

Επεξήγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για τη συνδρομή στην εναρμονισμένη επιβολή της εφαρμογής του στους ελέγχους καθ' οδόν



Περιεχόμενα

1. Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής.....	5
2. Κανόνες για τον χρόνο οδήγησης.....	7
2.1 Εισαγωγή.....	7
2.1.1 Ευρωπαϊκή Συμφωνία για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR).....	7
2.1.2 Κυρώσεις.....	8
2.1.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	8
2.1.4 Συνάντηση με οδηγούς.....	8
2.1.4.1 Επικοινωνία.....	8
2.1.4.2 Προσκόμιση.....	9
2.1.4.3 Συμπεριφορά.....	9
2.1.5 Διάρθρωση εγγράφου.....	10
2.2 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006.....	11
2.2.1 Άρθρο 1.....	11
2.2.1.1 Κείμενο.....	11
2.2.1.2 Παραβάσεις.....	11
2.2.1.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	11
2.2.2 Άρθρο 2.....	12
2.2.2.1 Άρθρο 2.1.....	12
2.2.2.1.1 Κείμενο.....	12
2.2.2.1.2 Παραβάσεις.....	12
2.2.2.1.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	12
2.2.2.2 Άρθρο 2.2.....	14
2.2.2.2.1 Κείμενο.....	14
2.2.2.2.2 Παραβάσεις.....	14
2.2.2.2.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	14
2.2.2.3 Άρθρο 2.3.....	16
2.2.2.3.1 Κείμενο.....	16
2.2.2.3.2 Παραβάσεις.....	16
2.2.2.3.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	16
2.2.3 Άρθρο 3.....	22
2.2.3.1 Κείμενο.....	22
2.2.3.2 Παραβάσεις.....	22
2.2.3.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	22
2.2.4 Άρθρο 4.....	27
2.2.4.1 Κείμενο.....	27
2.2.4.2 Παραβάσεις.....	29
2.2.4.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	29
2.2.5 Άρθρο 5.....	32
2.2.5.1 Κείμενο.....	32
2.2.5.2 Παραβάσεις.....	32
2.2.5.3 Έλεγχοι καθ' οδόν.....	32
2.2.6 Άρθρο 6.....	33
2.2.6.1 Κείμενο.....	33

2.2.6.2	Παραβάσεις.....	33
2.2.6.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	33
2.2.7	Άρθρο 7.....	40
2.2.7.1	Κείμενο.....	40
2.2.7.2	Παραβάσεις.....	40
2.2.7.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	40
2.2.8	Άρθρο 8.....	44
2.2.8.1	Κείμενο.....	44
2.2.8.2	Παραβάσεις.....	45
2.2.8.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	45
2.2.8.4	Ο «κανόνας των 12 εικοσιτετράωρων».....	55
2.2.8.5	Επείγουσα διακοπή των περιόδων ανάπαυσης.....	55
2.2.9	Άρθρο 9.....	56
2.2.9.1	Κείμενο.....	56
2.2.9.2	Παραβάσεις.....	56
2.2.9.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	56
2.2.10	Άρθρο 10.....	60
2.2.10.1	Κείμενο.....	60
2.2.10.2	Παραβάσεις.....	61
2.2.10.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	61
2.2.11	Άρθρο 11.....	62
2.2.11.1	Κείμενο.....	62
2.2.11.2	Παραβάσεις.....	62
2.2.11.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	62
2.2.12	Άρθρο 12.....	63
2.2.12.1	Κείμενο.....	63
2.2.12.2	Παραβάσεις.....	63
2.2.12.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	63
2.2.13	Άρθρο 13.....	65
2.2.13.1	Κείμενο.....	65
2.2.13.2	Παραβάσεις.....	66
2.2.13.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	66
2.2.14	Άρθρο 14.....	68
2.2.14.1	Κείμενο.....	68
2.2.14.2	Παραβάσεις.....	68
2.2.14.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	68
2.2.15	Άρθρο 15.....	69
2.2.15.1	Κείμενο.....	69
2.2.15.2	Παραβάσεις.....	69
2.2.15.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	69
2.16	Άρθρο 16.....	70
2.2.16.1	Κείμενο.....	70
2.2.17	Άρθρα 17, 18.....	70
2.2.18	Άρθρο 19.....	71
2.2.18.1	Κείμενο.....	71
2.2.18.2	Παραβάσεις.....	71
2.2.18.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	71
2.2.19	Άρθρο 20.....	72

2.2.19.1	Κείμενο.....	72
2.2.19.2	Παραβάσεις.....	72
2.2.19.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	72
2.2.20	Άρθρο 21.....	73
2.2.20.1	Κείμενο.....	73
2.2.20.2	Παραβάσεις.....	73
2.2.20.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	73
2.2.21	Άρθρα 22 έως 29.....	73
3.	Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 – Κανόνες για τον εξοπλισμό ταχογράφου και την τήρηση αρχείων.....	74
3.1	Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.....	74
3.1.1	Άρθρο 3.....	75
3.1.1.1	Κείμενο.....	75
3.1.1.2	Παραβάσεις.....	75
3.1.1.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	75
3.1.2	Άρθρο 13.....	76
3.1.2.1	Κείμενο.....	76
3.1.2.2	Παραβάσεις.....	76
3.1.2.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	76
3.1.3	Άρθρο 14.....	78
3.1.3.1	Κείμενο.....	78
3.1.3.2	Παραβάσεις.....	80
3.1.3.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	80
3.1.4	Άρθρο 15.....	81
3.1.4.1	Κείμενο.....	81
3.1.4.2	Παραβάσεις.....	83
3.1.4.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	84
3.1.5	Άρθρο 16.....	92
3.1.5.1	Κείμενο.....	92
3.1.5.2	Παραβάσεις.....	93
3.1.5.3	Έλεγχοι καθ' οδόν.....	93
Παράρτημα 1.....		94
Σημείωμα οδηγιών 1.....		94
Σημείωμα οδηγιών 2.....		95
Σημείωμα οδηγιών 3.....		96
Σημείωμα οδηγιών 4.....		97
Σημείωμα οδηγιών 5.....		98
Σημείωμα οδηγιών 6.....		99
Παράρτημα 2.....		100
Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 1.....		100
Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 2.....		100
Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 3.....		102
Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 4.....		103
Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 5.....		104
Παράρτημα 3.....		105
Συνοπτική παρουσίαση του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 561/2006.....		105
Παράρτημα 4.....		106
Συνοπτική παρουσίαση του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.....		106

1. Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Σκοπός του παρόντος εγγράφου είναι η παρουσίαση μιας από κοινού συμφωνημένης και απλουστευμένης επεξήγησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006¹ στο πλαίσιο των καθ' οδόν ελέγχων όπως ορίζονται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ².

Το περιεχόμενο του παρόντος εγγράφου αποτελεί το αποτέλεσμα των συσκέψεων της ομάδας εργασίας TRACE και λαμβάνει υπόψη τις διαβουλεύσεις που διεξήχθησαν με τους επαγγελματικούς φορείς καθώς και με την IRU (Διεθνή Ένωση Οδικών Μεταφορών), την UETR (Ευρωπαϊκή Ένωση Οδικών Μεταφορέων) και τους οργανισμούς επιβολής των κανόνων οι οποίοι εκπροσωπούνται στις ECR (Euro Control Route) και CORTE (συννοσπονδία οργανώσεων για την επιβολή κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών), όπου έχει δοθεί η δυνατότητα υποβολής εισηγήσεων εκ μέρους οργανισμών επιβολής των κανόνων και από τα 27 κράτη μέλη.

Οι επεξηγήσεις που παρέχονται στο παρόν έγγραφο προέρχονται εν μέρει από υφιστάμενες αναμφισβήτητες πρακτικές εφαρμογές και εν μέρει, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες οι διαβουλεύσεις έδειξαν ότι υπήρχαν διαφοροποιήσεις στην εφαρμογή μεταξύ των φορέων ελέγχου, με παραπομπή σε διαθέσιμο υλικό οδηγιών, όπως επεξηγηματικές σημειώσεις, διευκρινίσεις και δικαστικές αποφάσεις.

Το περιεχόμενο συγκεντρώθηκε από μια μικρή ομάδα εργασίας απαρτιζόμενη από μέλη με εκτεταμένη εμπειρία στον τομέα της επιβολής. Οι διαβουλεύσεις της ομάδας εργασίας ανακοινώνονταν τακτικά μέσω των προαναφερθέντων οργανισμών με σκοπό τη βελτιστοποίηση, στο μέτρο του δυνατού, της διαδικασίας με την επίτευξη καταρχήν συμφωνίας επί του περιεχομένου. Η ομάδα εργασίας εξέτασε κάθε παρατήρηση εξ αναδράσεως και, κατά περίπτωση, την ενσωμάτωσε στο έγγραφο, επειδή όμως στη μελέτη οι απαντήσεις «ουδέν σχόλιο» δεν μπορούσαν να εκληφθούν ως θετική ανάδραση, δεν μπορεί να ισχυριστεί ότι υπήρξε καθολική συμφωνία με το περιεχόμενο.

Παρέμειναν λίγα ζητήματα, τα οποία η ομάδα εργασίας χαρακτήρισε ως εμπόδια για μια βελτιστοποιημένη επεξήγηση του κανονισμού. Έχουν γνωστοποιηθεί στην Επιτροπή μέσω ξεχωριστού εγγράφου, συνοδευόμενου από αίτημα για συνδρομή. Η Επιτροπή έχει επισημάνει ότι τα εν λόγω ζητήματα δεν πρέπει να αποτελέσουν εμπόδιο για την ολοκλήρωση της μελέτης.

