ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 4.4.2023
COM(2023) 183 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή την περίοδο 2019-2020 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 (31η έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών) και σχετικά με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν σύμφωνα με την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου για τον καθορισμό, για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών

{SWD(2023) 74 final}

Εισαγωγή

Στην παρούσα έκθεση παρουσιάζεται μια επισκόπηση της εφαρμογής των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών στα κράτη μέλη για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2019 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020. Επισημαίνονται οι βασικές προκλήσεις όσον αφορά την επιβολή και την εφαρμογή των σχετικών νομικών διατάξεων, οι οποίες 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.

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

[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. 164/2014 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).

οχήματα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές περιλαμβάνεται επίσης στην παρούσα έκθεση σύμφωνα με το άρθρο 10ζ της οδηγίας.

Η παρούσα έκθεση, η οποία βασίζεται στο άρθρο 17 του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης, στο άρθρο 13 της οδηγίας για τον χρόνο εργασίας στις οδικές μεταφορές[6] και στο άρθρο 10ζ της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις[7], περιλαμβάνει ποσοτικά και ποιοτικά στοιχεία σχετικά με τους ελέγχους που διενεργήθηκαν από τις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, καθώς και σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν.

Η έκθεση διαρθρώνεται σε τρεις ενότητες: Η ενότητα I 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 II περιγράφεται η εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα κράτη μέλη. Η ενότητα III περιέχει ανάλυση των εθνικών στοιχείων σχετικά με τους ελέγχους και τις παραβάσεις όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου. Στην ενότητα IV 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 όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ. Το εν λόγω έγγραφο εργασίας δεν συμπληρώνει τις πληροφορίες σχετικά με την οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου.

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].

---

[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] 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.

[7] Το άρθρο 10ζ της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου απαιτεί από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν ανά διετία τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τον αριθμό των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που βρέθηκαν υπερφορτωμένα. Το άρθρο 10ζ της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου προβλέπει ότι οι πληροφορίες αυτές μπορούν να είναι μέρος των πληροφοριών που υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

[8] C(2017) 1927 final.

Η προθεσμία για την υποβολή των εκθέσεων που καλύπτουν τα έτη 2019-2020 έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2021.

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. 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 κατηγορίες που ζητήθηκαν, π.χ. δεδομένα με κατάταξη ανά τύπο ταχογράφου[9] και είδος παραβάσεων[10]. Ορισμένα κράτη μέλη εξήγησαν τους λόγους για τους οποίους δεν υπέβαλαν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες[11].

Μόνο 22 κράτη μέλη υπέβαλαν τις πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, παρόλο που, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πληροφορίες ήταν πολύ περιορισμένες, και μόνο 18 κράτη μέλη παρείχαν στατιστικά στοιχεία για τους ελέγχους και τα αποτελέσματά τους. Η έλλειψη ποσοτικών στοιχείων από τα κράτη μέλη δυσχεραίνει την αξιολόγηση.

Δεδομένου ότι οι υποχρεώσεις υποβολής στοιχείων για την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας και της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις αφορούν την ίδια χρονική περίοδο, η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να συνδυάσει τα πορίσματα των ελέγχων σε μία κοινή έκθεση. Η οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/719[12], η οποία θεσπίζει, στο άρθρο 10ζ, υποχρέωση υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη από τις 7 Μαΐου 2017. Τα εθνικά στοιχεία πρέπει να υποβάλλονται έως τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που έπεται της λήξης της διετούς περιόδου που καλύπτει η έκθεση. Η προθεσμία για την υποβολή των εκθέσεων που καλύπτουν τα έτη 2019-2020 έληξε στις 30 Σεπτεμβρίου 2021. Για τη διευκόλυνση της υποβολής των εκθέσεων, παρασχέθηκε στα κράτη μέλη σχετικό υπόδειγμα excel.

Δεκαεννέα κράτη μέλη[13] υπέβαλαν τα εθνικά τους στοιχεία, εκ των οποίων μόνο η Πολωνία απέστειλε εμπρόθεσμα την έκθεσή της. Όλα τα κράτη μέλη εκτός από την Πολωνία υπέβαλαν τις πληροφορίες με ανάλυση ανά έτος και η Ιρλανδία υπέβαλε τις πληροφορίες με ανάλυση ανά τρίμηνο του έτους και ανά τύπο οχήματος (οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων

[9] Πρόκειται, συγκεκριμένα, για τη Λιθουανία, η οποία ενημέρωσε ότι τα εν λόγω στοιχεία δεν ήταν διαθέσιμα λόγω τεχνικού σφάλματος.

[10] Η Λετονία δεν υπέβαλε αυτή την κατηγοριοποίηση για τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

[11] Οι γαλλικές αρχές ενημέρωσαν ότι, δεν ήταν δυνατό να εξαχθούν από το σύστημα πληροφοριών, σε αντίθεση με τα προηγούμενα έτη, τα στοιχεία του Υπουργείου Εργασίας, τα οποία αντιπροσωπεύουν περίπου το ήμισυ των εθνικών υποχρεώσεων επιθεώρησης στις επιχειρήσεις. Η Πολωνία ενημέρωσε ότι δεν υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των αστυνομικών που διενήργησαν καθ' οδόν ελέγχους.

[12] Οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου 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 115 της 6.5.2015, σ. 1).

[13] Τα κράτη μέλη που υπέβαλαν τα εθνικά τους στοιχεία ήταν η Αυστρία, το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Γερμανία, η Δανία, η Ελλάδα, η Εσθονία, η Ιρλανδία, η Ισπανία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα, η Πολωνία, η Σλοβακική Δημοκρατία, η Σλοβενία, η Σουηδία και η Φινλανδία.

έναντι επιβατικών οχημάτων). Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πληροφορίες ήταν ελλιπείς. Η Μάλτα ενημέρωσε ότι δεν ήταν σε θέση να υποβάλει τα στοιχεία για το 2019 λόγω σημαντικής βλάβης στο οικείο σύστημα ζύγισης. Η Γερμανία ανέφερε ότι οι πληροφορίες που υπέβαλε αφορούν τους ελέγχους που διενεργήθηκαν από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Εμπορευματικών Μεταφορών και ότι δεν διέθετε ομοιόμορφα στατιστικά στοιχεία για τους ελέγχους που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο ομοσπονδιακών αρμοδιοτήτων. Το Βέλγιο ενημέρωσε για υπολειπόμενο αριθμό οχημάτων / συνδυασμών οχημάτων που βρέθηκαν υπερφορτωμένα, για τα οποία διενεργήθηκε άγνωστος αριθμός ελέγχων τόσο για το 2019 όσο και για το 2020. Η Γαλλία, η Κροατία, η Κύπρος, η Λιθουανία, η Ουγγαρία, η Πορτογαλία, η Ρουμανία και η Τσεχική Δημοκρατία δεν υπέβαλαν τα εθνικά τους στοιχεία για την τρέχουσα περίοδο αναφοράς 2019-2020. Η έλλειψη ποσοτικών στοιχείων για όλα τα κράτη μέλη δεν επιτρέπει συνολική 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[14] οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Από τα εθνικά στοιχεία προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των εργάσιμων ημερών[15] που ελέγχθηκαν στην ΕΕ μειώθηκε από περίπου 119,0 εκατομμύρια[16] τη διετία 2017-2018 σε 108,9 εκατομμύρια κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. Αυτό συνιστά μείωση κατά 8 %. Η εξέταση των εθνικών αριθμητικών στοιχείων δείχνει ότι η μείωση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν είναι σημαντικότερη στη Μάλτα (– 901 %)[17], την Ιρλανδία (– 69 %), τη Βουλγαρία (– 59 %) και την Πορτογαλία (– 47 %), ενώ η αύξηση των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν είναι περισσότερο ορατή στην Ελλάδα (+ 70 %) και τη Ρουμανία (+ 44 %).

