΕΕ L 91 της 29.3.2019, σ. 45.

([2]) 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).

([3]) 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).

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

([5]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51).

(7) Όταν τα μέτρα που προβλέπει ο παρών κανονισμός συνεπάγονται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, τα μέτρα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και της ιδιωτικότητας, και ιδίως με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) και, κατά περίπτωση, με την οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]).

(8) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κοινός τύπος υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας των επιχειρήσεων μεταφορών και οι απαιτήσεις για την εφαρμογή του καθορίζονται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 2 Μαΐου 2022.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

([6]) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

([7]) Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΚΟΙΝΟΣ ΤΥΠΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ

1. Η συνολική αποτίμηση επικινδυνότητας επιχείρησης μεταφορών υπολογίζεται με τον ακόλουθο κοινό τύπο:

$$R = \left(\frac{\sum_i \frac{n_{i_{MSI}} \times v_{MSI} + n_{i_{VSI}} \times v_{VSI} + n_{i_{SI}} \times v_{SI} + n_{i_{MI}} \times v_{MI}}{N_i}}{r} \right) \times g$$

Όπου:

R —	η συνολική αποτίμηση επικινδυνότητας της επιχείρησης
n —	ο αριθμός παραβάσεων συγκεκριμένου είδους ανά μεμονωμένο έλεγχο (όλα τα είδη ελέγχων)
i —	ο μεμονωμένος έλεγχος
v —	η σταθμισμένη βαθμολογία ανάλογα με το είδος / τη βαρύτητα της παράβασης (MI/SI/VSI/MSI)
MSI —	πλέον σοβαρή παράβαση
VSI —	πολύ σοβαρή παράβαση
SI —	σοβαρή παράβαση
MI —	παράβαση ήσσονος σημασίας
N —	ο αριθμός οχημάτων που ελέγχθηκαν κατά τη διάρκεια μεμονωμένου ελέγχου
r —	ο συνολικός αριθμός ελέγχων στην επιχείρηση
g —	η στάθμιση για τη χρήση του ευφυούς ταχογράφου σύμφωνα με το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014

2. Κατά την εφαρμογή του κοινού τύπου χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες αρχές και στοιχεία:

3. Οι παραβάσεις προσμετρώνται στον τύπο για χρονικό διάστημα δύο ετών.

4. Οι μεταφορείς κατατάσσονται στις ακόλουθες βαθμίδες επικινδυνότητας με βάση τη βαθμολογία τους:

   — μεταφορείς στους οποίους δεν διενεργήθηκαν έλεγχοι (γκρίζα βαθμίδα)

   — 0-100 βαθμοί: μεταφορείς χαμηλής επικινδυνότητας (πράσινη βαθμίδα)

   — 101-200 βαθμοί: μεταφορείς μεσαίας επικινδυνότητας (πορτοκαλί βαθμίδα)

   — 201 βαθμοί και άνω: μεταφορείς υψηλής επικινδυνότητας (κόκκινη βαθμίδα)

5. Η σταθμισμένη βαθμολογία ενός μεμονωμένου ελέγχου («i») υπολογίζεται με την εφαρμογή των ακόλουθων συντελεστών στάθμισης («v») ανάλογα με το είδος της παράβασης:

   MI = 1

   SI = 10

   VSI = 30

   MSI = 90

6. Η τελική αποτίμηση επικινδυνότητας επιχείρησης λαμβάνει υπόψη τον συνολικό αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν («r»), τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις της, συμπεριλαμβανομένων των ελέγχων κατά τους οποίους δεν διαπιστώθηκαν παραβάσεις.

7. Οι έλεγχοι κατά τους οποίους δεν διαπιστώνονται παραβάσεις καταγράφονται με μηδέν βαθμούς.

8. Η σταθμισμένη βαθμολογία ενός μεμονωμένου ελέγχου λαμβάνει υπόψη όλα τα οχήματα που ελέγχθηκαν («N»).

9. Η ημερομηνία της παράβασης που λαμβάνεται υπόψη στον κοινό τύπο θεωρείται η ημερομηνία κατά την οποία η παράβαση κατέστη οριστική, δηλαδή δεν υπόκειται πλέον σε επανεξέταση. Οι παραβάσεις προσμετρώνται μόνο μία φορά στον τύπο.

10. Εάν από έλεγχο στις εγκαταστάσεις επιχείρησης μεταφορών διαπιστωθεί ότι ολόκληρος ο στόλος της είναι εξοπλισμένος με τον ευφυή ταχογράφο σύμφωνα με το κεφάλαιο II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, η τελική βαθμολογία της πολλαπλασιάζεται επί συντελεστή 0,9 («g»).