Επομένως, η ομάδα της μελέτης θεωρεί ότι έχουν πραγματοποιηθεί επαρκείς διαβουλεύσεις, ώστε να καταδεικνύεται ότι το περιεχόμενο αποτελεί ικανοποιητικό βάθρο πάνω στο οποίο μπορεί να βασιστεί η δημιουργία των προϊόντων εκπαίδευσης που είναι έγκυρα και κατάλληλα για τον σκοπό.

Το επιμορφωτικό προϊόν που προκύπτει από το παρόν έγγραφο θα αποτελείται από έναν οδηγό εκπαιδευτή με σημειώσεις, αναλυτικό πρόγραμμα διδασκαλίας, εγχειρίδιο εργασίας, δοκιμαστικές ασκήσεις, παρουσίαση powerpoint και συστάσεις για πρακτική επιμόρφωση. Το επιμορφωτικό υλικό που έχει παραχθεί προορίζεται για χρήση από νεοεισερχόμενους ελεγκτές ως αρχική επιμόρφωση και από έμπειρους ελεγκτές ως επαναληπτική επιμόρφωση. Τα κράτη μέλη προτρέπονται να υιοθετήσουν την παρούσα δέσμη ως ενότητα προς ενσωμάτωση σε ένα διευρυμένο πρόγραμμα επιμόρφωσης ελεγκτών.

Ευρύτερος στόχος του επιμορφωτικού αυτού προϊόντος είναι να συντείνει στη βελτίωση των επαγγελματικών προτύπων των ελεγκτών.

Από πλευράς πεδίου εφαρμογής, ενώ το παρόν έγγραφο πραγματεύεται την απλουστευμένη επεξήγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, κάτι τέτοιο δεν είναι ρεαλιστικά εφικτό χωρίς την παραπομπή στις απαιτήσεις που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85³.

Εντούτοις, το αντικείμενο του παρόντος εγγράφου δεν περιλαμβάνει πλήρη επεξήγηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Στις περιπτώσεις που γίνεται αναφορά σε βέλτιστες πρακτικές και κατευθυντήριες οδηγίες για τους ελεγκτές ως προς τον προσδιορισμό των παραβάσεων, αυτές αφορούν ειδικά το πλαίσιο των ελέγχων καθ' οδόν.

Είναι σχεδόν βέβαιο ότι η διαδικασία του ελέγχου των εταιρειών και των φορέων εκμετάλλευσης θα επωφεληθεί από καλύτερους πόρους και λιγότερους χρονικούς περιορισμούς. Ενδέχεται να ακολουθήσει μια περισσότερο εις βάθος προσέγγιση. Εντούτοις, το παρόν έγγραφο εμφανίζει συνάφεια με τους ελέγχους συμμόρφωσης αυτού του είδους.

Το περιεχόμενο του παρόντος εγγράφου βασίζεται στις πλέον επικαιροποιημένες διαθέσιμες πληροφορίες, και η τυχόν μελλοντική αξία του θα εξαρτάται από τις επικαιροποιήσεις του περιεχομένου ούτως ώστε να ανταποκρίνεται στις αποφάσεις, τις νομικές ερμηνείες και τις τροποποιήσεις, όπως και όταν αυτές λαμβάνουν χώρα, και την ικανότητα της Επιτροπής να συνδράμει στη διευκρίνιση των προαναφερθέντων ζητημάτων που προσδιορίζονται από τη μελέτη.

2. Κανόνες για τον χρόνο οδήγησης

2.1 Εισαγωγή

Οι κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και τον ταχογράφο θεσπίστηκαν σε κοινοτικό επίπεδο με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 543/69⁴ στις 25 Μαρτίου 1969. Με τον κανονισμό αυτό προβλέπονται:

- Κατώτατα όρια ηλικίας για τους οδηγούς, τους βοηθούς οδηγών και τους ελεγκτές εισιτηρίων
- Όρια συνεχούς και ημερήσιου χρόνου οδήγησης
- Ελάχιστη διάρκεια και άλλους όρους σχετικά με τα διαλείμματα και τις περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης
- Απαιτήση καταγραφής της δραστηριότητας και προώθησης της χρήσης αυτοματοποιημένης καταγραφής

Πρόθεση του κανονισμού αυτού ήταν η βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών όσων απασχολούνται στον κλάδο των οδικών μεταφορών, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας, καθώς και η αντιμετώπιση ζητημάτων ανταγωνισμού με τις οδικές, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3820/85⁵ εκδόθηκε στις 20 Δεκεμβρίου 1985 και κατήργησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 543/69, καταργήθηκε δε με τη σειρά του από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 στις 11 Απριλίου 2006. Με κάθε μεταγενέστερο κανονισμό επιχειρείται να διευρυνθούν οι στόχοι του αντικαθιστάμενου, να διορθωθούν τυχόν προβλήματα που ανακύπτουν από συντακτικές ανακρίβειες και να ληφθούν υπόψη άλλοι συναφείς κανονισμοί.

Το παρόν έγγραφο επιχειρεί να εξηγήσει τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 και να τις εντάξει στο πλαίσιο της δραστηριότητας παρακολούθησης της συμμόρφωσης. Στην προσπάθεια αυτή, οι στόχοι κάθε επακόλουθου συνόλου κανόνων πρέπει να επαναλαμβάνονται, ιδίως:

- Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- Η βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών του προσωπικού που απασχολείται στον τομέα των οδικών μεταφορών
- Η προώθηση του θεμιτού ανταγωνισμού εντός του κλάδου των οδικών μεταφορών και με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

2.1.1 Ευρωπαϊκή Συμφωνία για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR)

Ανάλογα με τη φύση της διαδρομής του οχήματος/οδηγού ενδέχεται να εφαρμόζεται η συμφωνία AETR⁶. Η συμφωνία AETR και ο κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 ευθυγραμμίστηκαν σε

μεγάλο βαθμό στις 26 Σεπτεμβρίου 2010. Πριν από τη λήψη μιας απόφασης σχετικά με το ποια νομική πράξη πρέπει να εφαρμοστεί, είναι σημαντικός ο ορθός προσδιορισμός της φύσης της διαδρομής ενός οχήματος, καθώς και άλλων παραγόντων. Όταν διαπιστώνεται παραβίαση, οι ελεγκτές πρέπει να προσδιορίζουν ορθώς τον κανονισμό και την παράβαση ή τις παραβάσεις, προκειμένου να πληρούνται οι νομικές απαιτήσεις, διότι σε αντίθετη περίπτωση υφίσταται το ενδεχόμενο να ευδοκιμήσει ένσταση κατά της κατηγορίας βασισμένη σε τεχνικές λεπτομέρειες.

2.1.2 Κυρώσεις

Ενώ οι κυρώσεις που επιβάλλονται σε σχέση με τις παραβάσεις των κανονισμών αυτών έγκεινται στην αρμοδιότητα κάθε κράτους μέλους, αναμένεται ότι κατ' ελάχιστον θα πρέπει να επιβάλλεται κύρωση με την οποία επανορθώνεται η παραβίαση. Παραδείγματος χάρη, εάν διαπιστωθεί ότι ένας οδηγός έχει παραβιάσει τους κανόνες σχετικά με την ημερήσια ανάπαυση, θα του ζητηθεί να εκπληρώσει την υποχρέωση αυτή προτού του επιτραπεί να συνεχίσει τη διαδρομή του, ανεξαρτήτως της οικονομικής κύρωσης που του επιβληθεί.

2.1.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Οι έλεγχοι καθ' οδόν, οι οποίοι διενεργούνται προκειμένου να παρακολουθείται η συμμόρφωση με τους κανονισμούς (ΕΚ) 561/2006, (ΕΟΚ) 3821/85, τη συμφωνία ΑΕΤΡ και άλλους κανονισμούς είναι υποχρεωτικοί ως συνέπεια της οδηγίας 2006/22/ΕΚ. Η οδηγία προβλέπει ότι «οι έλεγχοι καθ' οδόν διενεργούνται αποτελεσματικά και ταχέως, ώστε ο έλεγχος να ολοκληρώνεται το συντομότερο δυνατόν και με τη μικρότερη δυνατή καθυστέρηση του οδηγού».

Επιπλέον, οι έλεγχοι που διενεργούνται σε οδηγούς λεωφορείων και πούλμαν πρέπει υπό ιδανικές συνθήκες να διενεργούνται όταν τα οχήματά τους δεν μεταφέρουν επιβάτες.

Η οδηγία εξετάζει επίσης ποιες απαιτήσεις πρέπει να παρακολουθούνται κατά κανόνα.

Κατά τον καθορισμό του τύπου διενέργειας ελέγχων εφαρμογής πρέπει να λαμβάνεται μερικώς υπόψη η ορθή μεταχείριση των οδηγών που υπόκεινται σε ελέγχους καθ' οδόν, όπως η πρόσβαση σε ανέσεις σε περίπτωση απαγόρευσης είτε άμεσα είτε δυνάμει οδηγίας και εξυπακούεται ότι οι ελεγκτές πρέπει να εμφανίζονται ειλικρινείς και αμερόληπτοι κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Στόχος τους πρέπει να είναι να αντιμετωπίζουν στους άλλους με τον ίδιο τρόπο που θα ήθελαν οι ίδιοι να τους αντιμετωπίζουν σε ανάλογη περίπτωση. Όλα τα ζητήματα αυτά πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο των καθορισθέντων στόχων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (βλέπε 2.1).