Όπως φαίνεται στο σχήμα 1 παρακάτω, **ο μέσος όρος των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν στην ΕΕ είναι 4,5 %**, ποσοστό υψηλότερο από αυτό που απαιτείται βάσει της

[14] 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.

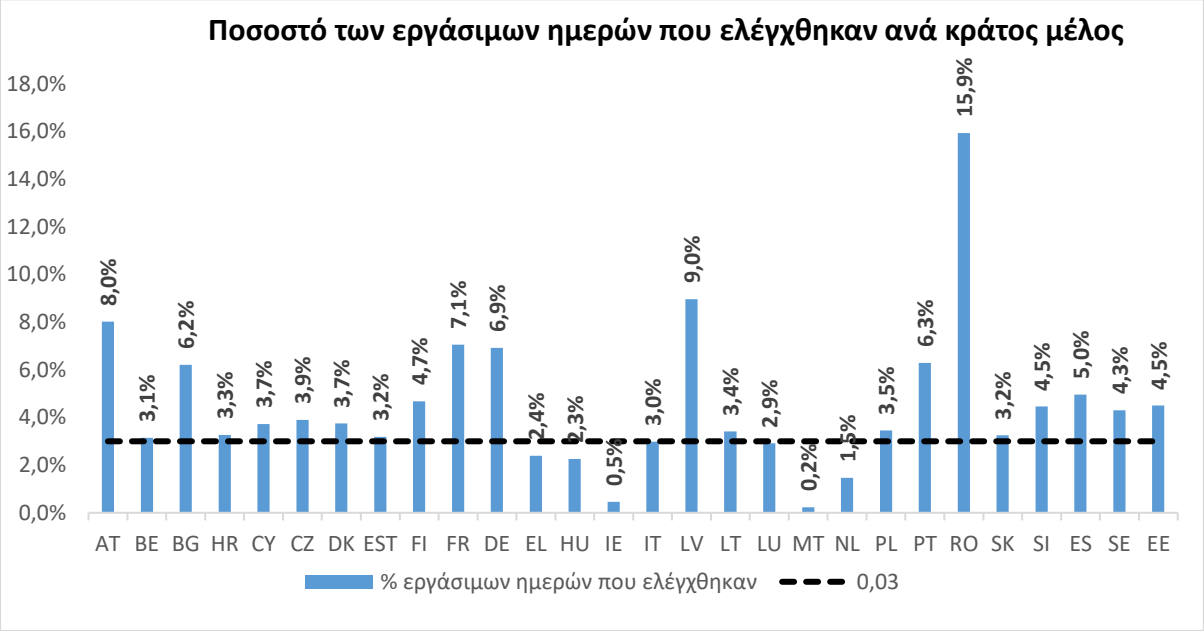
[15] Ο όρος «εργάσιμες ημέρες» χρησιμοποιείται εναλλακτικά προς τον όρο «ημέρες εργασίας» ενός οδηγού στη συναφή νομοθεσία: κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006, οδηγία 2006/22/ΕΚ και απόφαση (ΕΕ) 2017/1013.

[16] Το σύνολο των 125,7 εκατομμυρίων εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν κατά την περίοδο 2017-2018 περιλάμβανε το Ηνωμένο Βασίλειο.

[17] Η Μάλτα ενημέρωσε ότι η μείωση στον αριθμό των ελέγχων οφειλόταν στις συνθήκες που δημιούργησε η COVID-19, καθώς και στην αιφνίδια αποχώρηση των δύο υπαλλήλων που ήταν, εκείνη την περίοδο, αποκλειστικά υπεύθυνοι για τις επιθεωρήσεις ταχογράφων. Οι μαλτέζικες αρχές αναγνώρισαν την ανάγκη να αντιμετωπίσουν άμεσα το ζήτημα αυτό και να προβούν στην εκπαίδευση οκτώ υπαλλήλων, ώστε να διασφαλιστεί ότι η κατάσταση αυτή δεν θα επαναληφθεί στο μέλλον.

οδηγίας[18], αλλά παρουσιάζει πτωτική τάση σε σύγκριση με τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς (5,4 % την περίοδο 2017-2018 και 6,3 % την περίοδο 2015-2016).

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 Ελλάδα, το Λουξεμβούργο, η Ουγγαρία, η Μάλτα και οι Κάτω Χώρες. Πρόκειται για τον ίδιο αριθμό χωρών με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, κατά την οποία έξι κράτη μέλη δεν τήρησαν το όριο του 3 % την περίοδο 2017-2018, έναντι τριών κρατών μελών την περίοδο 2015-2016. Μεταξύ των έξι κρατών μελών[19] που δεν τήρησαν το όριο του 3 % την περίοδο 2017-2018, μόνο η Ιρλανδία, η Ελλάδα και οι Κάτω Χώρες παρέμειναν σε αυτή την ομάδα «χαμηλών επιδόσεων», 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, σε 0,7 % την περίοδο 2017-2018 και σε 2,4 % κατά την τρέχουσα περίοδο), αλλά παραμένει κάτω από το όριο.

