

Βρυξέλλες, 18.2.2019
COM(2019) 84 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την εφαρμογή, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2015 έως την 31η
Δεκεμβρίου 2016, ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά
με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για
την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα**

I. Εισαγωγή

Η παρούσα έκθεση αφορά την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα στα κράτη μέλη και σκοπός της είναι να διασφαλίσει τη στενότερη παρακολούθηση της εφαρμογής του κανονισμού (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 Συμβουλίου¹ (εφεξής «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009»). Ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται σε όλες τις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στην ΕΕ και ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα, καθώς και σε εκείνες που επιθυμούν να ασκήσουν το εν λόγω επάγγελμα. Το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα αναφέρεται τόσο στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων² όσο και στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα επιβατών³. Ορισμένες κατηγορίες επιχειρήσεων, όπως εκείνες που χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα οχήματα μεικτής μάζας κάτω των 3,5 τόνων, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού⁴. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 καθορίζει κοινούς κανόνες που διέπουν την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα εμπορευμάτων και του μεταφορέα επιβατών.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, οι επιχειρήσεις που ασκούν το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα θα πρέπει να έχουν πραγματικό και σταθερό τόπο εγκατάστασης σε κράτος μέλος, να παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας, και να διαθέτουν την κατάλληλη οικονομική επιφάνεια και την κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια. Επιπλέον, το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού επιβάλλει στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών την υποχρέωση να ορίζουν έναν διαχειριστή μεταφορών που διαθέτει πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας, με το οποίο επιβεβαιώνεται η κατοχή των δεξιοτήτων και των γνώσεων που είναι αναγκαίες για τη διαχείριση των μεταφορών σύμφωνα με τις νομικές και τις βιομηχανικές απαιτήσεις και κατά τρόπο αποτελεσματικό και συνεχή. Την ευθύνη επαλήθευσης της συμμόρφωσης των επιχειρήσεων μεταφορών με τους όρους που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 έχουν τα κράτη μέλη. Επιπλέον, η καλά οργανωμένη διοικητική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας της παρακολούθησης των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το άρθρο 26 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 ορίζει προθεσμίες για τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων εκ μέρους των κρατών μελών και της Επιτροπής:

¹ ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51.

² Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού, ως «επάγγελμα οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων» νοείται η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης που εκτελεί είτε με μηχανοκίνητο όχημα είτε με συνδυασμό οχημάτων μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων.

³ Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού, ως «επάγγελμα οδικού μεταφορέα επιβατών» νοείται η δραστηριότητα κάθε επιχείρησης που εκτελεί με μηχανοκίνητα οχήματα, τα οποία λόγω του τύπου κατασκευής τους και του εξοπλισμού τους είναι κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα επιβατών, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, και διατίθενται για τη χρήση αυτή, μεταφορές επιβατών παρεχόμενες στο κοινό ή σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών έναντι κομίστρου καταβαλλόμενου από τον επιβάτη ή από τον διοργανωτή της μεταφοράς.

⁴ Δυνάμει του άρθρου 1 παράγραφος 4 του κανονισμού, «ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να μειώσουν το όριο αυτό για όλες ή για ορισμένες από τις κατηγορίες οδικών μεταφορών».

- ανά διετία από την ημερομηνία εφαρμογής του κανονισμού τα κράτη μέλη θα πρέπει να συντάσσουν έκθεση πεπραγμένων των αρμόδιων αρχών και να τη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, όπως προβλέπεται στο άρθρο 26 του κανονισμού·
- με βάση τις υποβολές στοιχείων από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να συντάσσει έκθεση κάθε δύο χρόνια, την οποία κοινοποιεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Οι εθνικές εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη αποτελούν βασικό συντελεστή της έκθεσης της Επιτροπής. Το άρθρο 26 του κανονισμού περιγράφει τα στοιχεία που θα πρέπει να περιλαμβάνουν οι εθνικές εκθέσεις:

«α) ανασκόπηση του τομέα όσον αφορά τα εχέγγυα αξιοπιστίας, την οικονομική επιφάνεια και την επαγγελματική επάρκεια·

β) τον αριθμό των αδειών που χορηγήθηκαν ανά τύπο και ανά έτος, των αδειών που ανεστάλησαν, των αδειών που ανακλήθηκαν, τον αριθμό των πράξεων κήρυξης ακαταλληλότητας και τους λόγους στους οποίους στηρίζονται οι αποφάσεις αυτές·

γ) τον αριθμό των πιστοποιητικών επαγγελματικής επάρκειας που εκδίδονται κάθε χρόνο·

δ) τις βασικές στατιστικές σχετικά με τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα και τη χρήση τους από τις αρμόδιες αρχές· και

ε) ανασκόπηση των ανταλλαγών πληροφοριών με τα άλλα κράτη μέλη, η οποία περιλαμβάνει ιδίως τον ετήσιο αριθμό παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί και κοινοποιηθεί σε άλλα κράτη μέλη και τις αντίστοιχες απαντήσεις κατ' εφαρμογή του άρθρου 18 παράγραφος 2, καθώς και τον ετήσιο αριθμό αιτήσεων και απαντήσεων κατ' εφαρμογή του άρθρου 18 παράγραφος 3.»

Η παρούσα έκθεση καλύπτει την ποιότητα και την έγκαιρη υποβολή των εθνικών στοιχείων (τμήμα II), καθώς και ανάλυση των εκθέσεων που υπέβαλαν τα κράτη μέλη (τμήμα III). Στο τμήμα IV παρουσιάζονται τα συμπεράσματα.