2.1.4 Συνάντηση με οδηγούς

2.1.4.1 Επικοινωνία

Οι ελεγκτές θα έρχονται σε επαφή με πολλούς οδηγούς από διαφορετικές χώρες και είναι, επομένως, αναπόφευκτο να ανακύψουν προβλήματα επικοινωνίας. Θεωρείται αναμενόμενο ότι, οποιοσδήποτε οδηγός σε οποιαδήποτε χώρα, ο οποίος συμμετέχει σε έλεγχο επιβολής, θα γνωρίζει ότι είναι πιθανό να του ζητηθεί να προσκομίσει

ορισμένα συγκεκριμένα έγγραφα προς επιθεώρηση. Δεν χρειάζεται οι ελεγκτές να έχουν άριστες γλωσσικές δεξιότητες προκειμένου να διασφαλίζουν τη διαδικασία αυτή. Εντούτοις, οι ελεγκτές πρέπει, πέραν της επιθεώρησης και της επαλήθευσης των εγγράφων αυτών, να ερμηνεύουν τις πληροφορίες που περιέχονται σε αυτά προκειμένου να εξακριβώσουν τη συμμόρφωση. Σε κάθε περίπτωση, τούτο προϋποθέτει τη διεξαγωγή κάποιας μορφής διαλόγου και οι ελεγκτές θα μπορούσαν για παράδειγμα να χρησιμοποιούν υπηρεσίες διερμηνείας και μεταφρασμένες επεξηγηματικές σημειώσεις, ώστε να διευκολύνεται η συνεννόηση μεταξύ οδηγού και ελεγκτή.

2.1.4.2 Προσκόμιση

Οι ελεγκτές θα μπορούν να εξακριβώσουν την αλήθεια μόνο μέσω ελέγχου άλλων στοιχείων που ενδέχεται να έχει στην κατοχή του ο οδηγός, για παράδειγμα αποδείξεις καυσίμων, εισιτήρια πορθμείου, κ.λπ. Συνεπώς, έγγραφα τέτοιου είδους θα πρέπει να ζητούνται από τον οδηγό και να συγκρίνονται με άλλες χρονομετρημένες καταγραφές. Ωστόσο, οι ελεγκτές θα πρέπει να είναι ενήμεροι σχετικά με τυχόν περιορισμούς του δικαιώματος να ζητούν έγγραφα. Η μη προσκόμιση των στοιχείων αυτών δεν αποτελεί απαραίτητως ένδειξη ότι αυτά αποκρύπτονται προκειμένου να καλυφθούν παραβάσεις.

Τα έγγραφα που πρέπει να προσκομίζονται εφόσον ζητηθούν είναι τα εξής:

Διαβατήριο, άδεια οδήγησης, αρχείο/δεδομένα ταχογράφου, κάρτα οδηγού, εκτυπωμένα αντίγραφα, κοινοτική άδεια, τεχνικά έγγραφα οχήματος, πιστοποιητικό κατάρτισης οδηγού, έγγραφα ασφάλισης, άδεια οδήγησης (εάν ο οδηγός δεν προέρχεται από χώρα της ΕΕ), απόδειξη ιστορικού αδικημάτων, CMR (συμβόλαιο για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων), κατάσταση επιβατών και όλα τα δικαιολογητικά έγγραφα για επικίνδυνο φορτίο.

2.1.4.3 Συμπεριφορά

Προκειμένου οι ελεγκτές να εκτελούν το καθήκον τους για προώθηση της οδικής ασφάλειας και του θεμιτού ανταγωνισμού με την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς που έχουν σχεδιαστεί για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να αποδέχονται τα αρχεία του οδηγού ως μια πραγματική εκδοχή των γεγονότων, εκτός εάν υφίσταται λόγος να υποπτευούνται το αντίθετο και τότε θα πρέπει να προβαίνουν σε όλες τις αναγκαίες έρευνες για να εξακριβώσουν όλα τα πραγματικά περιστατικά και να βεβαιωθούν για την αυθεντικότητα των αρχείων και τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς.

Οι ελεγκτές δεν θα πρέπει να υιοθετούν το τεκμήριο της ενοχής των οδηγών ή των επιχειρήσεων, εκτός εάν εντοπίζουν στοιχεία που αποδεικνύουν το αντίθετο, μολονότι έχουν το δικαίωμα, κατά τη στοχοθέτηση των ενεργειών τους, να λαμβάνουν υπόψη τα αποτελέσματα προηγούμενων ελέγχων επιβολής που διενεργούνται στα οχήματα μιας επιχείρησης.

Θα πρέπει να προσέχουν, ώστε να μην υιοθετούν συμπεριφορά που θα μπορούσε να εκληφθεί από τους οδηγούς ως ανώτερη και συγκαταβατική και η οποία θέτει μόνο εμπόδια στην επικοινωνία μεταξύ ελεγκτή και οδηγού.

Στο πλαίσιο της άσκησης της επαγγελματικής κρίσης τους για την αξιολόγηση των παραβάσεων, οι ελεγκτές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ελαφρυντικές περιστάσεις και το γεγονός ότι η κανονιστική συμμόρφωση επηρεάζεται από περιστατικά ανωτέρας βίας που προκύπτουν από τις πιέσεις που ασκούνται στις εμπορικές μεταφορές από πολλές πλευρές. Θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι έρευνές τους πραγματοποιούνται με επαγγελματισμό, αντικειμενικότητα και αμεροληψία.

2.1.5 Διάρθρωση εγγράφου

Το παρόν έγγραφο θα εξετάσει κάθε άρθρο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και συγκεκριμένα τον αντίκτυπο και την επιρροή τους στους καθ' οδόν ελέγχους επιβολής που διενεργούνται από ελεγκτές. Η προσέγγιση αυτή έχει ως επακόλουθο αρκετά άρθρα, όσο σημαντικά και αν είναι, να μην εξετάζονται λεπτομερώς εν προκειμένω, δεδομένου ότι κρίνονται ως άνευ σημασίας εντός του δεδηλωμένου πλαισίου.

Ομοίως, στο παρόν εξετάζονται και ορισμένα άρθρα του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, που αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για αποτελεσματικούς καθ' οδόν ελέγχους.

Σε περίπτωση που εντοπίζονται τυπικές παραβάσεις, γίνεται αναφορά στην κατάταξη της σοβαρότητας των παραβάσεων όπως περιέχεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ⁷ (όπως τροποποιήθηκε).

2.2 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

2.2.1 Άρθρο 1

2.2.1.1 Κείμενο

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

2.2.1.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.1.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Δεν υπάρχει άμεσος αντίκτυπος που πρέπει να ληφθεί υπόψη από τους ελεγκτές, αλλά χρησιμεύει ως χρήσιμη υπενθύμιση του σκοπού του εν λόγω κανονισμού.

2.2.2. Άρθρο 2

2.2.2.1 Άρθρο 2.1

2.2.2.1.1 Κείμενο

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές:

*α) εμπορευμάτων, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους· ή
β) επιβατών με οχήματα τα οποία είναι κατασκευασμένα ή διαμορφωμένα με μόνιμο τρόπο και κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα ατόμων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, και προορίζονται για το σκοπό αυτόν.*

2.2.2.1.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.2.1.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

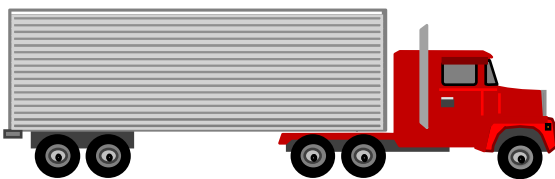
Το άρθρο ορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Προσδιορίζει ως προς το μέγεθος και τη χωρητικότητα τα οχήματα των οποίων οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού. Η παράγραφος αυτή εξετάζει το φυσικό μέγεθος και τη χωρητικότητα των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής.

Είναι απαραίτητο για τους ελεγκτές να εξακριβώνουν κατά πόσον ένα όχημα που προορίζουν για έλεγχο συμμόρφωσης εμπίπτει στο εν λόγω πεδίο εφαρμογής και, ταυτόχρονα, θα πρέπει να γίνεται αναφορά στις εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3 και τις εθνικές παρεκκλίσεις που αναφέρονται στο άρθρο 13.

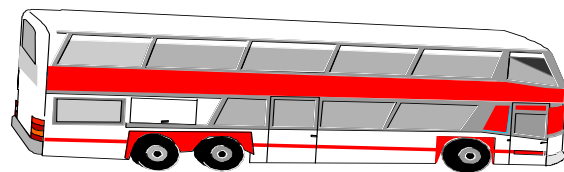
Το άρθρο 3 ορίζει ορισμένους τύπους οχημάτων που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.

Κάθε κράτος μέλος δύναται να χορηγήσει εξαίρεση από τα άρθρα 5 έως 9 για τα οχήματα που εμπίπτουν στις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 13, οι οποίες χρησιμοποιούνται στο εν λόγω κράτος μέλος (για περισσότερες λεπτομέρειες, βλ. άρθρο 13)

- **Εξακρίβωση του κατά πόσον το υπό επιθεώρηση όχημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού.**



Πάνω από 3,5 τόνους



Πάνω από 8 θέσεις επιβατών

Φορτηγά οχήματα – Για τα πιο μεγάλα φορτηγά οχήματα αρκεί η οπτική παρατήρηση για να διαπιστωθεί κατά πόσον αυτά εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής, αλλά για μικρότερα οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν τα τεχνικά έγγραφα που μεταφέρονται από τον οδηγό ή/και στοιχεία των κατασκευαστών που βρίσκονται στο όχημα προκειμένου να εξακριβωθεί το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος.

Επιβατικά οχήματα – γίνεται μέτρηση του αριθμού των θέσεων επιβατών και επιθεώρηση των τεχνικών εγγράφων του οχήματος.