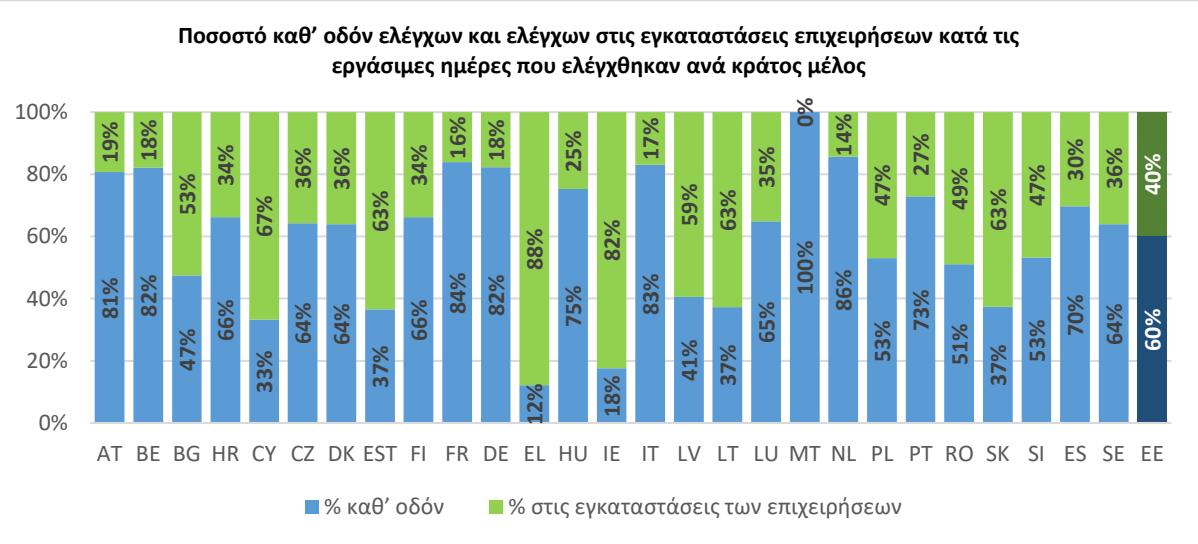
Στο άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ καθορίζεται επίσης το ποσοστό των εργάσιμων ημερών που πρέπει να ελέγχονται στο πλαίσιο ελέγχων τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, δηλαδή τουλάχιστον 30 % και τουλάχιστον 50 % αντίστοιχα. Ο υπολογισμός του ποσοστού αυτού πραγματοποιείται με βάση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

[18] Ιδίως στην Αυστρία, τη Βουλγαρία, τη Γαλλία, τη Γερμανία, τη Λετονία, την Πορτογαλία και τη Ρουμανία, στις οποίες αναλογούσε το 1/3 των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν.
[19] Δανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Κάτω Χώρες, Λιθουανία και Φινλανδία.

Κατά μέσο όρο, το 60 % των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν ελέγχθηκε καθ' οδόν, ενώ το 40 % ελέγχθηκε μέσω επιθεωρήσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων. Τα στοιχεία αυτά αποτυπώνουν μείωση των ελέγχων καθ' οδόν σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο (73 % την περίοδο 2017-2018) και θετική αύξηση των ελέγχων στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο (27 % την περίοδο 2017-2018). Η αλλαγή αυτή μπορεί να εξηγηθεί εν μέρει από τις συνθήκες που δημιούργησε η COVID-19. Στα περισσότερα κράτη μέλη, μεγάλο μέρος των ελέγχων πραγματοποιήθηκε καθ' οδόν. Η Ιρλανδία και η Ελλάδα ανέφεραν χαμηλό αριθμό ελέγχων καθ' οδόν. Η Μάλτα δεν ανέφερε ελέγχους στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Μόνο έξι κράτη μέλη έχουν επιτύχει την απαιτούμενη ισορροπία μεταξύ ελέγχων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και καθ' οδόν ελέγχων[20], έναντι οκτώ κρατών μελών την περίοδο 2017-2018.

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



1.1 Έλεγχοι καθ' οδόν

Συνολικά, 4 112 717[21] οχήματα και 4 323 245 οδηγοί ελέγχθηκαν κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων σε ολόκληρη την ΕΕ, σε σύγκριση με 4 982 439 οχήματα και 5 395 009 οδηγούς που ελέγχθηκαν την περίοδο 2017-2018[22]. 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 την οδήγηση. Διαφορές μεταξύ του αριθμού των οδηγών και των οχημάτων εμφανίζονται κυρίως

[20] Βουλγαρία, Εσθονία, Κύπρος, Λετονία, Λιθουανία και Σλοβακία.
[21] Η Λιθουανία δεν υπέβαλε στοιχεία.
[22] Τα αριθμητικά στοιχεία για την περίοδο 2017-2018 περιλαμβάνουν στοιχεία από το Ηνωμένο Βασίλειο (δηλ. 17 461 επιχειρήσεις). Αν δεν συμπεριληφθούν τα στοιχεία από το Ηνωμένο Βασίλειο, η μείωση είναι σχεδόν 33 %.

στις εκθέσεις του Βελγίου, της Γερμανίας, της Δανίας, της Πολωνίας, της Ρουμανίας και της Σλοβενίας.

Σε σύγκριση με την έκθεση για την περίοδο 2017-2018, ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν μειώθηκε κατά 869 722 οχήματα. Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι ο αριθμός των οχημάτων που ελέγχθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο (156 496 οχήματα την περίοδο 2017-2018) δεν περιλαμβάνεται στην παρούσα έκθεση και στις σημαντικές μειώσεις των αριθμών που δηλώθηκαν από τη Μάλτα (– 73 %), οι οποίες δεν αντισταθμίστηκαν από τις αυξήσεις που δηλώθηκαν από άλλα κράτη μέλη[23].

Ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν μειώθηκε κατά 1 071 764 οδηγούς σε σύγκριση με την περίοδο 2017-2018. Αυτό οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι ο αριθμός των οδηγών που ελέγχθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο (156 496 οδηγοί την περίοδο 2017-2018) δεν περιλαμβάνεται στην παρούσα έκθεση και στις σωρευτικές επιπτώσεις των μειώσεων σε αρκετά άλλα κράτη μέλη.

Με βάση τη χώρα έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, το 63 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν ήταν εθνικά οχήματα, το 31 % προέρχονταν από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ και το 6 % ήταν οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε τρίτες χώρες[24]. Συνολικά, τα περισσότερα οχήματα που ελέγχθηκαν καθ' οδόν (περίπου το 91 % του συνόλου) είναι οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ ποσοστό μικρότερο από το 10 % ήταν επιβατικά οχήματα.

Την περίοδο 2019-2020 το 74 % των οχημάτων που ελέγχθηκαν καθ' οδόν ήταν εξοπλισμένα με ψηφιακό ταχογράφο, έναντι ποσοστού 75 % 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.

1.2 Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Κατά την περίοδο 2019-2020 ελέγχθηκαν 58 300[25] επιχειρήσεις μεταφορών, αριθμός που αντιπροσωπεύει μείωση κατά 44 % σε σύγκριση με τις 104 104[26] επιχειρήσεις μεταφορών που ελέγχθηκαν κατά την περίοδο 2017-2018. Οι ελεγκτές στις εγκαταστάσεις έλεγξαν περίπου 34,3 εκατομμύρια εργάσιμες ημέρες, αριθμός που αντιπροσωπεύει αύξηση κατά 2 % περίπου σε σύγκριση με 33,7 εκατομμύρια στην προηγούμενη έκθεση, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη η απουσία ελέγχων σε εγκαταστάσεις στη Μάλτα και η απουσία στοιχείων από το Ηνωμένο Βασίλειο. Συνολικά, οι ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών έλεγξαν στις εγκαταστάσεις τα αρχεία 499 943 οδηγών, αριθμός που είναι κατά 14 % μικρότερος σε σύγκριση με τους 641 033 οδηγούς την περίοδο 2017-2018.