II. Υποβολή στοιχείων

Η παρούσα είναι η τρίτη έκθεση στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και καλύπτει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2015 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016. Η πρώτη έκθεση⁵ κάλυπτε την περίοδο από την 4η Δεκεμβρίου 2011 (ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε σε εφαρμογή ο κανονισμός) έως την 31η Δεκεμβρίου 2012. Η δεύτερη έκθεση⁶ κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2013 έως την 31η Δεκεμβρίου 2014. Η παρούσα περίοδος υποβολής εκθέσεων συγχρονίζεται με τη δημοσίευση της έκθεσης σχετικά με την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών⁷, όπως

⁵ COM(2014) 592 final της 25.9.2014.

⁶ COM(2017) 116 final της 7.3.2017.

⁷ Όπως αναφέρεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (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

προβλέπεται στο άρθρο 26 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Αυτός ο συγχρονισμός παρέχει στα κράτη μέλη και στα ενδιαφερόμενα μέρη συνεκτική επισκόπηση του τομέα σε σχέση με την εσωτερική αγορά και τους κοινωνικούς κανόνες κατά την ίδια περίοδο υποβολής εκθέσεων.

Σύμφωνα με την υποχρέωση για υποβολή εκθέσεων που προβλέπεται στο άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, όλα τα κράτη μέλη υπέβαλαν τις εθνικές τους εκθέσεις. Αυτό συνιστά βελτίωση σε σχέση με την τελευταία περίοδο υποβολής εκθέσεων κατά την οποία έξι κράτη μέλη δεν υπέβαλαν έκθεση. Παρ' όλα αυτά, ορισμένα κράτη μέλη σημείωσαν σοβαρή καθυστέρηση στην παροχή των στοιχείων τους εντός της προθεσμίας της 30ής Σεπτεμβρίου 2017, γεγονός που επηρέασε το χρονοδιάγραμμα εκπόνησης της παρούσας έκθεσης της Επιτροπής. Σε μερικές εκθέσεις δεν παρασχέθηκαν ορισμένες απαραίτητες πληροφορίες, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή μια διεξοδική ανάλυση.

Για λόγους συνοχής και προκειμένου να βοηθηθούν οι αρμόδιες εθνικές αρχές στην εκπλήρωση της υποχρέωσής τους για υποβολή εκθέσεων, οι υπηρεσίες της Επιτροπής πρότειναν το 2015 στα κράτη μέλη τυποποιημένο έντυπο για χρήση από τη δεύτερη περίοδο υποβολής εκθέσεων και έπειτα. Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη που υπέβαλαν τις εθνικές τους εκθέσεις χρησιμοποίησαν το τυποποιημένο έντυπο.

Καθώς τα κράτη μέλη που υπέβαλαν εκθέσεις κατά την τρέχουσα περίοδο υποβολής εκθέσεων δεν είναι τα ίδια με εκείνα που υπέβαλαν εκθέσεις κατά τις προηγούμενες περιόδους και δεδομένου του αποσπασματικού χαρακτήρα των πληροφοριών που υποβλήθηκαν, οι συγκρίσεις μεταξύ των δύο περιόδων υποβολής εκθέσεων δεν οδηγούν γενικά σε ουσιώδη συμπεράσματα.

Στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών στις οδικές μεταφορές που ενέκρινε η Επιτροπή στις 31 Μαΐου 2017⁸, εκπονήθηκε μελέτη σχετικά με την εκ των υστέρων αξιολόγηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και 1072/2009⁹. Η Επιτροπή ενέκρινε επίσης ένα έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της με την εκτίμηση επιπτώσεων για την αναθεώρηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και 1072/2009¹⁰. Κατά περίπτωση, η παρούσα έκθεση αντλεί πληροφορίες από την εν λόγω μελέτη και από την έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων.

III. Ανάλυση των στοιχείων σχετικά με την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα

1. Ανασκόπηση του τομέα οδικών μεταφορών όσον αφορά τα εχέγγυα αξιοπιστίας, την οικονομική επιφάνεια και την επαγγελματική επάρκεια

Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

⁹ <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017SC0194>

Το παρόν μέρος της έκθεσης αφορά την παρουσίαση των εθνικών απαιτήσεων, της οργάνωσης των ελέγχων, του επιπέδου συμμόρφωσης, καθώς και των δυσκολιών που ανέκυψαν, με βάση τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη. Λόγω του αποσπασματικού χαρακτήρα των εκθέσεων των κρατών μελών, η παρούσα ανασκόπηση δεν είναι πλήρης όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής της. Όποτε κρίνεται αναγκαίο, οι εκθέσεις των κρατών μελών συμπληρώνονται με στοιχεία από την προαναφερθείσα μελέτη αξιολόγησης.

Σύμφωνα με τη δυνατότητα που παρέχεται από το άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 υπό ορισμένους όρους, ορισμένα κράτη μέλη επιβάλλουν εθνικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται επιπρόσθετα των τεσσάρων απαιτήσεων που προβλέπει ο κανονισμός (σταθερός και πραγματικός τόπος εγκατάστασης, εχέγγυα αξιοπιστίας, κατάλληλη οικονομική επιφάνεια και κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια) προκειμένου να επιτρέπεται η πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Παραδείγματος χάριν, η Σλοβακία πρόσθεσε απαίτηση η οποία ορίζει την κατώτατη ηλικία του διαχειριστή μεταφορών στα 21 έτη. Η Αυστρία περιέλαβε τον όρο να έχουν οι οδικοί μεταφορείς τους απαραίτητους χώρους στάθμευσης εκτός δρόμου στον δήμο ή σε άλλο δήμο της ίδιας ή γειτονικής διοικητικής περιφέρειας. Στην Ισπανία ισχύει η πρόσθετη απαίτηση ότι οι αιτούντες πρέπει να διαθέτουν τρία οχήματα τα οποία αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον ένα ωφέλιμο φορτίο 60 τόνων¹¹. Το Βέλγιο, η Ελλάδα, η Φινλανδία, η Ιταλία, η Λετονία, οι Κάτω Χώρες, η Σουηδία, η Τσεχική Δημοκρατία και η Γαλλία αποφάσισαν να επεκτείνουν, τουλάχιστον μερικώς, την υποχρέωση συμμόρφωσης με τους κανόνες που αφορούν την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα στους οδικούς μεταφορείς εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν οχήματα επιτρεπόμενης μεικτής μάζας που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους¹².