Για τα επιβατικά οχήματα επιτρέπεται η αφαίρεση καθισμάτων για τη μείωση της χωρητικότητας σε λιγότερες από 10 θέσεις, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, όταν η αλλαγή αυτή επιβεβαιώνεται στις λεπτομέρειες του τεχνικού εγγράφου. Οι ελεγκτές θα πρέπει να γνωρίζουν ότι η διαδικασία ρύθμισης της μείωσης των θέσεων διαφέρει ανά κράτος μέλος.

Σημείωση: Το όχημα πρέπει να είναι σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και να χρησιμοποιείται κατά κανόνα ως τέτοιο· ως εκ τούτου, ένας κινητός γερανός ή μια συγκεκριμένη μηχανή άντλησης σκυροδέματος (που δεν μεταφέρει σκυρόδεμα) δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής.



Αποτελέσματα –

Εντός πεδίου εφαρμογής – όσον αφορά την κατασκευή του οχήματος – ενδέχεται να επακολουθήσει επιθεώρηση για να εξακριβωθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού 561/2006.

Εκτός πεδίου εφαρμογής – διακοπή ή συνέχεια με επιθεώρηση που δεν εμπίπτει στον κανονισμό 561/2006.

Όταν ένα όχημα, εξ αυτών που ορίζονται στο άρθρο αυτό, χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, η διαδρομή εμπίπτει πάντα στο πεδίο εφαρμογής, εκτός εάν εφαρμόζεται εξαίρεση ή παρέκκλιση, όπως προβλέπονται στα άρθρα 3 και 13. (το άρθρο 13 εξαιρεί τους οδηγούς μόνο από τις διατάξεις των άρθρων 5 έως 9)

Χρήση οχήματος - Leaseurope

Μετά από επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς τη Leaseurope, η τελευταία ενημερώθηκε ότι η οδήγηση των φορτηγών και επιβατικών οχημάτων δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, όταν ο οδηγός δεν εμπλέκεται ποτέ στη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, ως μέρος της απασχόλησής του.

Δύο κύριες επιπτώσεις της ενημέρωσης αυτής είναι:

- οδηγοί που απασχολούνται από εταιρείες μίσθωσης οχημάτων για τη συλλογή και παράδοση, μέσω οδήγησης σε δρόμο, κενών οχημάτων ή για τη μετακίνηση οχημάτων μεταξύ τοπικών καταστημάτων μίσθωσης οχημάτων.
- μηχανικοί και τεχνικοί που μπορεί να συλλέγουν και να παραδίδουν κενά οχήματα για επισκευή ή να μεταφέρουν κενά οχήματα για ετήσιο έλεγχο

Ως συνέπεια αυτού, όταν ο ελεγκτής εξετάζει κατά πόσον ένα συγκεκριμένο όχημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη το καθεστώς και οι δραστηριότητες του οδηγού.

Το περιεχόμενο της επιστολής αυτής δεν έτυχε της καθολικής έγκρισης των κρατών μελών. Εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να αποφασίσει κατά πόσον θα δεσμεύεται από την παρούσα επιστολή.

2.2.2.2 Άρθρο 2.2**2.2.2.2.1 Κείμενο**

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται, ανεξάρτητα από τη χώρα εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, όταν η οδική μεταφορά πραγματοποιείται:

- α) αποκλειστικά εντός της Κοινότητας· και
β) μεταξύ της Κοινότητας, της Ελβετίας και των χωρών που αποτελούν μέρος της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.*

2.2.2.2.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.2.2.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Το άρθρο αυτό καθορίζει τους τύπους διαδρομών που εμπίπτουν στον κανονισμό και οι οποίοι, κατά συνέπεια, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ΑΕΤΡ. Ως εκ τούτου, προϋποθέτει τον καθορισμό της ακριβούς φύσης ενός οχήματος πριν από την λήψη απόφασης ως προς τον κανονισμό που εφαρμόζεται στη συγκεκριμένη διαδρομή ή σε μέρος της διαδρομής.

(Να σημειωθεί ότι οι διαδρομές αυτές πραγματοποιούνται **αποκλειστικά** εντός των περιοχών που αναφέρονται)

- Εξακρίβωση της βάσης του οχήματος και των λεπτομερειών της διαδρομής μέσω εγγράφων του οχήματος ή ερωταποκρίσεις με τους οδηγούς.
- Βλ. 2.3 σχετικά με το πότε εφαρμόζεται η συμφωνία ΑΕΤΡ. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 υπερισχύει έναντι της ΑΕΤΡ κατά την εξέταση των εβδομαδιαίων και

δεκαπενθήμερων ορίων οδήγησης, όπου προκύπτουν μικτοί τύποι διαδρομών. Σε περίπτωση κατά την οποία τα οχήματα που είναι καταχωρημένα σε ένα κράτος μέλος ή σε χώρες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) δεν πραγματοποιούν «διαδρομές ΑΕΤΡ», τότε εφαρμόζεται ο κανονισμός 561/2006.

- Κάθε όχημα, ανεξάρτητα από τη χώρα έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας, το οποίο αναλαμβάνει διαδρομή η οποία πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου στις περιοχές που αναφέρονται εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του (ΕΚ) 561/2006.

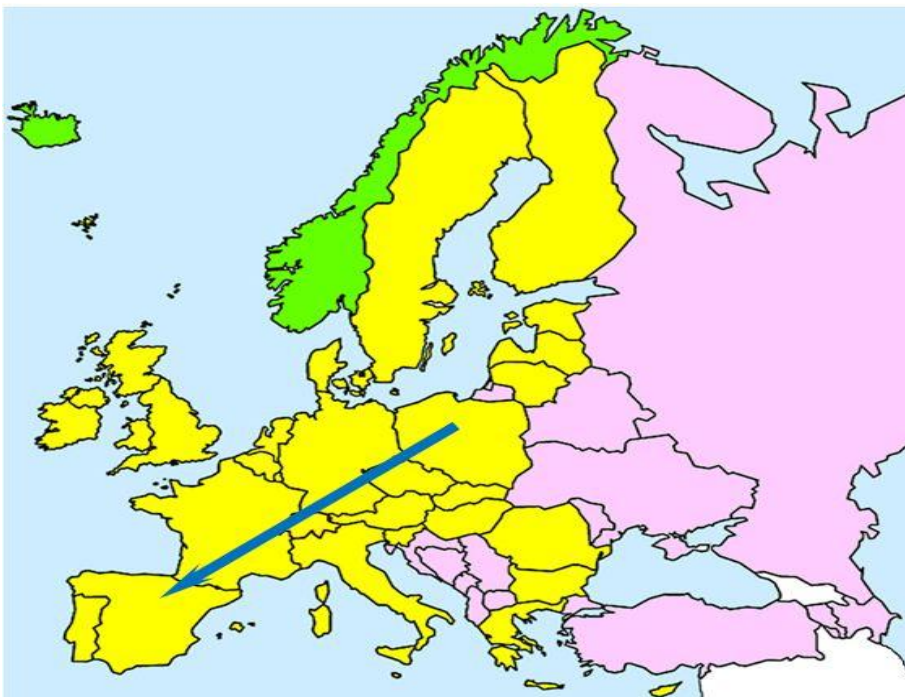
Αποτελέσματα -

- **Εντός πεδίου εφαρμογής** - ενδέχεται να επακολουθήσει επιθεώρηση για να εξακριβωθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού 561/2006.
- **Εκτός πεδίου εφαρμογής ή εξαιρούμενα** – Διακοπή ή συνέχεια με επιθεώρηση που δεν εμπίπτει στον κανονισμό 561/2006.

Σημείωση:

- Η σχεδόν πλήρης ευθυγράμμιση της συμφωνίας ΑΕΤΡ με τον κανονισμό 561/2006 πραγματοποιήθηκε στις 26 Σεπτεμβρίου 2010.
- Οχήματα ταξινομημένα σε «τρίτη χώρα» ή σε «χώρα της ΑΕΤΡ» πρέπει να συμμορφώνονται με τον κανονισμό 561/2006, όταν εκτελούν μεταφορές που πραγματοποιούνται εξ ολοκλήρου στις περιοχές που αναφέρονται στο παρόν.

Παράδειγμα: Η οδήγηση οχήματος με πολωνική άδεια κυκλοφορίας σε διαδρομή από την Πολωνία στην Ισπανία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 (εκτός εάν εξαιρείται για διαφορετικό λόγο)



2.2.2.3 Άρθρο 2.3

2.2.2.3.1 Κείμενο

Η ΑΕΤΡ εφαρμόζεται, αντί του παρόντος κανονισμού, στις δραστηριότητες διεθνών οδικών μεταφορών που αναλαμβάνονται εν μέρει εκτός των περιοχών που καθορίζονται στην παράγραφο 2:

- α) για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας στην Κοινότητα ή στις χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΑΕΤΡ, για το σύνολο της διαδρομής·*
 - β) για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε τρίτη χώρα, η οποία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της ΑΕΤΡ, μόνο για το μέρος της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος της Κοινότητας ή των χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΑΕΤΡ.*
- Οι διατάξεις της ΑΕΤΡ θα πρέπει να εναρμονιστούν με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ώστε οι κύριες διατάξεις του παρόντος κανονισμού να ισχύουν, μέσω της ΑΕΤΡ, για τα συγκεκριμένα οχήματα για οποιοδήποτε τμήμα της διαδρομής σε κοινοτικό έδαφος.*

2.2.2.3.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.2.3.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Το άρθρο αυτό καθορίζει τις διαδρομές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της ΑΕΤΡ, και είναι, επομένως, απαραίτητος ο καθορισμός της ακριβούς φύσης της διαδρομής που έχει αναληφθεί.