[23] Για παράδειγμα, + 81 % στη Δανία και 64 % στο Λουξεμβούργο.
[24] Η Λιθουανία δεν υπέβαλε τα στοιχεία αυτά. Η Κύπρος ανέφερε ότι ελέγχθηκαν μόνο εθνικά οχήματα.
[25] Η Μάλτα δεν υπέβαλε τα στοιχεία αυτά.
[26] Κατά την περίοδο 2017-2018 ελέγχθηκαν 86 643 επιχειρήσεις, χωρίς το Ηνωμένο Βασίλειο.

2. Παραβάσεις

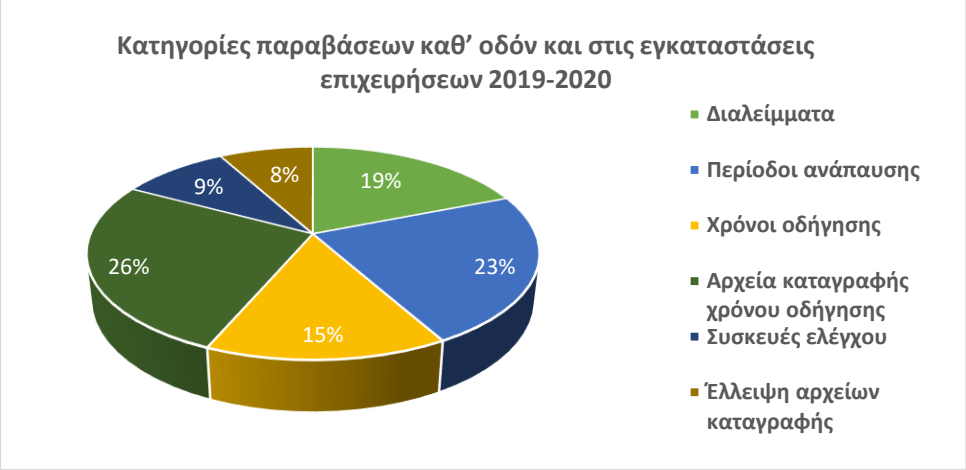
Και τα 27 κράτη μέλη υπέβαλαν στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, δεν παρείχαν όμως όλα[27] λεπτομέρειες για τους τύπους των παραβάσεων. **Ο συνολικός αριθμός των παραβάσεων που αναφέρθηκαν ανήλθε σε 2,25 εκατομμύρια περίπου, δηλαδή μειώθηκε σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση (3,41 εκατομμύρια[28])**. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι ελέγχθηκαν λιγότερες εργάσιμες ημέρες. Το ποσοστό των καθ' οδόν παραβάσεων που διαπιστώθηκαν παρέμεινε σταθερό στο επίπεδο του 60 % του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν (58 % 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 αλλαγές. 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 2019-2020. Ο αριθμός των παραβάσεων που αφορούν τα διαλείμματα αυξήθηκε από 17 % σε 19 %, ενώ οι παραβάσεις που αφορούν τα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης μειώθηκαν από 27 % σε 26 %. Οι παραβάσεις που αφορούν τις περιόδους ανάπαυσης αποτελούν το 23 % των συνολικών παραβάσεων, όπως και στην τελευταία έκθεση, οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου[29] αντιπροσωπεύουν το 9 % των συνολικών παραβάσεων (12 % στην τελευταία έκθεση) και οι παραβάσεις που αφορούν την έλλειψη/διαθεσιμότητα αρχείων για άλλη εργασία αποτελούν το 8 % (6 % στην τελευταία έκθεση) του συνόλου των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν. Οι εξελίξεις αυτές παρουσιάζονται στο σχήμα 4 παρακάτω.

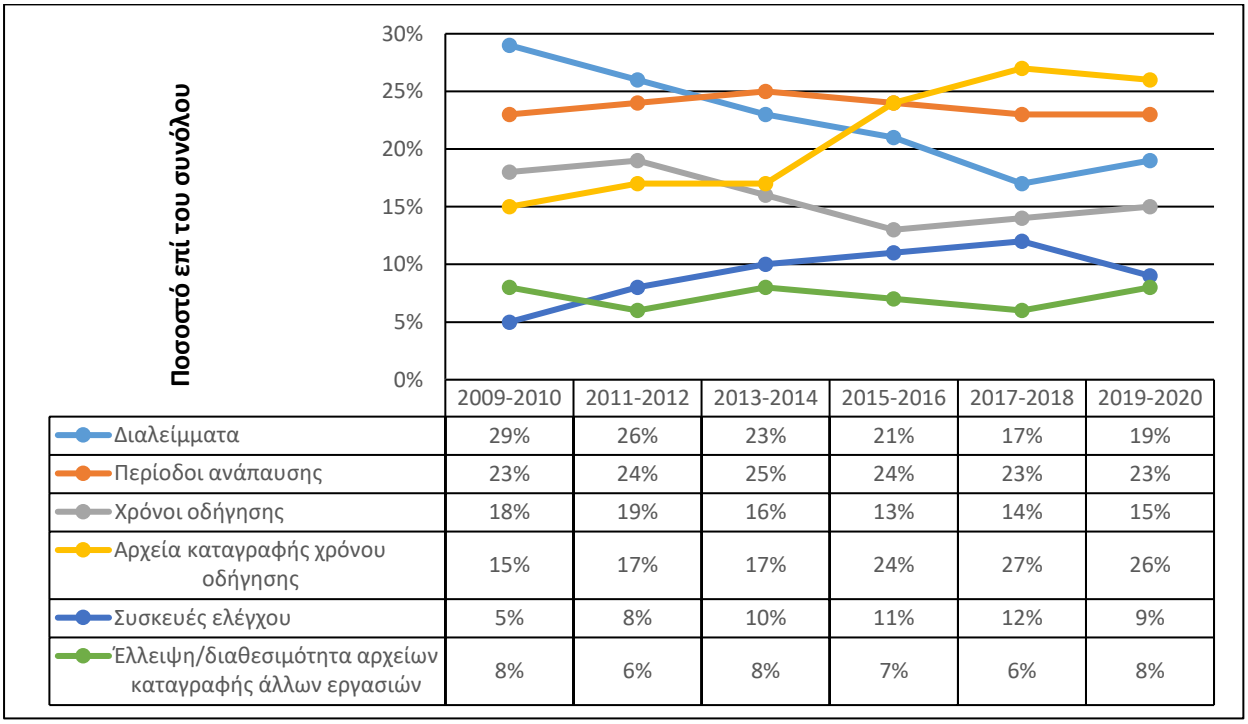
Το μέσο ποσοστό παραβάσεων, το οποίο υπολογίζεται με βάση 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων και καθ' οδόν, μειώθηκε από 2,7 την περίοδο 2017-2018 σε 2,1 την τρέχουσα περίοδο αναφοράς. **Η αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων παραμένει υψηλότερη από την αναλογία διαπίστωσης παραβάσεων σε καθ' οδόν ελέγχους, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις είναι πιο αποδοτικοί από τους ad hoc καθ' οδόν ελέγχους.** Ωστόσο, το ποσοστό διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις μειώθηκε σε σύγκριση με την τελευταία περίοδο αναφοράς.