Υπάρχει σημαντική πολυμορφία στον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη ελέγχουν τη συμμόρφωση με τις τέσσερις απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα που προβλέπονται από τον κανονισμό, καθώς και όσον αφορά το αριθμό των διενεργούμενων ελέγχων.

Η Εσθονία ανέφερε ότι οι έλεγχοι συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του κανονισμού διενεργούνται σύμφωνα με σύστημα ανάλυσης επικινδυνότητας και στοχεύουν κυρίως σε επιχειρήσεις που παρουσιάζουν αυξημένο κίνδυνο διάπραξης σοβαρών και συχνών παραβάσεων των κανόνων οδικών μεταφορών.

Στην Ιρλανδία οι έλεγχοι των εχεγγύων αξιοπιστίας, οικονομικής επιφάνειας και επαγγελματικής επάρκειας διενεργούνται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη στο πλαίσιο της διαδικασίας ανανέωσης της άδειας κάθε επιχείρησης. Επιπλέον, οι έλεγχοι αυτοί είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται συχνότερα για ορισμένους μεταφορείς που θεωρούνται υψηλής επικινδυνότητας ή υποπίπτουν στην αντίληψη της αρμόδιας αρχής. Τα εχέγγυα αξιοπιστίας εξετάζονται μέσω του ελέγχου του διαχειριστή μεταφορών και οποιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου από την εθνική υπηρεσία ελέγχου που αποτελεί τμήμα της εθνικής

¹¹ Ωστόσο, η εν λόγω εθνική απαίτηση δεν συμμορφώνεται με τους όρους του κανονισμού, γεγονός το οποίο ανάγκασε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο να εκδώσει, στις 8 Φεβρουαρίου 2018, απόφαση με την οποία υποχρεώνει την Ισπανία να καταργήσει την εν λόγω απαίτηση (Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση C-181/17 – Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Ισπανίας).

¹² Βλέπε πίνακα 4 της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων που αναφέρεται στην υποσημείωση αριθ. 10.

αστυνομικής δύναμης. Η εν λόγω υπηρεσία ελέγχου παρέχει στην αρμόδια αρχή κατάλογο των καταδικαστικών αποφάσεων, ο οποίος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διαπίστωση των εχεγγύων αξιοπιστίας. Κατά τη διάρκεια της πενταετούς ισχύος της άδειας μεταφορέα δεν προκύπτει συνήθως ανάγκη υποβολής συμπληρωματικών στοιχείων από τον μεταφορέα στην αρμόδια για την αδειοδότηση αρχή. Αυτό συμβαίνει μόνο εφόσον η αρχή έχει διαπιστώσει κίνδυνο που αφορά συγκεκριμένο μεταφορέα.

Στη Λετονία, οι έλεγχοι συμμόρφωσης με την οικονομική επιφάνεια πραγματοποιούνται βάσει πληροφοριών από τις ετήσιες εκθέσεις που υποβάλλονται από το μητρώο επιχειρήσεων. Επιπλέον, πριν από τη χορήγηση άδειας για την εκτέλεση μεταφορικής δραστηριότητας, ελέγχονται και οι τέσσερις απαιτήσεις. Ο λόγος για τον οποίο αναστέλλονται οι περισσότερες άδειες είναι τα σχετικά αιτήματα της υπηρεσίας φορολογικών ελέγχων, όταν δηλαδή η εν λόγω υπηρεσία έχει αποφασίσει να αναστείλει την οικονομική δραστηριότητα της μεταφορικής εταιρείας. Καθώς στη Λετονία εκδίδονται επικυρωμένα αντίγραφα κοινοτικών αδειών και αδειών για εθνικές μεταφορές για κάθε όχημα και μόνο για περίοδο έως δώδεκα μηνών, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις τέσσερις απαιτήσεις, τα επικυρωμένα αντίγραφα των κοινοτικών αδειών και των αδειών για εθνικές μεταφορές δεν ανανεώνονται. Τα εχέγγυα αξιοπιστίας ελέγχονται για τον διαχειριστή μεταφορών, για την επιχείρηση και για τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της. Όταν ο διαχειριστής μεταφορών ή τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου της επιχείρησης αντικαθίστανται, ελέγχονται τα εχέγγυα αξιοπιστίας κάθε νέου μέλους. Οι αρχές επιβολής της Λετονίας σημειώνουν ορισμένες δυσκολίες στον καθορισμό της συμμόρφωσης με την απαίτηση της οικονομικής επιφάνειας σε σχέση με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο, καθώς ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 δεν περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή των κινδύνων που πρέπει να ασφαλιστούν για μια επιχείρηση μεταφορών.

Στο Βέλγιο, οι πρώτοι έλεγχοι του σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης διεξάγονται μέσω της βάσης δεδομένων επιχειρήσεων του Βελγίου, όταν εκδοθεί μια νέα κοινοτική άδεια. Στη συνέχεια, οργανώνεται έλεγχος από την ελεγκτική αρχή του Βελγίου. Ο έλεγχος αυτός διεξάγεται επίσης κατόπιν συγκεκριμένου αιτήματος ή αν είναι γνωστό ότι μια εταιρεία έχει παραβιάσει τη νομοθεσία για τις μεταφορές. Επιπλέον, 2 χρόνια μετά την απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας λόγω «παραβάσεων σχετικών με τις μεταφορές» πραγματοποιείται διαδικασία αποκατάστασής τους.