- Εξακρίβωση του σημείου αφετηρίας και των λεπτομερειών της διαδρομής συμπεριλαμβανομένων των σημείων διέλευσης μέσω εξέτασης της τεκμηρίωσης που βρίσκεται στο όχημα και ερωταποκρίσεων με τον οδηγό. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η συνολική διαδρομή και όχι τα διαλείμματα που προκύπτουν κατά τη διάσχιση των εθνικών συνόρων ή κατά τις περιόδους ανάπαυσης.
- Τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε τρίτες χώρες που έχουν υπογράψει την ΑΕΤΡ και κυκλοφορούν στην Κοινότητα πραγματοποιούν διαδρομές ΑΕΤΡ.
- Τα οχήματα που δεν προέρχονται από την ΕΕ, τις χώρες της ΑΕΤΡ, τον ΕΟΧ ή την Ελβετία πραγματοποιούν διαδρομές ΑΕΤΡ, ενόσω κυκλοφορούν στην ΕΕ ή σε χώρες της ΑΕΤΡ.
- Τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στην ΕΕ, τον ΕΟΧ ή την Ελβετία πραγματοποιούν διαδρομές ΑΕΤΡ, εάν οι διαδρομές τους πραγματοποιούνται προς, μέσω ή από χώρες ΑΕΤΡ.

Αποτελέσματα

Εφαρμόζεται η AETR - ενδέχεται να επακολουθήσει επιθεώρηση για να εξακριβωθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της AETR.

Εκτός πεδίου εφαρμογής των κανόνων της AETR-αξιολογείται εάν η διαδρομή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και, σε καταφατική περίπτωση, πραγματοποιείται έλεγχος της συμμόρφωσης με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Εκτός πεδίου εφαρμογής τόσο του κανονισμού (ΕΚ) όσο και της AETR – Διακοπή ή συνέχεια με επιθεώρηση που δεν εμπίπτει στον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006.

Σημείωση:

Η χρήση του όρου «εν μέρει» στο άρθρο αυτό καταδεικνύει ότι ένα μέρος της διαδρομής πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί εκτός της περιοχής της Κοινότητας, του ΕΟΧ και της Ελβετίας. Η AETR ρυθμίζει τις διεθνείς μεταφορές, αλλά στο συγκεκριμένο πλαίσιο αφορά μεταφορά που παραμένει εξ ολοκλήρου εντός της περιοχής της Κοινότητας, του ΕΟΧ και της Ελβετίας ως εθνική μεταφορά, ανεξάρτητα από το εάν έχουν διασχιστεί τα κρατικά σύνορα και επομένως δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της AETR.

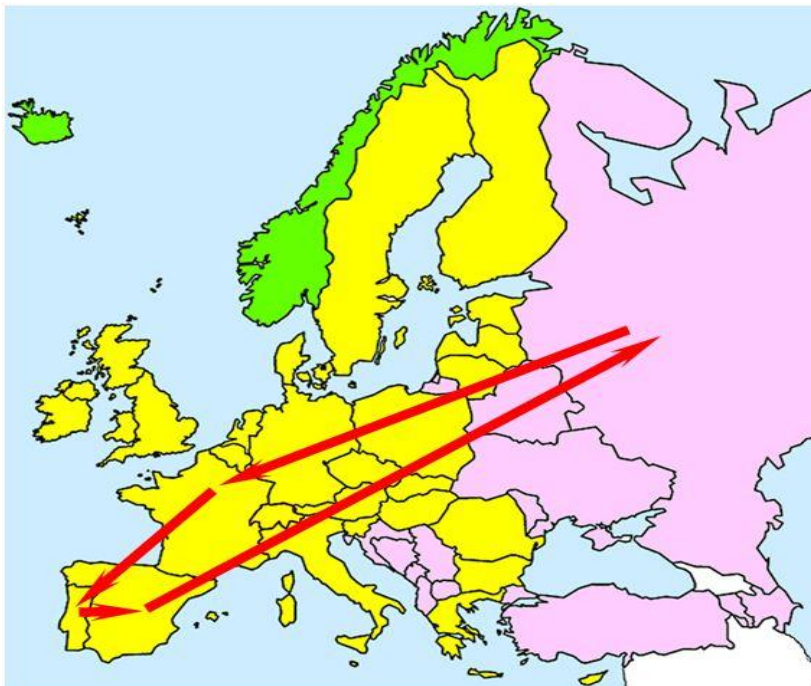
Ωστόσο, εκκρεμεί μια νομική συζήτηση μεταξύ της ΕΕ και των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τη νομιμότητα της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 αντί της συμφωνίας AETR για τους οδηγούς οχημάτων που δεν έχουν ταξινομηθεί στην ΕΕ, ακόμα και όταν αυτοί πραγματοποιούν διαδρομές αποκλειστικά εντός της ΕΕ και κατά παρέκκλιση του άρθρου 2.2 του κανονισμού της ΕΕ.

Μολονότι οι χρόνοι οδήγησης και ανάπαυσης που περιγράφονται στην AETR και στον κανονισμό 561/2006 είναι πλέον στενά ευθυγραμμισμένοι, είναι απαραίτητο να προσδιορίζεται ορθώς ο κανονισμός που έχει παραβιαστεί και, κατά συνέπεια, είναι ζωτικής σημασίας η γνώση του κανονισμού που εφαρμόζεται προκειμένου να χρησιμεύει ως σταθερή νομική βάση για τη θεμελίωση της κύρωσης.

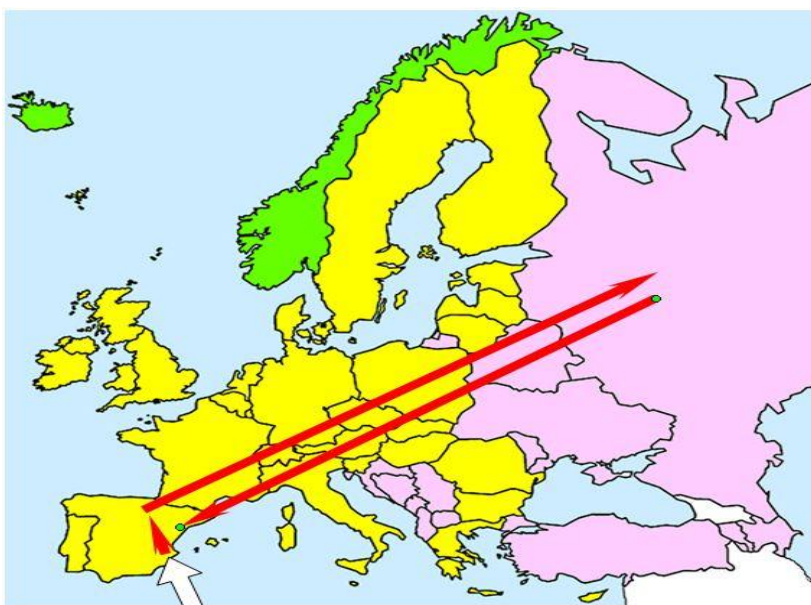
Τα οχήματα τρίτων χωρών πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανόνες της AETR, όταν βρίσκονται στο έδαφος της Κοινότητας ή των χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη της AETR όταν εκτελούν μεταφορές, όπως ορίζονται στην παράγραφο 3 του άρθρου.

Σε περίπτωση κατά την οποία ένας οδηγός εμπίπτει τόσο στο πεδίο εφαρμογής της AETR όσο και του κανονισμού 561/2006 σε χρονικό διάστημα μίας εβδομάδας, η εβδομαδιαία ανάπαυση και ο επιτρεπόμενος χρόνος οδήγησης θα πρέπει να συνάδουν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

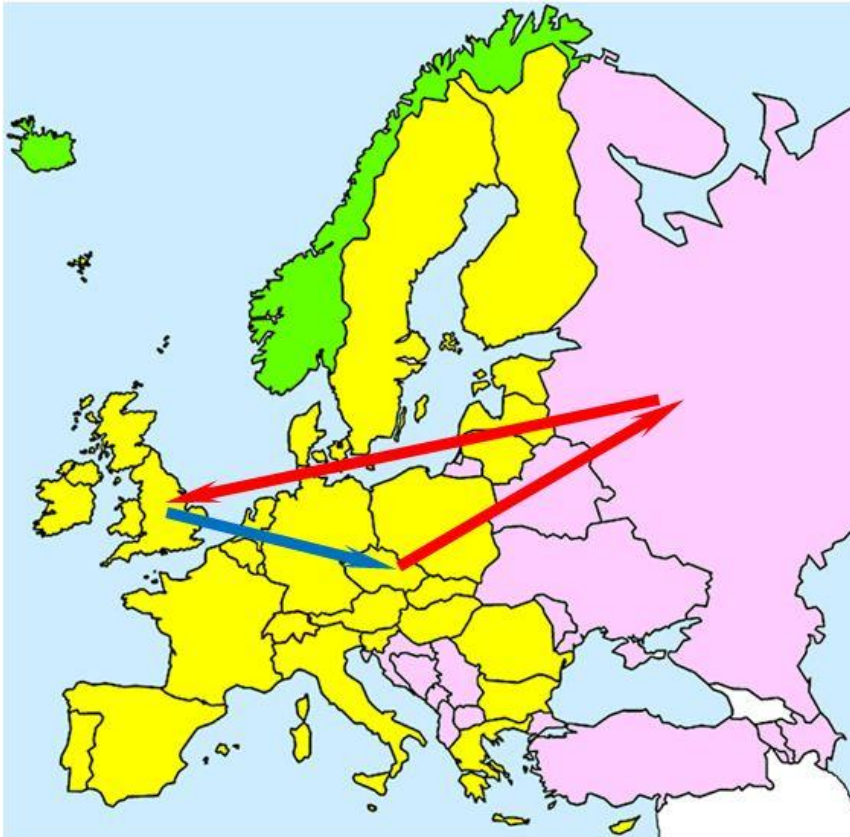
Παράδειγμα: Ένα όχημα με πολωνική άδεια κυκλοφορίας (με έναν οδηγό) που πραγματοποιεί διαδρομή πολλών στάσεων προς την ΕΕ πρέπει να τηρεί τους κανόνες ΑΕΤΡ. Η διαδρομή που απεικονίζεται είναι η διαδρομή ενός οχήματος που μεταφέρει αποστολές στη Γαλλία, την Πορτογαλία και την Ισπανία, και στη συνέχεια επαναφορτώνει μια αποστολή από την Ισπανία προς τη Ρωσία.