Σχήμα 3: Κατηγορίες παραβάσεων καθ' οδόν και στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων 2019-2020

[27] Η Λετονία δεν δήλωσε τύπους παραβάσεων κατά τους ελέγχους εγκαταστάσεων.
[28] Εναλλακτικά, 3,29 εκατομμύρια, χωρίς το Ηνωμένο Βασίλειο.
[29] Οι παραβάσεις που αφορούν τις συσκευές ελέγχου συνδέονται με εσφαλμένη λειτουργία και κατάχρηση ή παραποίηση της συσκευής ελέγχου.



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



	2009-2010	2011-2012	2013-2014	2015-2016	2017-2018	2019-2020
Διαλείμματα	29%	26%	23%	21%	17%	19%
Περίοδοι ανάπαυσης	23%	24%	25%	24%	23%	23%
Χρόνοι οδήγησης	18%	19%	16%	13%	14%	15%
Αρχεία καταγραφής χρόνου οδήγησης	15%	17%	17%	24%	27%	26%
Συσκευές ελέγχου	5%	8%	10%	11%	12%	9%
Έλλειψη/διαθεσιμότητα αρχείων καταγραφής άλλων εργασιών	8%	6%	8%	7%	6%	8%

2.1 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους

Κατά την περίοδο 2019-2020 διαπιστώθηκαν **περίπου 1,36 εκατομμύρια παραβάσεις** καθ' οδόν**, αριθμός που είναι κατά 30 % περίπου μικρότερος σε σύγκριση με περίπου 1,94 εκατομμύρια παραβάσεις κατά την περίοδο 2017-2018**[30]. Ο μέσος όρος παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε καθ' οδόν ελέγχους στην ΕΕ μειώθηκε από 2,11 σε 1,82 ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν. Κατά μέσο όρο, διαπιστώθηκε ότι από εγχώριους

[30] Εναλλακτικά, περίπου 1,84 εκατομμύρια παραβάσεις, χωρίς το Ηνωμένο Βασίλειο.

οδηγούς διαπράχθηκε το 53 % των παραβάσεων, ενώ το ποσοστό των εγχώριων οχημάτων επί του συνόλου των οχημάτων που σταμάτησαν για έλεγχο ήταν 63 %.

2.2 Παραβάσεις που διαπιστώθηκαν σε ελέγχους στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων

Ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις ήταν περίπου 890 000, αριθμός σημαντικά μειωμένος σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση (1,46 εκατομμύρια). Η μέση αναλογία παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά 100 εργάσιμες ημέρες που ελέγχθηκαν μειώθηκε από 4,35 σε 2,59, αριθμός που αντιπροσωπεύει μείωση κατά 40 % σε σύγκριση με την περίοδο 2017-2018. Η μέση αναλογία παραβάσεων που διαπιστώθηκαν στις εγκαταστάσεις ανά επιχείρηση αυξήθηκε ελαφρά από 14 παραβάσεις ανά επιχείρηση την περίοδο 2017-2018 σε περισσότερες από 15 παραβάσεις ανά επιχείρηση.

2.3 Αριθμός υπαλλήλων επιβολής και εξοπλισμού για την ανάλυση των ταχογράφων

Κατά την τρέχουσα περίοδο αναφοράς, 54 679 ελεγκτές (έναντι 61 558 την περίοδο 2017-2018) συμμετείχαν σε ελέγχους σε ολόκληρη την ΕΕ. Τα στοιχεία αυτά υποδηλώνουν συνεχή πτωτική τάση, ακόμη και αν ληφθεί υπόψη ότι δεν περιλαμβάνονται τα αριθμητικά στοιχεία από το Ηνωμένο Βασίλειο από την προηγούμενη περίοδο αναφοράς (δηλ. 588 ελεγκτές).

Εκπαιδεύτηκαν 20 058 ελεγκτές για την ανάλυση των εγγραφών ψηφιακού ταχογράφου (έναντι 21 786 την περίοδο 2017-2018). Οι μονάδες εξοπλισμού που παρέχονται στους ελεγκτές για την ανάλυση των εγγραφών ταχογράφου αυξήθηκαν από 9 677 την περίοδο 2017-2018 σε 13 067 την περίοδο 2019-2020.

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 στην υπόθεση C-834/18[31] της 10ης Απριλίου 2019. Το Δικαστήριο έκρινε ότι η «περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης», κατά την έννοια του άρθρου 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, δεν πρέπει κατ' ανάγκη να λήγει κατά τη διάρκεια της «εβδομάδας», όπως ορίζεται στο άρθρο 4 στοιχείο θ) του εν λόγω κανονισμού.

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[32], η οποία εγκρίθηκε τον

[31] https://curia.europa.eu/jcms/jcms/P_126035/el/
[32] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=FR

Ιούλιο του 2020 και άρχισε να εφαρμόζεται (εν μέρει) στις 20 Αυγούστου 2020, 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[33] με πρωταρχικό στόχο τη διασφάλιση δίκαιης κινητικότητας των εργαζομένων στην εσωτερική αγορά, ξεκίνησε τις δραστηριότητες ενημέρωσης, κατάρτισης και στήριξης της επιβολής της νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών. 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 πλαίσιο των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Λόγω της κρίσης της COVID-19, πολλές προβλεπόμενες κοινές δράσεις επιβολής δεν μπόρεσαν να πραγματοποιηθούν το 2020. Ωστόσο, ακόμη και όσον αφορά το 2019, 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 14 κράτη μέλη που παρείχαν πληροφορίες για τους ελέγχους[34], τα 12 κράτη μέλη[35] 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 επισήμαναν ότι η συνεργασία πραγματοποιείται στο πλαίσιο του Euro Contrôle Route (ECR).

II. 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 και να αναφέρουν τις απόψεις των κοινωνικών εταίρων.

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

[33] 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).

[34] Βέλγιο, Δανία, Ελλάδα, Κάτω Χώρες, Κροατία, Κύπρος, Μάλτα, Πορτογαλία, Σλοβενία, Τσεχική Δημοκρατία και Φινλανδία. Η Ουγγαρία και η Μάλτα ενημέρωσαν ότι δεν διενεργήθηκαν συντονισμένοι έλεγχοι.

[35] Αυστρία, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Ρουμανία και Σλοβακία.

με τη γενική οδηγία 2003/88/ΕΚ[36] 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 γενική έλλειψη γνώσεων των εργοδοτών σχετικά με τη νομοθεσία για τους χρόνους οδήγησης και εργασίας. Όπως αναφέρθηκε, ο χρόνος εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων ελέγχεται συνήθως ως προς τη συμμόρφωσή του μόνο στο πλαίσιο των ελέγχων της νομοθεσίας για τον χρόνο οδήγησης και, γενικά, οι σχετικές απαιτήσεις δεν τηρούνται επαρκώς.

Η Μάλτα ενημέρωσε ότι, για τα οχήματα τα οποία δεν υποχρεούνται να χρησιμοποιούν ταχογράφους σύμφωνα με την εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού για τον χρόνο οδήγησης, η μέτρηση του χρόνου εργασίας πραγματοποιείται με τα υφιστάμενα μέσα μέτρησης του χρόνου εργασίας του οδηγού, π.χ. ρολόγια για διάτρηση καρτών.

Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν έλλειψη επιθεωρητών για τον έλεγχο του χρόνου εργασίας. Οι ιταλικές αρχές επισήμαναν το πρόβλημα της επίτευξης του ελάχιστου απαιτούμενου ποσοστού 50 % των ελέγχων στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Τα κύρια προβλήματα οφείλονται στην ιδιαίτερη πολυπλοκότητα των ελέγχων στον τομέα και στη σημαντική προσπάθεια που απαιτείται όσον αφορά τους ανθρώπινους πόρους. Κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, εκτός από τους ελέγχους σχετικά με τη συμμόρφωση με την κοινωνική νομοθεσία της ΕΕ, ελέγχονται επίσης η κοινωνική ασφάλιση και η μισθολογική κατάσταση των εργαζομένων.

Η Σουηδία υπέβαλε στοιχεία σχετικά με τη μέθοδο που χρησιμοποίησαν οι αρχές ελέγχου για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με το τμήμα της κοινωνικής νομοθεσίας για το οποίο οι κοινωνικοί εταίροι έχουν συνάψει συμφωνίες, π.χ. σχετικά με τη νυκτερινή εργασία. Στις εν λόγω περιπτώσεις, οι σουηδικές αρχές όχι μόνο αποστέλλουν γραπτές αιτήσεις στους εργοδότες και τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, αλλά και επικοινωνούν προσωπικά με τους επιθεωρούμενους οδηγούς. Στόχος είναι να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση σχετικά με τους κανόνες και να επέλθουν αλλαγές στη συμπεριφορά.

Αρκετές αρχές ανέφεραν επίσης την ανάγκη περαιτέρω αποσαφήνισης κάποιων ορισμών στην οδηγία 2002/15/ΕΚ. Στη Γερμανία, ένα ομόσπονδο κράτος ζήτησε 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».

[36] 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).

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.

Αντίθετα, η Βουλγαρία 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 ανέφεραν τη δικαστική ερμηνεία ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 2002/15/ΕΚ από τα εθνικά δικαστήρια κατά την περίοδο 2019-2020. Η Σουηδία επανέλαβε ότι ανέμενε την έκδοση δικαστικής απόφασης 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. Η Σουηδία ενημέρωσε επίσης ότι λίγες άλλες νομικές 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 μεταφορά της οδηγίας 2002/15/ΕΚ στο εθνικό δίκαιο δεν είχε δημιουργήσει κοινωνικά προβλήματα κατά την περίοδο 2019-2020 στην Εσθονία.

Στην Ισπανία καταγράφηκαν αρκετές δικαστικές υποθέσεις που αφορούσαν τον χρόνο εργασίας, τα διαλείμματα, τις περιόδους διαθεσιμότητας και τις συλλογικές συμβάσεις όσον αφορά, για παράδειγμα, τον υπολογισμό των ωρών παρουσίας στη διάθεση του εργοδότη, τις πληρωμές για περισσότερες από 20 ώρες διαθεσιμότητας και την καταβολή ημερήσιας αποζημίωσης.

4. Παραβάσεις κανόνων για τον χρόνο εργασίας

Μόνο έντεκα κράτη μέλη[37] υπέβαλαν ποσοτικά στοιχεία σχετικά με τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν, παρόλο που ορισμένα από τα στοιχεία δεν ήταν απόλυτα πλήρη. Ο αριθμός αυτός είναι ελαφρώς υψηλότερος σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς, κατά την οποία εννέα κράτη μέλη[38] είχαν παράσχει τις πληροφορίες αυτές. Ο ανεπαρκής αριθμός στοιχείων που υποβλήθηκαν δεν καθιστά δυνατή την εξαγωγή συμπερασμάτων για ολόκληρη την ΕΕ.

Ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι ήταν δυνατή η διόρθωση της συμπεριφοράς εντός καθορισμένης προθεσμίας, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή κύρωσης. Οι αρχές επιβολής του νόμου θα προχωρούν στην επιβολή κυρώσεων μόνο σε περιπτώσεις που η ανεπάρκεια δεν

[37] Αυστρία, Γερμανία, Ισπανία, Ιταλία, Κύπρος, Λουξεμβούργο, Ουγγαρία, Πολωνία, Σλοβακία, Τσεχική Δημοκρατία και Φινλανδία.
[38] Αυστρία, Γαλλία, Ιρλανδία, Κύπρος, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Τσεχική Δημοκρατία και Φινλανδία.

αντιμετωπίζεται. Εν προκειμένω, ο σουηδικός κλάδος ανέφερε ότι εκτιμήθηκε η απουσία άμεσων κυρώσεων, καθώς δίνει στους εργοδότες και τους αυτοαπασχολούμενους την ευκαιρία να εφαρμόσουν νέους τρόπους εργασίας, χρησιμοποιώντας νέες τεχνολογίες ή αλλάζοντας τις διαδικασίες για να βελτιωθεί η συμμόρφωση με τις κείμενες διατάξεις.

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, δέκα κράτη μέλη[39] ανέφεραν σαφώς ότι ζητήθηκε η γνώμη των κοινωνικών εταίρων για τους σκοπούς της παρούσας διαδικασίας υποβολής εκθέσεων. Ο αριθμός αυτός είναι ελαφρώς χαμηλότερος σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση[40], 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 Κοινοβούλιο (Κοινωνική Επιτροπή), αλλά είναι επίσης διαθέσιμο στο κοινό στον ιστότοπο της Επιθεώρησης Εργασίας.

Σε έξι από τα δέκα κράτη μέλη[41], 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.

ΙΙΙ. Επισκόπηση των δραστηριοτήτων επιβολής της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου

1. Έλεγχοι

Το άρθρο 10δ παράγραφος 1 της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/719, απαιτεί από τα κράτη μέλη να λάβουν ειδικά μέτρα, έως τις 27 Μαΐου 2021, για να εντοπίζουν αυτόματα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος και γι' αυτό θα πρέπει να ελεγχθούν από τις αρμόδιες αρχές τους προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλαν τα κράτη μέλη, η Ιρλανδία και η Γερμανία χρησιμοποιούν αυτόματο σύστημα ζύγισης τουλάχιστον από το 2019. Το άρθρο 10δ παράγραφος 1 προβλέπει επίσης τη δυνατότητα χρήσης των αυτόματων συστημάτων για την άμεση διαπίστωση παραβάσεων και την επιβολή κυρώσεων, οπότε τα συστήματα αυτά πρέπει να είναι πιστοποιημένα. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχαν τα κράτη μέλη, κανένα κράτος μέλος δεν επέλεξε να εγκαταστήσει πιστοποιημένα συστήματα. Ως εκ τούτου, μετά τον εντοπισμό, μέσω αυτόματων συστημάτων, βαρέων επαγγελματικών οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να έχουν υπερβεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, τα εν λόγω οχήματα έπρεπε να

[39] Γαλλία, Γερμανία, Εσθονία, Ιταλία, Κύπρος, Πολωνία, Πορτογαλία, Σλοβακία, Φινλανδία και Σουηδία.
[40] Η τελευταία έκθεση ανέφερε 12 κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένου του Ηνωμένου Βασιλείου.
[41] Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Πολωνία, Πορτογαλία και Σουηδία.