Στην Ισπανία εφαρμόζονται δύο μέθοδοι για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τα κριτήρια πρόσβασης στο επάγγελμα. Η πρώτη μέθοδος προβλέπει την υποβολή, εκ μέρους των επιχειρήσεων που αιτούνται άδεια, εγγράφων που πιστοποιούν τη συμμόρφωση τους με τις τέσσερις απαιτήσεις. Η δεύτερη μέθοδος προβλέπει επισκέψεις από ελεγκτές στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων για τη διενέργεια επιτόπιων ελέγχων. Στην Ισπανία οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών πρέπει να αιτούνται ανανέωση της άδειάς τους κάθε δύο έτη, οπότε και η συμμόρφωση με τις τέσσερις απαιτήσεις ελέγχεται ανά διετία. Επιπλέον, σειρά επιθεωρήσεων διενεργούνται ετησίως ώστε να διαπιστώνεται ότι οι επιχειρήσεις των οποίων η άδεια δεν έχει ανανεωθεί δεν εκτελούν μεταφορική δραστηριότητα.

Στην Πολωνία υπάρχουν 400 επιθεωρητές υπεύθυνοι για οδικούς ελέγχους και για τους ελέγχους στις εγκαταστάσεις των μεταφορέων εμπορευμάτων. Οι πληροφορίες που συλλέγονται από τους επιθεωρητές διαβιβάζονται στο Γραφείο Διεθνών Μεταφορών και στις τοπικές αρχές, οι οποίες εκδίδουν τις κοινοτικές άδειες και ελέγχουν τη συμμόρφωση με τις

τέσσερις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Στην Πολωνία ως σταθερός και πραγματικός τόπος εγκατάστασης λογίζεται εκείνος που διαθέτει τεχνικό εξοπλισμό και διατάξεις κατάλληλες για την εκτέλεση μεταφορικών δραστηριοτήτων με δομημένο και συνεχή τρόπο, ο οποίος περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα στοιχεία: χώρο στάθμευσης, χώρο εκφόρτωσης, εξοπλισμό για τη συντήρηση των οχημάτων.

Στη Γερμανία υπήρχε μόνο ένα σύστημα βαθμολόγησης της επικινδυνότητας σε περιφερειακό επίπεδο αλλά από τον Ιούλιο του 2014 η χώρα διαθέτει πλέον πανεθνικό σύστημα. Οι παραβάσεις βαθμολογούνται είτε με 5 μονάδες (οι πιο σοβαρές) είτε με 3 (σοβαρότερες/σοβαρές) είτε με 1 μονάδα (λοιπές παραβάσεις). Μια επιχείρηση κατατάσσεται ως αυξημένης επικινδυνότητας εάν έχει συγκεντρώσει είτε 5 μονάδες (για τις επιχειρήσεις με έως 10 οχήματα) είτε 8 (για έως 50 οχήματα) είτε 11 (άνω των 50 οχημάτων).

Ο οργανισμός του HB για τις προδιαγραφές οδηγών και οχημάτων εφάρμοζε από το 2006 το σύστημα OCRS (βαθμολόγηση επικινδυνότητας ως προς τη συμμόρφωση των μεταφορέων). Το σύστημα αυτό εξειδικεύθηκε το 2012 ώστε να βελτιωθεί η προβλεπτική του ικανότητα. Το σύστημα OCRS ενσωματώνει πληροφορίες σχετικά με παραβάσεις ως προς τον τεχνικό έλεγχο, οι οποίες συσχετίζονται με άλλες παραβάσεις.

Στη Δανία όλοι οι νέοι αιτούντες εθνική ή κοινοτική άδεια ελέγχονται ως προς την οικονομική επιφάνεια, την επαγγελματική επάρκεια, τις οφειλές και τον σταθερό τόπο εγκατάστασης. Έλεγχοι των εχεγγύων αξιοπιστίας διενεργούνται μόνο εφόσον η αστυνομία έχει αναφέρει πρόβλημα ή εάν υπάρχει κάποια άλλη ένδειξη που να υποδηλώνει παρουσία προβλήματος. Οι παραβάσεις καταχωρίζονται για περίοδο 5 ετών και συμπεριλαμβάνουν όσες διαπιστώνονται από την αστυνομία κατά τη διάρκεια των οδικών ελέγχων. Η δανική αρχή ελέγχει συνήθως όλους τους νέους αιτούντες, καθώς και περίπου 250 υφιστάμενους μεταφορείς. Οι τελευταίοι επιλέγονται βάσει του συστήματος βαθμολόγησης της επικινδυνότητας. Οι μεταφορείς πρέπει να πληρούν μια αρχική απαίτηση οικονομικής επιφάνειας ύψους 150 000 DKK (περίπου 20 000 EUR) προκειμένου να λάβουν τις πρώτες δύο άδειες, ενώ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 προβλέπει αποθεματικά 9 000 EUR για το πρώτο όχημα και 5 000 EUR για κάθε πρόσθετο όχημα¹³. Στη Δανία, για κάθε πρόσθετο όχημα απαιτούνται 40 000 DKK (περίπου 5 400 EUR). Επιπλέον, η εταιρεία δεν πρέπει να έχει καθυστερούμενες οφειλές προς το κράτος οι οποίες υπερβαίνουν τις 50 000 DKK (περίπου 6 700 EUR). Η Αρχή Μεταφορών της Δανίας αναζητά σχετικά στοιχεία από τις φορολογικές αρχές της χώρας όταν πρέπει να επαληθεύσει την κατάλληλη οικονομική επιφάνεια της επιχείρησης.