Παράδειγμα: Ένα όχημα του οποίου η άδεια κυκλοφορίας έχει εκδοθεί στο Μαρόκο (τρίτη χώρα) πρέπει να τηρεί τους κανόνες ΑΕΤΡ, ενώ μεταβαίνει προς την ΕΕ ή διέρχεται από την ΕΕ.



Παράδειγμα: Ένα φορτηγό με βρετανική άδεια κυκλοφορίας (με έναν οδηγό) πραγματοποιεί διανομή στην Τσεχική Δημοκρατία – εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) 561/2006. Στη συνέχεια αποστέλλεται στη Ρωσία για να συλλέξει ένα φορτίο προς παράδοση στο Ηνωμένο Βασίλειο – εφαρμόζονται οι κανόνες ΑΕΤΡ.



Εν ολίγοις, οι ελεγκτές πρέπει να διαπιστώνουν κατά πόσον ένα όχημα για το οποίο πρόκειται να πραγματοποιήσουν καθ' οδόν έλεγχο εμπίπτει στο τεχνικό πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006, λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεκριμένες εξαιρέσεις και παρεκκλίσεις που ενδέχεται να ισχύουν σε εθνικό επίπεδο.

Ταυτόχρονα, η φύση της διαδρομής που έχει αναληφθεί από το συγκεκριμένο όχημα θα καθορίζει ποιο σύνολο κανόνων ισχύει, δηλαδή ο κανονισμός (ΕΚ) 561/2006, η συμφωνία ΑΕΤΡ ή εγχώριοι κανόνες.

Η Νομική Υπηρεσία της Επιτροπής ΕΚ έχει επισημάνει ότι, μολονότι η διατύπωση του άρθρου 2.3 θα μπορούσε να υποδηλώνει ότι η διαδρομή που πραγματοποιείται με το όχημα συνιστά τον αποφασιστικό παράγοντα κατά την εξέταση του εφαρμοστέου κανονισμού, το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ορίζει ότι σε έλεγχο υπόκειται η δραστηριότητα του οδηγού, και, επομένως, μια διαδρομή αρχίζει όταν ένας συγκεκριμένος οδηγός εισέρχεται στο όχημα και ολοκληρώνεται, όταν ολοκληρώνεται η διαδρομή με το εν λόγω όχημα. Επομένως, στο πλαίσιο αυτό, όπου γίνεται αναφορά σε μια διαδρομή, θα πρέπει να λαμβάνεται υπό την έννοια της διαδρομής οχήματος/οδηγού. Για παράδειγμα, ένα όχημα χρησιμοποιείται για τη μεταφορά ενός φορτίου από τη Μόσχα στο Παρίσι μέσω του Μινσκ. Ένας οδηγός που εκτελεί τη συνολική διαδρομή πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες ΑΕΤΡ. Ένας οδηγός, που οδηγεί το όχημα από τη Μόσχα προς τα πολωνικά σύνορα πρέπει να συμμορφώνεται με τους κανόνες ΑΕΤΡ. Ένας δεύτερος οδηγός, ο οποίος εισέρχεται στο όχημα στα πολωνικά σύνορα και ολοκληρώνει τη διαδρομή, πρέπει να συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Σημείωση: Οι συνέπειες της επεξήγησης αυτής δεν έχουν ακόμη εξεταστεί πλήρως και ως εκ τούτου ενδέχεται, σε ορισμένα κράτη μέλη, να υπερισχύει η εφαρμογή του ορισμού της διαδρομής με βάση το όχημα.

Χρησιμοποιήστε τον κατωτέρω κατάλογο για τον προσδιορισμό των ευρωπαϊκών κρατών, καθώς και των κρατών πλησίων αυτών.

Κράτη μέλη της ΕΕ:

Αυστρία (A), Βέλγιο (B), Βουλγαρία (BLG), Κύπρος (CY), Τσεχική Δημοκρατία (CZ), Δανία (DK), Εσθονία (EST) Φινλανδία (SF), Γαλλία (F), Γερμανία (D), Ελλάδα (GR), Ουγγαρία (H), Ιρλανδία (IRL), Ιταλία (I), Λετονία (LV), Λιθουανία (LT), Λουξεμβούργο (L), Μάλτα (M), Κάτω Χώρες (NL), Πολωνία (PL), Πορτογαλία (P) Ρουμανία (RO), Σλοβακία (SK), Σλοβενία (SL), Ισπανία (E), Σουηδία (S), Ηνωμένο Βασίλειο (GB)

Συμβαλλόμενα μέρη του ΕΟΧ

Κράτη μέλη + Ισλανδία (IS), Λιχτενστάιν (FL) και Νορβηγία (N)

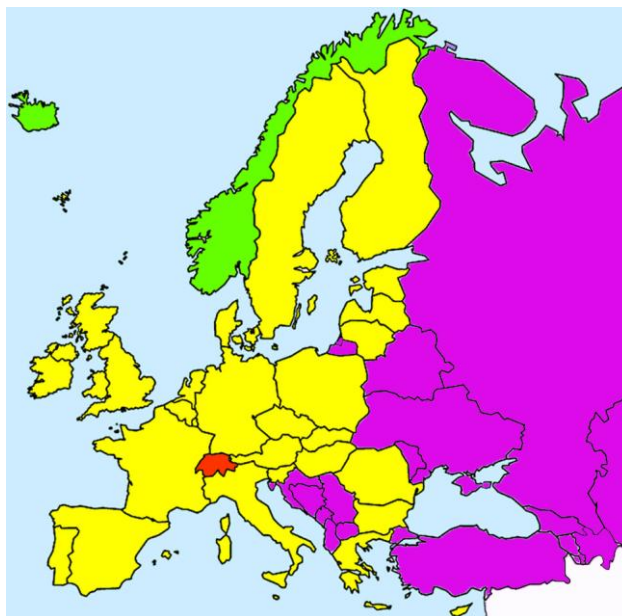
Συμβαλλόμενα μέρη της ΑΕΤΡ

Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ + όλα τα συμβαλλόμενα μέρη του ΕΟΧ (με εξαίρεση την Ισλανδία)

Αλβανία (AL), Ανδόρα (AD), Αρμενία (AM), Αζερμπαϊτζάν (AZ), Λευκορωσία (BY), Βοσνία και Ερζεγοβίνη (BA), Κροατία (HR), Γεωργία (GE), Καζακστάν (KZ), Μακεδονία (MK), Μονακό (MC), Μολδαβία (MD), Ρωσία (SU), Σαν Μαρίνο (SM), Σερβία (SRB), Μαυροβούνιο (PE), Τατζικιστάν (TJ), Τουρκία (TR), Τουρκμενιστάν (TM), Ουκρανία (UA), Ουζμπεκιστάν (UZ) + Ελβετία (CH)

Άλλο

Η Ελβετία (CH) έχει υπογράψει την ΑΕΤΡ και μολονότι δεν αποτελεί κράτος μέλος της ΕΕ συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006



2.2.3 Άρθρο 3

2.2.3.1 Κείμενο

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:

α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα·

β) οχήματα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 40 χιλιόμετρα την ώρα·

γ) οχήματα που ανήκουν ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από τις ένοπλες δυνάμεις, τις υπηρεσίες πολιτικής άμυνας, την πυροσβεστική υπηρεσία και τα σώματα ασφαλείας όταν η μεταφορά πραγματοποιείται ως συνέπεια της αποστολής των ανωτέρω και τελεί υπό τον έλεγχό τους·

δ) οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε μη εμπορικές μεταφορές για τη μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας, που χρησιμοποιούνται σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή σε επιχειρήσεις διάσωσης·

ε) ειδικά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για ιατρικούς σκοπούς·

στ) ειδικά οχήματα παροχής οδικής βοήθειας τα οποία επιχειρούν σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων από τη βάση τους·

ζ) οχήματα τα οποία υποβάλλονται σε οδικές δοκιμές για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης, και νέα οχήματα ή οχήματα που έχουν υποστεί μετατροπές και δεν έχουν ακόμα τεθεί σε κυκλοφορία·

η) οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων·

θ) επαγγελματικά οχήματα τα οποία χαρακτηρίζονται ως αντίκες σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους μέλους στο οποίο κυκλοφορούν και τα οποία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων.

2.2.3.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.3.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Ο ελεγκτής μπορεί μεν να έχει προσδιορίσει ότι ένα όχημα υπόκειται σε επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 (άρθρο 2), πρέπει όμως να πεισθεί ότι ο τύπος του οχήματος και η φύση της λειτουργίας του δεν το εξαιρούν από τις υποχρεώσεις που περιέχονται στους

κανονισμούς (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Τα ακόλουθα θα συνδράμουν στη διαπίστωση της ισχύος των εξαιρέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3.