υποβληθούν σε πρόσθετο έλεγχο βάρους καθ' οδόν με πιστοποιημένες ζυγαριές για να διαπιστωθούν οι ενδεχόμενες παραβάσεις.

Επίσης, το άρθρο 10δ παράγραφος 2 ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος πρέπει να διενεργεί κάθε ημερολογιακό έτος **ενδεδειγμένο αριθμό ελέγχων του βάρους** των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που κυκλοφορούν, **ανάλογο με τον συνολικό αριθμό οχημάτων που ελέγχονται κάθε έτος** στο έδαφός του. Ωστόσο, η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου δεν προβλέπει ερμηνεία του τι μπορεί να θεωρηθεί «ανάλογος» αριθμός, αφήνοντας κάποιο περιθώριο ερμηνείας στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών ως προς τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζουν αυτόν τον κανόνα. Από την άλλη πλευρά, η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που επιθεωρούνται ετησίως στο έδαφός τους, ο οποίος θα ήταν απαραίτητος για τη σύγκριση και τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με το πραγματικό ποσοστό των ελέγχων μέγιστου βάρους που διενεργήθηκαν.

1.1 Έλεγχοι καθ' οδόν

Συνολικά, περίπου **17 εκατομμύρια οχήματα και συνδυασμοί οχημάτων ελέγχθηκαν καθ' οδόν το 2019 και το 2020** (11 350 448 οχήματα το 2019 και 5 810 609 το 2020) στα εδάφη των δεκαεννέα κρατών μελών που υπέβαλαν συνολικά ή μερικά στοιχεία. Ο αριθμός των ελέγχων που διενεργήθηκαν είναι πολύ άνισος: Η Ιρλανδία διενήργησε τον μεγαλύτερο αριθμό ελέγχων (περίπου 12,6 εκατομμύρια έλεγχοι), ακολουθούμενη σε μεγάλη απόσταση από την Πολωνία (περίπου 3 εκατομμύρια έλεγχοι) και την Ιταλία (σχεδόν 600 000 έλεγχοι). Η διαφορά αυτή μπορεί να αποδοθεί στην αποκλειστική χρήση αυτόματων συστημάτων ζύγισης στην Ιρλανδία[42].

Σύμφωνα με τα συγκρίσιμα σύνολα δεδομένων από δεκαέξι κράτη μέλη[43], ο αριθμός των ελέγχων αυξήθηκε κατά 2 % στο έδαφός τους.

1.2 Παραβάσεις

Σε δεκαεννέα κράτη μέλη διαπιστώθηκαν **πάνω από μισό εκατομμύριο παραβάσεις λόγω υπέρβασης του μέγιστου βάρους ή του μέγιστου βάρους ανά άξονα** (285 065 παραβάσεις το 2019 και 287 547 το 2020).

Σύμφωνα με τα συγκρίσιμα σύνολα δεδομένων σε δεκαέξι κράτη μέλη[44] για την περίοδο 2017-2018, ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν στο έδαφός τους αυξήθηκε κατά 4 % κατά την περίοδο 2019-2020.

[42] Όλοι οι έλεγχοι που αναφέρει η Ιρλανδία διενεργούνται μέσω συστημάτων μέτρησης του βάρους εν κινήσει (WIM).

[43] Τα κράτη μέλη που υπέβαλαν εθνικά στοιχεία για ολόκληρη την περίοδο 2017-2018 ήταν η Αυστρία, το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Γερμανία, η Δανία, η Ελλάδα, η Εσθονία, η Ισπανία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, η Πολωνία, η Σλοβακική Δημοκρατία, η Σλοβενία και η Φινλανδία.

[44] Τα κράτη μέλη που υπέβαλαν εθνικά στοιχεία για ολόκληρη την περίοδο 2017-2018 ήταν η Αυστρία, το Βέλγιο, η Βουλγαρία, η Γερμανία, η Δανία, η Ελλάδα, η Εσθονία, η Ισπανία, η Ιταλία, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Πολωνία, η Σλοβακική Δημοκρατία, η Σλοβενία και η Φινλανδία.

Συνολικά, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, **το 3,3 % των οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που ελέγχθηκαν ήταν υπερφορτωμένα**. Το ποσοστό αυτό κυμαίνεται από 4,9 % το 2019 έως 2,5 % το 2020, γεγονός που θα μπορούσε να υποδηλώνει, δεδομένου του παρόμοιου αριθμού ελέγχων που διενεργήθηκαν κατά τα δύο αυτά έτη, ότι έχει αυξηθεί η συμμόρφωση με τους κανόνες σχετικά με το βάρος. Ωστόσο, τα αριθμητικά στοιχεία διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών και υπάρχουν και άλλες συνθήκες, όπως οι τοποθεσίες, οι ημέρες και οι ώρες που επιλέγονται για τους καθ' οδόν ελέγχους και η πείρα/κατάρτιση των υπαλλήλων επιβολής του νόμου που διενεργούν τους ελέγχους, οι οποίες μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την αποδοτικότητα των εν λόγω ελέγχων, σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχουν τα κράτη μέλη. Ενδεικτικά όσον αφορά τις αποκλίσεις μεταξύ των κρατών μελών, η Εσθονία αναφέρει 2 166 παραβάσεις που διαπιστώθηκαν από τους 2 929 ελέγχους που διενεργήθηκαν (αποτελεσματικότητα 72,2 %), ενώ η Πολωνία αναφέρει 7 217 παραβάσεις που διαπιστώθηκαν από τους 3 050 851 ελέγχους που διενεργήθηκαν (αποτελεσματικότητα 0,2 %).

IV. 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 2019-2020 παραμένουν σταθερά σε σύγκριση με την περίοδο 2017-2018.

Ωστόσο, δεν είναι δυνατή μια άμεση σύγκριση της εφαρμογής και της επιβολής των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών κατά τις δύο περιόδους αναφοράς, 2017-2018 και 2019-2020, λόγω της ειδικής κατάστασης που σχετίζεται με την κρίση λόγω COVID-19 και του γεγονότος ότι το Ηνωμένο Βασίλειο δεν υποχρεούται πλέον να υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με τις δραστηριότητές του για την επιβολή της νομοθεσίας.

Η κρίση λόγω COVID-19 είχε αρνητικό αντίκτυπο στον αριθμό των ελέγχων και των συντονισμένων δράσεων που διεξήγαγαν τα κράτη μέλη. Ωστόσο, μπορούν να αναφερθούν ορισμένες τάσεις.