Η Ρουμανία διαθέτει σύστημα βαθμολόγησης της επικινδυνότητας για τη διενέργεια στοχευμένων ελέγχων για το σύνολο των παραβάσεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές για κάθε μεταφορική εταιρεία. Όταν μια εταιρεία ανοίγει υποκατάστημα, διενεργούνται έλεγχοι για τη διαπίστωση του σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης.

Στις Κάτω Χώρες, ο Οργανισμός Οδικών Εμπορευματικών Εθνικών και Διεθνών Μεταφορών (NIWO) έχει αναπτύξει μια μέθοδο για τον εντοπισμό των μεταφορέων που κινδυνεύουν να μην πληρούν πλέον την απαίτηση κατάλληλης οικονομικής επιφάνειας. Οι μεταφορείς που παρουσιάζουν τέτοιον κίνδυνο παρακολουθούνται εκ του σύνεγγυς. Σε περίπτωση που ένας μεταφορέας υψηλής επικινδυνότητας δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στην απαίτηση της

¹³ Βλ. άρθρο 7 παράγραφος 1.

κατάλληλης οικονομικής επιφάνειας εντός των δεδομένων χρονικών περιθωρίων που ορίζονται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, η κοινοτική άδεια ανακαλείται. Με την εν λόγω μέθοδο, οι μεταφορείς υποχρεούνται να πληρούν την απαίτηση της κατάλληλης οικονομικής επιφάνειας καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της κοινοτικής άδειας και όχι μόνο κατά την περίοδο της αίτησης. Η βαθμολόγηση της επικινδυνότητας εφαρμόζεται επίσης για την κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποβλήθηκαν, μέχρι τώρα ο NIWO δεν έχει αναστείλει ή ανακαλέσει άδεια βάσει της απαίτησης των εγγυών αξιοπιστίας.

Στη Φινλανδία το σύστημα βαθμολόγησης της επικινδυνότητας συνδέεται με τους ελέγχους των εγγυών αξιοπιστίας. Ο συστηματικός έλεγχος των εγγυών αξιοπιστίας όλων των εμπλεκόμενων προσώπων θεωρείται απαιτητική διαδικασία, γεγονός που εξηγεί ακριβώς την αναγκαιότητα βαθμολόγησης της επικινδυνότητας.

Στο Λουξεμβούργο, το Υπουργείο Οικονομίας διενεργεί ελέγχους πριν από την έκδοση άδειας, προκειμένου να επαληθεύσει τη συμμόρφωση και με τις τέσσερις απαιτήσεις. Έλεγχοι των εγγυών αξιοπιστίας διενεργούνται επίσης όταν ο κάτοχος άδειας αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες, όπως αφερεγγυότητα ή πτώχευση, για την προστασία των αντισυμβαλλόμενων μερών. Έλεγχοι των εγγυών αξιοπιστίας, της οικονομικής επιφάνειας, της επαγγελματικής επάρκειας και του σταθερού και του πραγματικού τόπου εγκατάστασης διενεργούνται επίσης όταν ο κάτοχος άδειας υποβάλλει αίτηση για νέα άδεια, για παράδειγμα όταν διευρύνει το πεδίο δραστηριοτήτων σε άλλον τομέα για τον οποίο χρειάζεται πρόσθετη άδεια.

Σε ό,τι αφορά τις δυσκολίες που ανακύπτουν σχετικά με τους ελέγχους του σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης, οι οποίοι θεωρούνται πιο απαιτητικοί ως προς την απορρόφηση πόρων σε σχέση με άλλους ελέγχους, αρκετές αρχές επιβολής τονίζουν την απαιτητική φύση των ελέγχων και την έλλειψη διοικητικής ικανότητας για τον έλεγχο του συνόλου των επιχειρήσεων μεταφορών που έχουν καταχωριστεί σε δεδομένο κράτος μέλος.

Μόνο δύο κράτη μέλη υπέβαλαν στοιχεία για τον αριθμό των ελέγχων που διενεργήθηκαν όσον αφορά τις τέσσερις απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Στην Εσθονία, κατά την περίοδο 2015-2016, διενεργήθηκαν 80 έλεγχοι εγγυών αξιοπιστίας και 80 έλεγχοι επαγγελματικής επάρκειας. Στη Σουηδία, πραγματοποιήθηκαν 131 έλεγχοι εγγυών αξιοπιστίας.

2. Άδειες

Το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 ορίζει την άδεια άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα ως «διοικητική απόφαση η οποία επιτρέπει σε μια επιχείρηση που πληροί τους όρους που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό να ασκεί το επάγγελμα του οδικού μεταφορέα».

Η νομική φύση του όρου «διοικητική απόφαση» ποικίλλει μεταξύ των κρατών μελών. Η άδεια μπορεί να είναι προαπαιτούμενο για την απόκτηση άδειας εθνικών μεταφορών και/ή κοινοτικής άδειας για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών, μπορεί να εξομοιώνεται μόνο με την άδεια εθνικών μεταφορών ή να σημαίνει άδεια εθνικών και διεθνών μεταφορών που χορηγείται μέσω ενιαίας αδειοδότησης.

Παραδείγματος χάριν, στη Βουλγαρία και στη Λιθουανία υπάρχουν τέσσερις τύποι αδειών (εθνική για επιβατικές μεταφορές, εθνική για εμπορευματικές, κοινοτική για επιβατικές και κοινοτική για εμπορευματικές). Ωστόσο, στη Βουλγαρία μόνο ένα έγγραφο (δηλαδή άδεια) χορηγείται για τις εθνικές και τις διεθνείς μεταφορές.