Σημείωση: Οι εξαιρέσεις που περιέχονται στο εν λόγω άρθρο, συνοδεύονται από αντίστοιχες εξαιρέσεις σχετικά με την τοποθέτηση ταχογράφων (και τη χρήση τους), όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

α) Μπορεί να επαληθεύεται από παραπομπή στον πίνακα δρομολογίων και σε χάρτη/ πρόγραμμα επεξήγησης του δρομολογίου, εφόσον αυτά βρίσκονται στην κατοχή του οδηγού. Σημείωση: ισχύει η πραγματική απόσταση διαδρομής, όχι η ακτινική απόσταση. Επισημαίνεται επίσης ότι η χιλιομετρική θέση μεταξύ της αποθήκης και του σημείου οδικής αφετηρίας μιας υπηρεσίας ή ακόμη και μεταξύ αποθηκών αποτελεί από τεχνική άποψη διαδρομή που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής αλλά οι φορείς επιβολής ορισμένων κρατών μελών ενδέχεται να υιοθετούν μια ρεαλιστική άποψη σύμφωνα με την οποία πρόκειται για διαδρομές που δεν περιλαμβάνουν τη μεταφορά επιβατών και επομένως δεν θα ήταν εύλογη η επιμονή για τοποθέτηση ταχογράφων.

β) Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα αναγράφεται είτε στο όχημα είτε στην ειδική τεκμηρίωση του οχήματος. Συμπεριλαμβάνονται οχήματα στα οποία ο περιορισμός αυτός οφείλεται σε έναν προγραμματισμένο περιοριστή ταχύτητας.

γ) Τα εξαιρούμενα οχήματα της κατηγορίας αυτής γίνονται συνήθως αντιληπτά από την οπτική εμφάνισή τους.

Σε τέτοιες περιπτώσεις, πρέπει να ζητηθεί επιβεβαίωση από τον οδηγό ότι πρόκειται για τέτοια περίπτωση, και ότι δεν πρόκειται για ιδιωτική υπηρεσία που λειτουργεί με παρόμοιο τρόπο. Όσον αφορά μισθωμένα οχήματα ή οχήματα που δεν φέρουν διακριτικά, οι ερωταποκρίσεις με τον οδηγό σχετικά με τον σκοπό της διαδρομής θα καταδείξουν την εγκυρότητα της εξαίρεσης. Σε περίπτωση αμφιβολιών, ενδέχεται να χρειαστεί η επαλήθευση με τον εργοδότη/διοικητή. Η εξαίρεση αυτή **δεν ισχύει** για τις εμπορικές επιχειρήσεις που είναι συμβεβλημένες με τους φορείς που αναφέρονται στο κείμενο.

δ) Η παροχή βοήθειας θα πρέπει να αποτελεί άμεση ανταπόκριση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή διάσωσης. Η απλή παροχή ανθρωπιστικής ή φιλανθρωπικής βοήθειας δεν πληροί τις προϋποθέσεις για την εξαίρεση. Τούτο μπορεί να επαληθευθεί με την εξέταση της τεκμηρίωσης του φορτίου και με ερωταποκρίσεις με τον οδηγό.

Ο ορισμός της έκτακτης ανάγκης πρέπει να περιλαμβάνει:

- Κίνδυνο για τη ζωή ή την υγεία των ανθρώπων ή των ζώων,
- σοβαρή διακοπή των βασικών δημοσίων υπηρεσιών, τηλεπικοινωνιών και ταχυδρομικών υπηρεσιών, χρήσης δρόμων, σιδηροδρόμων, λιμένων ή αερολιμένων ή σοβαρές υλικές ζημιές.

Η εξαίρεση ισχύει μόνο για τη διάρκεια της έκτακτης ανάγκης. Όταν η κατάσταση έκτακτης ανάγκης τεθεί υπό έλεγχο η εξαίρεση παύει να ισχύει.

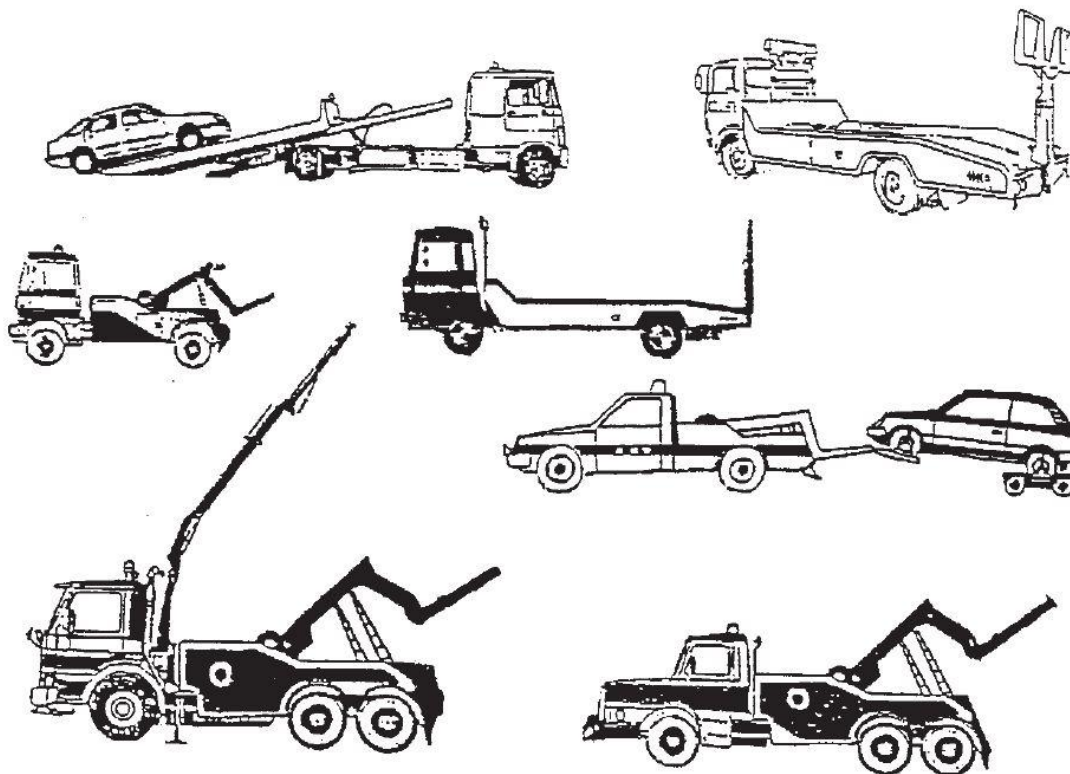
Σημαντικές διαταραχές στην υποδομή των μεταφορών από παρατεταμένη και έντονη χιονόπτωση θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μια τέτοια περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

ε) Οχήματα όπως ασθενοφόρα, οχήματα αιμοδοτών και σαρωτών σώματος πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ειδικό εξοπλισμό που παρέχει κάποιου είδους ιατρική θεραπεία. Τούτο μπορεί να επαληθευθεί με φυσική επιθεώρηση του οχήματος. Πρωταρχικός σκοπός της διαδρομής πρέπει να είναι η θεραπεία, ώστε, για παράδειγμα, ένα πούλμαν ή λεωφορείο το οποίο είναι εξοπλισμένο κατά τρόπο που να καθιστά δυνατή τη μεταφορά ασθενών ή ατόμων με αναπηρία στη Λούρδη να μην μπορεί να τύχει εξαίρεσης από τον κανονισμό με τον ισχυρισμό ότι είναι ασθενοφόρο.



στ) Ένα ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας πρέπει να είναι κατασκευασμένο ή προσαρμοσμένο, ώστε να επιτρέπει την ανάκτηση απενεργοποιημένου (-ων) οχήματος (-ων) (απόφαση ΔΕΕ). Η βάση του οχήματος πρέπει να είναι γνωστή προκειμένου να ελεγχθεί η τήρηση της προϋπόθεσης της ακτίνας 100 χιλιομέτρων για την εφαρμογή της εξαίρεσης. Θα πρέπει να γνωρίζετε ότι, εντός της ακτίνας 100 χιλιομέτρων, το όχημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί για δραστηριότητες που δεν σχετίζονται με την αποκατάσταση βλάβης, π.χ. ένα όχημα εφοδιασμένο με συρόμενη ράγα για την ανάκτηση απενεργοποιημένου αυτοκινήτου θα μπορούσε μέσα σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων από τη βάση του οχήματος να εκτελεί μεταφορά εμπορευμάτων, πέραν των απενεργοποιημένων οχημάτων, και να εξαιρείται από τον κανονισμό.

Ο συγκεκριμένος τύπος οχήματος μπορεί να είναι εφοδιασμένος με ταχογράφο, αλλά σύμφωνα με τους όρους της εξαίρεσης αυτής, δεν είναι υποχρεωτική η χρήση του. Μια διαδρομή «ανάκτησης» που υπερβαίνει την ακτίνα των 100 χιλιομέτρων θα απαιτούσε την τοποθέτηση και τη χρήση ταχογράφου.



ζ) Πρέπει να εξακριβώνονται η φύση και ο σκοπός της πραγματοποιούμενης διαδρομής (με ερωτήσεις στον οδηγό) για την επαλήθευση της εφαρμογής της εν λόγω εξαίρεσης. Ο εξοπλισμός του οχήματος και η φύση κάθε μεταφερόμενου φορτίου μπορεί να αποτελέσουν ένδειξη ότι η εξαίρεση αυτή δεν μπορεί να εφαρμοστεί. Η εξαίρεση αυτή δεν ισχύει όταν ένα όχημα μεταφέρεται για υποχρεωτική περιοδική δοκιμή. Τυπικό παράδειγμα εξαιρούμενης δραστηριότητας θα μπορούσε να είναι ένας μηχανικός που πραγματοποιεί διαδρομή προκειμένου να ελέγξει την ικανοποιητική αποκατάσταση του συστήματος διεύθυνσης του οχήματος.