Εξακολουθεί να παρατηρείται συνεχής μείωση του αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν. 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. Μείωση παρατηρήθηκε επίσης 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 άλλαξε υπέρ των εργάσιμων ημερών που ελέγχθηκαν στις εγκαταστάσεις (60 % καθ' οδόν και 40 % στις εγκαταστάσεις, έναντι 73 % και 27 %, 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 αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν τόσο στις εγκαταστάσεις όσο και καθ' οδόν μειώθηκε σε σύγκριση με την τελευταία έκθεση, γεγονός που εξηγείται ενδεχομένως από τον μειωμένο αριθμό ελέγχων που διενεργήθηκαν. 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 ad hoc καθ' οδόν ελέγχους. Ωστόσο, το ποσοστό διαπίστωσης παραβάσεων στις εγκαταστάσεις μειώθηκε σε σύγκριση με την τελευταία περίοδο αναφοράς.

Τα ποσοστά διαπίστωσης παραβάσεων ποικίλλουν σημαντικά σε ολόκληρη την ΕΕ (από 0,12 έως 8,39). Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την τάση μείωσης του αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχονται και τις περιορισμένες ικανότητες επιβολής (ανθρώπινοι και οικονομικοί πόροι, δεξιότητες και εξοπλισμός ελέγχου) σε όλα τα κράτη μέλη, καταδεικνύει ότι είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει καλύτερη 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 αποτίμησης επικινδυνότητας καθίσταται υποχρεωτική σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις που εισήγαγε η πρώτη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα[45]. Η Επιτροπή θα εκδώσει εκτελεστική πράξη σχετικά με τις λεπτομέρειες της εν λόγω πρόσβασης[46]. Επίσης, η Επιτροπή θα διερευνήσει τον τρόπο με τον οποίο οι τεχνολογίες ψηφιοποίησης και αυτοματοποίησης θα μπορούσαν να συμβάλουν στο να καταστούν οι έλεγχοι της συμμόρφωσης πιο έξυπνοι (πιο αποτελεσματικοί, αποδοτικοί, ηλεκτρονικοί, με βάση την πρόσβαση σε ψηφιακά δεδομένα και την ανταλλαγή ψηφιακών δεδομένων).

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.

Τα ποσοστά των διαφόρων τύπων παραβάσεων εξακολουθούν να είναι παρόμοια με εκείνα της τελευταίας περιόδου αναφοράς. Στις εγκαταστάσεις, οι παραβάσεις που σχετίζονται με τα αρχεία καταγραφής του χρόνου οδήγησης αντιστοιχούν σχεδόν στο ήμισυ 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 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 λεπτομερών ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων σε πολλές εθνικές εκθέσεις δυσχεραίνει την εις βάθος αξιολόγηση. Η Επιτροπή θα ήθελε να τονίσει τη σημασία της παρούσας διαδικασίας υποβολής εκθέσεων και

[46] Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1055.

υπενθυμίζει ότι μπορεί να κινηθεί νομική διαδικασία κατά κρατών μελών που δεν συμμορφώνονται με την απαίτηση υποβολής των πληροφοριών που απαιτούνται βάσει του άρθρου 13 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ.

Όσον αφορά την **εφαρμογή της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου**, η έλλειψη πληροφοριών από πολλά κράτη μέλη **δυσχεραίνει την εξαγωγή συμπερασμάτων**. Με αυτό το δεδομένο, το γενικό αποτέλεσμα είναι ότι, παρόλο που τα συνολικά επίπεδα επιβολής και συμμόρφωσης για την περίοδο 2019-2020 αυξήθηκαν ελαφρά (διενεργήθηκαν 2 % περισσότεροι έλεγχοι και διαπιστώθηκαν 4 % περισσότερες παραβάσεις σε σύγκριση με την περίοδο 2017-2018), υπάρχουν **σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών** όσον αφορά τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν και των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν σε μια δεδομένη περίοδο.

Οι διαφορές αυτές μπορούν επίσης να παρατηρηθούν στην αποδοτικότητα των ελέγχων, μετρούμενη ως ποσοστό των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν ανά διενεργούμενο έλεγχο.

Δεδομένου ότι από τις 27 Μαΐου 2021 θα πρέπει να εφαρμοστούν συστήματα μέτρησης του βάρους εν κινήσει σε όλα τα κράτη μέλη, η μελλοντική ανάλυση δεδομένων και η σύγκριση με τα τρέχοντα σύνολα δεδομένων θα είναι καίριας σημασίας για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τις επιδόσεις και την αποδοτικότητα των εν λόγω αυτόματων συστημάτων.

Δεν μπορεί να συναχθεί γενικό συμπέρασμα όσον αφορά την **καταλληλότητα και την αναλογικότητα των ελέγχων που αφορούν μέγιστα βάρη.** Αυτό οφείλεται, από τη μία πλευρά, στην έλλειψη αντικειμενικών ενιαίων κριτηρίων για τον ορισμό της «αναλογικότητας» στο νομικό κείμενο. Σε αντίθεση με το κριτήριο του 3 % που προβλέπεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, η οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου αφήνει κάποιο περιθώριο διακριτικής ευχέρειας στα κράτη μέλη ως προς τον τρόπο εφαρμογής του εν λόγω κανόνα. Από την άλλη πλευρά, η οδηγία για τα βάρη και τις διαστάσεις δεν απαιτεί από τα κράτη μέλη να κοινοποιούν τον συνολικό αριθμό των οχημάτων που επιθεωρούνται ετησίως στο έδαφός τους, γεγονός που εμποδίζει την αξιολόγηση της αναλογικότητας των ελέγχων βάρους και από την άποψη της σταθερής αναλογίας, δηλαδή ότι όσο περισσότερα οχήματα επιθεωρούνται στο έδαφος ενός κράτους μέλους, τόσο περισσότεροι έλεγχοι του βάρους των οχημάτων θα πρέπει να διενεργούνται.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι τα συνολικά επίπεδα επιβολής και συμμόρφωσης μετά την εφαρμογή της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα θα βελτιωθούν κατά τις μελλοντικές περιόδους αναφοράς. Μια εκτελεστική πράξη που εκδόθηκε από την Επιτροπή σχετικά με έναν εναρμονισμένο τύπο υπολογισμού της αποτίμησης επικινδυνότητας[47] 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

[47] 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).

διαβάθμιση επικινδυνότητας (υψηλό επίπεδο παραβάσεων της νομοθεσίας). Επίσης, ο έγκαιρος τηλεεντοπισμός ενδεχόμενης παραποίησης και κατάχρησης θα παρέχει στις αρχές επιβολής ένα εργαλείο για την επιλογή των οχημάτων που θα ελέγξουν. Όλα αυτά αναμένεται να μειώσουν τον αριθμό των περιττών ελέγχων και να εξοικονομήσουν πόρους από την πλευρά τόσο των αρχών επιβολής όσο και των οδηγών.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί την εφαρμογή 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.

Η Επιτροπή εμμένει στη σημασία της υποβολής από τα κράτη μέλη πλήρων συνόλων δεδομένων σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2002/15/ΕΚ και την επιβολή της, καθώς και σχετικά με την επιβολή της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου για την επόμενη περίοδο αναφοράς, ώστε να πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται 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.