Στο Βέλγιο, χορηγούνται μόνο κοινοτικές άδειες είτε πρόκειται για τις επιβατικές μεταφορές είτε για τις εμπορευματικές.

Από το 2012 οι επιχειρήσεις με εγκατάσταση στην Εσθονία οι οποίες προτίθενται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά των οδικών μεταφορών υποχρεούνται να υποβάλλουν αίτηση για κοινοτική άδεια, η οποία είναι και η μοναδική που υφίσταται στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Στο Λουξεμβούργο υπάρχουν δύο μόνο τύποι άδειας: μία για εθνικές μεταφορές και μία για διεθνείς.

Στη Ρουμανία χορηγούνται μόνο κοινοτικές άδειες είτε πρόκειται για επιβατικές μεταφορές είτε για εμπορευματικές.

Στο ΗΒ υπάρχουν δύο κύριοι τύποι άδειας που ισχύουν για τις επιχειρήσεις επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Πρόκειται για τις πρότυπες εθνικές και διεθνείς άδειες. Η διεθνής άδεια αφορά τις επιχειρήσεις που εκτελούν διεθνείς μεταφορές και αντιστοιχεί στην κοινοτική άδεια. Επιπλέον, το ΗΒ προβλέπει και άλλες κατηγορίες, εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, για τις επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές για δικό τους λογαριασμό. Υπάρχει μια περαιτέρω ταξινόμηση για τους οργανισμούς που μεταφέρουν επιβάτες χωρίς να είναι επιχειρήσεις, οπότε και οι μεταφορές δεν γίνονται έναντι μίσθωσης, όπως σχολεία, φιλανθρωπικά ιδρύματα και τοπικές κοινοτικές ομάδες.

Επειδή υπάρχουν διαφορετικοί τύποι αδειών για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα από επιχειρήσεις, τα στοιχεία που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη μπορούν να συγκριθούν μόνο σε γενικές γραμμές. Ωστόσο, τα περισσότερα κράτη μέλη υπέβαλαν συνολικό αριθμό αδειοδοτημένων μεταφορέων στις 31 Δεκεμβρίου 2016, ο οποίος αποτελεί σημείο αναφοράς για τα στοιχεία που αφορούν τον αριθμό των αδειών που έχουν χορηγηθεί, ανασταλεί ή ανακληθεί. Η Αυστρία έχει 11 499 αδειοδοτημένους μεταφορείς (εμπορευμάτων και επιβατών), το Βέλγιο 9 007, η Βουλγαρία 13 354, η Κύπρος 2 945, η Τσεχική Δημοκρατία 24 482, η Γερμανία 51 127, η Δανία 5 618, η Εσθονία 3 330, η Ελλάδα 12 187¹⁴, η Ισπανία 96 237, η Φινλανδία 15 941, η Γαλλία 128 319, η Ουγγαρία 13 267, η Κροατία 601, η Ιρλανδία 5 585, η Ιταλία 105 560, η Λιθουανία 866, το Λουξεμβούργο 497, η Λετονία 4 313, η Μάλτα 684, οι Κάτω Χώρες 13 172¹⁵, η Πολωνία 84 304, η Πορτογαλία 8 674, η Σουηδία 17 608, η Σλοβενία 5 811, η Σλοβακία 8 564 και το ΗΒ 42 573. Συνολικά στην ΕΕ υπήρχαν 608 212 μεταφορείς εμπορευμάτων και 77 913 μεταφορείς επιβατών¹⁶.

¹⁴ Η Ελλάδα και οι Κάτω Χώρες δήλωσαν μόνο τον αριθμό των μεταφορέων εμπορευμάτων.

¹⁵ Η Ελλάδα και οι Κάτω Χώρες δήλωσαν μόνο τον αριθμό των μεταφορέων εμπορευμάτων.

¹⁶ Τρία κράτη μέλη δεν υπέβαλαν στοιχεία για τον αριθμό των μεταφορέων επιβατών και ένα κράτος μέλος δεν υπέβαλε στοιχεία για τον αριθμό των μεταφορέων εμπορευμάτων.

Η συντριπτική πλειονότητα των αδειοδοτημένων επιχειρήσεων είναι οδικοί μεταφορείς εμπορευμάτων. Το ποσοστό των αδειοδοτημένων οδικών μεταφορέων εμπορευμάτων σε σύγκριση με τον συνολικό αριθμό των αδειοδοτημένων μεταφορέων στα κράτη μέλη που υπέβαλαν στοιχεία ήταν 89 % στις 31 Δεκεμβρίου 2016 (88 % στις 31 Δεκεμβρίου 2014), ενώ μόλις το 11 % ήταν μεταφορείς επιβατών. Μοναδική εξαίρεση αποτέλεσε η Μάλτα, όπου ο αριθμός των μεταφορέων επιβατών (596) υπερέβαινε κατά πολύ τον αριθμό των μεταφορέων εμπορευμάτων (88), ενώ στη Γαλλία το ποσοστό των μεταφορέων επιβατών ήταν σημαντικά υψηλότερο του μέσου όρου της ΕΕ (24 %).

2.1 Χορηγηθείσες άδειες

Βάσει των στοιχείων που παρασχέθηκαν από είκοσι τέσσερα κράτη μέλη¹⁷, κατά τη διάρκεια της περιόδου υποβολής εκθέσεων, χορηγήθηκαν 278 092 άδειες άσκησης του επαγγέλματος του μεταφορέα, 25 788 για μεταφορά επιβατών και 252 304 για μεταφορά εμπορευμάτων.

Ο αριθμός των αδειών που έχουν χορηγηθεί κυμαίνεται από 27 στη Μάλτα έως 122 790 στην Ισπανία. Λεπτομερής πίνακας με τα υποβληθέντα στοιχεία παρουσιάζεται στο παράρτημα Ι της παρούσας έκθεσης.

Οι περισσότερες από τις άδειες που χορηγήθηκαν το 2015 και το 2016 αφορούν μεταφορείς εμπορευμάτων (91 % συνολικά) και ένα μικρό μόνο μερίδιο αφορά μεταφορείς επιβατών (9 %).

2.2 Ανακληθείσες και ανασταλείσες άδειες

Με βάση τα δεδομένα που υποβλήθηκαν από είκοσι πέντε κράτη μέλη¹⁸, ο συνολικός αριθμός αδειών που ανακλήθηκαν ή ανεστάλησαν κατά την περίοδο 2015-2016 ήταν 130 998. Παρατηρείται ότι οι περισσότερες ανακλήσεις και αναστολές αδειών αναφέρθηκαν στην Ισπανία και ανήλθαν σε 76 534 για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Στο άλλο άκρο, πολύ λίγες ανακλήσεις και αναστολές καταγράφηκαν στην Πορτογαλία (1), στην Ιρλανδία (7), στο Λουξεμβούργο (13) και στη Ρουμανία (15). Λεπτομερή στοιχεία για τις ανακληθείσες και τις ανασταλείσες άδειες περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας έκθεσης.

Οι ανακλήσεις και οι αναστολές αδειών οφείλονταν σε μεγάλο βαθμό στη λήξη της άδειας / κοινοτικής άδειας, στη διάλυση της εταιρείας ή σε αίτημα εκ μέρους των μεταφορέων στα περισσότερα από τα κράτη μέλη τα οποία ανέφεραν τους λόγους των σχετικών ανακλήσεων και αναστολών.

Παρ' όλα αυτά, η Ισπανία ανέφερε ότι η κύρια αιτία ανάκλησης ή αναστολής αδειών ήταν η μη συμμόρφωση με τις τέσσερις απαιτήσεις για την πρόσβαση στο επάγγελμα (47 719

¹⁷ Αυστρία, Πορτογαλία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Δανία, Εσθονία, Ελλάδα, Ισπανία, Φινλανδία, Γαλλία, Κροατία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Λετονία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Σουηδία, Σλοβενία, Σλοβακία, Ηνωμένο Βασίλειο.

¹⁸ Η Μάλτα, η Ουγγαρία και η Κύπρος δεν υπέβαλαν στοιχεία για αυτό το σημείο.

σχετικές ανακλήσεις). Στη Σουηδία, η κύρια αιτία των ανακλήσεων ήταν η μη συμμόρφωση με την απαίτηση του σταθερού και πραγματικού τόπου εγκατάστασης (1 514 σχετικές ανακλήσεις), όπως και στην Εσθονία (167) και τη Σλοβενία (55). Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η κύρια αιτία των ανακλήσεων ήταν η έλλειψη εχεγγύων αξιοπιστίας (466 σχετικές ανακλήσεις και αναστολές).

3. Πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας

Τα πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας που βεβαιώνουν τις γραπτές και προφορικές εξετάσεις στις οποίες έχουν υποβληθεί με επιτυχία οι υποψήφιοι οδηγοί εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές και συνιστούν απόδειξη επαγγελματικής επάρκειας, όπως προβλέπεται από το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.

Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από είκοσι πέντε κράτη μέλη¹⁹, 477 761 πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας εκδόθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου υποβολής εκθέσεων. Ο αριθμός αυτός περιλαμβάνει τα πιστοποιητικά που χορηγήθηκαν βάσει εξέτασης, όπως προβλέπεται από το άρθρο 8 του κανονισμού ΕΚ (αριθ.) 1071/2009 και μέσω αναγνώρισης της πείρας, σύμφωνα με την απαλλαγή που ορίζεται στο άρθρο 9 του εν λόγω κανονισμού.

Το μεγαλύτερο μερίδιο των πιστοποιητικών που χορηγήθηκαν στην ΕΕ κατά τη διάρκεια της περιόδου υποβολής εκθέσεων αντιστοιχούσε στην Ισπανία (388 218) και ακολουθούσαν οι Κάτω Χώρες (25 597), η Ρουμανία (20 960), η Πολωνία (7 100) και η Γαλλία (6 616). Λεπτομερείς πληροφορίες παρουσιάζονται στο παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας έκθεσης.

4. Διαχειριστές μεταφορών που κηρύχθηκαν ακατάλληλοι

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, όταν ο διαχειριστής μεταφορών απολέσει τα εχέγγυα αξιοπιστίας του, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να τον κηρύξει ακατάλληλο να διευθύνει τις μεταφορικές δραστηριότητες μιας επιχείρησης.

Πράξεις κήρυξης ακαταλληλότητας εκδόθηκαν σε δέκα από τα κράτη μέλη που υπέβαλαν στοιχεία: Αυστρία (3), Βέλγιο (5), Δανία (82), Γερμανία (5), Ισπανία (17), Εσθονία (11), Φινλανδία (15), Ιταλία (72), Σουηδία (49) και Ηνωμένο Βασίλειο (253). Τα στοιχεία που παρασχέθηκαν από τα κράτη μέλη περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας έκθεσης.

5. Ανταλλαγή πληροφοριών

Σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να τηρεί εθνικό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα. Οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τα στοιχεία που πρέπει να καταχωρίζονται στα εν λόγω μητρώα και οι κοινοί κανόνες όσον αφορά τη διασύνδεσή τους μέσω του ευρωπαϊκού μητρώου επιχειρήσεων οδικών μεταφορών

¹⁹ Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Δανία, Εσθονία, Ελλάδα, Ισπανία, Φινλανδία, Γαλλία, Κροατία Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Λετονία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σουηδία, Σλοβενία και Σλοβακία.

(ERRU) ορίζονται στην απόφαση (ΕΕ) 2016/480 της Επιτροπής²⁰. Τα στοιχεία αυτά καλύπτουν ιδίως τα εγγύα αξιοπιστίας των επιχειρήσεων μεταφορών, τη διάπραξη σοβαρών παραβάσεων και στοιχεία σχετικά με τις κοινοτικές άδειες.

Η δημιουργία του ERRU θεωρήθηκε ως το επόμενο βήμα για τη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των εθνικών αρχών, με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση της διασυνοριακής επιβολής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις οδικές μεταφορές, σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Το μητρώο ERRU θα απλουστεύσει τη διασυνοριακή επιβολή της νομοθεσίας, καθιστώντας την οικονομικώς αποδοτικότερη, υπό την προϋπόθεση ότι όλα τα κράτη μέλη είναι συνδεδεμένα και ότι χρησιμοποιούν αποτελεσματικά το σύστημα ανταλλαγής δεδομένων ποιότητας που περιέχονται στις βάσεις δεδομένων τους. Η διασύνδεση των εθνικών μητρώων έπρεπε να είχε επιτευχθεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2012.

Παρά τις σημαντικές καθυστερήσεις ορισμένων κρατών μελών, όλα τα κράτη μέλη έχουν πλέον διασυνδέσει τα εθνικά τους ηλεκτρονικά μητρώα επιχειρήσεων οδικών μεταφορών.

Αρκετά κράτη μέλη σημείωσαν ότι η συμμετοχή στο ERRU είχε σαν αποτέλεσμα καλύτερη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, ενώ βελτίωσε την αποτελεσματικότητα των εθνικών τους ηλεκτρονικών μητρώων. Σημαντικός αριθμός ανταλλαγών πληροφοριών σχετικά με τις σοβαρές παραβάσεις και τα εγγύα αξιοπιστίας καταγράφηκαν ιδίως στο Βέλγιο, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Γερμανία, την Εσθονία, την Κροατία, την Ιταλία, τη Λετονία, τη Σλοβενία και τη Σουηδία. Οι περισσότερες από αυτές τις ανταλλαγές αφορούν αιτήματα για έλεγχο των εγγύων αξιοπιστίας που απεστάλησαν και παρελήφθησαν μεταξύ κρατών μελών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο όγκος των ανταλλαγών πληροφοριών αυξήθηκε σημαντικά σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο υποβολής εκθέσεων²¹. Αυτό φαίνεται να υποδεικνύει ότι η ολοκλήρωση της διασύνδεσης των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων ενθαρρύνει την περαιτέρω χρήση του ERRU και ότι τα κράτη μέλη γενικά εντείνουν τη χρήση της πλατφόρμας. Τα στοιχεία που παρασχέθηκαν από τα κράτη μέλη περιλαμβάνονται στο παράρτημα IV της παρούσας έκθεσης.

IV. Συμπεράσματα

Η παρούσα έκθεση παρέχει επισκόπηση των πληροφοριών που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 26 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα. Οι πληροφορίες αυτές καλύπτουν τις πτυχές της εφαρμογής από τα κράτη μέλη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, όπως αυτές αναφέρονται στο άρθρο 26 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2015 έως την 31η Δεκεμβρίου 2016.

Η ποιότητα και η έγκαιρη υποβολή στοιχείων από τα κράτη μέλη παρουσίασε μεγάλες διακυμάνσεις, γεγονός το οποίο επηρέασε τη συνολική ποιότητα της παρούσας έκθεσης.

²⁰ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/480 της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής· ΕΕ L 87 της 2.4.2016, σ. 4.

²¹ Παρά το γεγονός ότι αρκετά κράτη μέλη δεν υπέβαλαν στοιχεία για τις ανταλλαγές πληροφοριών την προηγούμενη περίοδο υποβολής εκθέσεων, η αύξηση μεταξύ των δύο περιόδων υποβολής εκθέσεων είναι πολύ σημαντική.

Λόγω έλλειψης ορισμένων στοιχείων για ορισμένες πτυχές του κανονισμού, η παρούσα έκθεση δεν μπορούσε να περιέχει πλήρη ανάλυση της εφαρμογής των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009. Παρ' όλα αυτά, τόσο ο αριθμός των κρατών μελών που υπέβαλαν στοιχεία όσο και τα αναλυτικά στοιχεία που υποβλήθηκαν βελτιώθηκαν σημαντικά σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο υποβολής εκθέσεων.

Αξίζει να τονιστεί ότι το σύστημα διοικητικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο από τη στιγμή σύνταξης της παρούσας έκθεσης. Παρ' όλα αυτά, η Επιτροπή στηρίζει επίσης την περαιτέρω αναβάθμισή του, η οποία θα ενδυναμώσει τη συνεπή και αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει στα κράτη μέλη την υποχρέωσή τους να υποβάλλουν πλήρη έκθεση η οποία να περιέχει όλα τα στοιχεία που απαριθμούνται στο άρθρο 26 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 εντός της απαιτούμενης προθεσμίας προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκπόνηση της πλήρους έκθεσης και για να μην κινηθούν διαδικασίες επί παραβάσει δυνάμει του άρθρου 258 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή καλεί επίσης τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν το τυποποιημένο έντυπο υποβολής στοιχείων για σκοπούς συνοχής των υποβαλλόμενων εθνικών στοιχείων.