Εξαιρούνται τα νέα οχήματα που υποβάλλονται σε ελέγχους ανάπτυξης.

Εξαιρούνται ανακατασκευασμένα (ή ανασχεδιασμένα) οχήματα που υποβάλλονται σε οδικές δοκιμές προ-χρησιμοποίησης .

η) Ο τύπος/χωρητικότητα του οχήματος αποδεικνύονται από την ειδική τεκμηρίωση του οχήματος. Η διαδρομή δεν πρέπει να εκτελείται υπό καθεστώς μίσθωσης ή ανταμοιβής και τα μεταφερόμενα εμπορεύματα δεν πρέπει συνδέονται με εμπορική ή επιχειρηματική δραστηριότητα. Ο οδηγός πρέπει να υποβάλλεται σε ερωτήσεις και το φορτίο σε έλεγχο για την επαλήθευση των πραγματικών περιστατικών.

Ως συνδυασμός οχήματος νοείται όχημα με ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο.

ζ) Τα οχήματα-αντίκες ορίζονται στη νομοθεσία κάθε κράτους μέλους. Τα οχήματα αυτού του είδους δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να μεταφέρουν εμπορεύματα ή επιβάτες για εμπορικό σκοπό. Ο οδηγός και οι επιβάτες πρέπει να υποβάλλονται σε ερωτήσεις και το φορτίο πρέπει να επιθεωρείται προκειμένου να επαληθευθούν οι συνθήκες αυτές.

Σύνοψη

Τα οχήματα που ορίζονται στο άρθρο 3 ως εξαιρούμενα δεν υπόκεινται σε έλεγχο βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, χωρίς όμως να απαλλάσσονται από άλλες μορφές επιθεώρησης. Οι ισχυριζόμενες εξαιρέσεις πρέπει να ελέγχονται από ελεγκτές και σε περίπτωση κατά την οποία οι ισχυρισμοί αυτοί αποδειχθούν αβάσιμοι, πρέπει να ακολουθεί ολοκληρωμένη επιθεώρηση βάσει του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Συνιστάται η καταγραφή της εξαιρούμενης οδήγησης σε κάποιο σημείο ως «εκτός πεδίου εφαρμογής», προκειμένου να φαίνεται ότι η εν λόγω περίοδος οδήγησης θεωρείται ως «άλλη εργασία» όταν συνδυάζεται με δραστηριότητες «εντός πεδίου εφαρμογής» .

2.2.4 Άρθρο 4

2.2.4.1 Κείμενο

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «**οδική μεταφορά**»: κάθε διαδρομή εκτελούμενη, εν μέρει ή πλήρως, επί οδών ανοικτών στο κοινό, από όχημα με ή χωρίς φορτίο, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων·

β) «**όχημα**»: όχημα με κινητήρα, ελκυστήρας, ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο, ή συνδυασμός αυτών των οχημάτων, όπως ορίζονται ακολούθως:

— «**όχημα με κινητήρα**»: κάθε αυτοκινούμενο όχημα, το οποίο κυκλοφορεί στις οδούς, εκτός των οχημάτων που κινούνται μόνιμα επί σιδηροτροχιών, και το οποίο χρησιμοποιείται συνήθως για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων·

— «**ελκυστήρας**»: κάθε αυτοκινούμενο όχημα το οποίο κυκλοφορεί στις οδούς, εκτός των οχημάτων που κινούνται μόνιμα επί σιδηροτροχιών, και το οποίο έχει κατασκευασθεί ειδικά για να έλκει, να ωθεί ή να κινεί ρυμουλκούμενα, ημιρυμουλκούμενα, εργαλεία ή μηχανήματα,

— «**ρυμουλκούμενο**»: κάθε όχημα προορισμένο να ζευχθεί σε όχημα με κινητήρα ή σε ελκυστήρα,

— «**ημιρυμουλκούμενο**»: ρυμουλκούμενο χωρίς εμπρόσθιο άξονα το οποίο έχει ζευχθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε σημαντικό μέρος του βάρους του ρυμουλκούμενου και του φορτίου του να φέρεται από τον ελκυστήρα ή το όχημα με κινητήρα·

γ) «**οδηγός**»: κάθε πρόσωπο που οδηγεί το όχημα, ακόμη και για βραχύ χρονικό διάστημα, ή που μεταφέρεται με το όχημα για να το οδηγήσει, ως μέρος των καθηκόντων του, αν παραστεί ανάγκη·

δ) «**διάλειμμα**»: κάθε περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός δεν επιτρέπεται να οδηγεί ή να εκτελεί κάποια άλλη εργασία και η οποία εξυπηρετεί αποκλειστικά την ανάπαυσή του·

ε) «**άλλη εργασία**»: όλες οι δραστηριότητες που ορίζονται ως χρόνος εργασίας στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ εκτός από την «οδήγηση», καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη, εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών·

στ) «**ανάπαυση**»: κάθε περίοδος χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του·

ζ) «**περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης**»: καθημερινή περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του και η οποία καλύπτει μια «κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης» και μια «μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης»:

— «**κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης**»: κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή, διάρκειας τουλάχιστον 11 ωρών. Εναλλακτικά, η κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης μπορεί να ληφθεί σε δύο περιόδους, η πρώτη εκ των οποίων πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 3 ώρες χωρίς διακοπή και η δεύτερη τουλάχιστον 9 ώρες χωρίς διακοπή,

— «**μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης**»: κάθε περίοδος ανάπαυσης μικρότερη των 11 ωρών, αλλά διάρκειας τουλάχιστον 9 ωρών·

η) «**περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης**»: περίοδος ανάπαυσης, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του· ο όρος καλύπτει την "κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης" και τη "μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης":

— «**κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης**»: κάθε περίοδος ανάπαυσης, διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών,

— «**μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης**»: κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή διάρκειας μικρότερης των 45 ωρών, η οποία μπορεί, με την επιφύλαξη των όρων του άρθρου 8 παράγραφος 6 να συντομευθεί σε τουλάχιστον 24 συνεχόμενες ώρες·

θ) «**εβδομάδα**»: η χρονική περίοδος από τη Δευτέρα, ώρα 00.00 έως την Κυριακή, ώρα 24.00·

ι) «**χρόνος οδήγησης**»: η διάρκεια της δραστηριότητας οδήγησης όπως καταγράφεται:

— αυτόματα ή ημιαυτόματα από τη συσκευή ελέγχου όπως περιγράφεται στα παραρτήματα I και IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85· ή

— διά χειρός, όπως απαιτείται από το άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85·

ια) «**ημερήσια διάρκεια οδήγησης**»: το σύνολο της διάρκειας οδήγησης που σωρεύεται μεταξύ του τέλους μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης και της αρχής της επόμενης περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης ή μεταξύ μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης και μιας περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης·

ιβ) «**εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης**»: το σύνολο του χρόνου οδήγησης που σωρεύεται κατά τη διάρκεια μιας εβδομάδας·

ιγ) «**μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος**»: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος όταν είναι πλήρως φορτωμένο·

ιδ) «**τακτικές επιβατικές γραμμές**»: οι εθνικές και διεθνείς γραμμές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία [10]·

ιε) «**πολλαπλή επάνδρωση**»: όταν στο όχημα είναι παρών τουλάχιστον ένας δεύτερος οδηγός σε κάθε περίοδο οδήγησης μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης ή μεταξύ μίας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης και μίας περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, για να αναλάβει την οδήγηση. Για την πρώτη ώρα της πολλαπλής επάνδρωσης, η παρουσία άλλου οδηγού ή οδηγών είναι προαιρετική, στο υπόλοιπο διάστημα της περιόδου, όμως, είναι υποχρεωτική·

ιστ) «**επιχείρηση μεταφορών**»: κάθε φυσικό πρόσωπο, νομικό πρόσωπο, ένωση ή ομάδα ατόμων χωρίς νομική προσωπικότητα, κερδοσκοπική ή μη, ή κάθε επίσημος φορέας, ο οποίος είτε έχει τη δική του νομική προσωπικότητα είτε εξαρτάται από μια αρχή η οποία έχει νομική προσωπικότητα, που εκτελεί οδικές μεταφορές έναντι μίσθωσης ή για ίδιο λογαριασμό·

ιζ) «**περίοδος οδήγησης**»: είναι η σωρευτική διάρκεια οδήγησης από τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει να οδηγεί έπειτα από χρόνο ανάπαυσης ή εγκεκριμένο διάλειμμα μέχρις ότου λάβει περίοδο ανάπαυσης ή διάλειμμα. Η περίοδος οδήγησης μπορεί να είναι συνεχής ή διακεκομμένη.

2.2.4.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.4.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Το άρθρο παρέχει τους κατάλληλους ορισμούς που εξυπηρετούν την ορθή και ευκολότερη ερμηνεία του επιδιωκόμενου νοήματος. Κατά την ερμηνεία των άρθρων του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 θα καθίσταται απαραίτητη η συχνή αναφορά στους ορισμούς αυτούς. Σε πολλές περιπτώσεις, οι ορισμοί καθαυτοί χρήζουν επεξεργασίας και αποσαφήνισης και, κατά περίπτωση, ισχύουν τα ακόλουθα:

α) Εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να ορίσει τις δημόσιες οδούς. Μια διαδρομή (στην προκειμένη περίπτωση) αρχίζει από τη στιγμή που ο οδηγός αναλαμβάνει ένα όχημα και ολοκληρώνεται όταν σταματά να έχει το όχημα υπό τον έλεγχο του ή όταν λαμβάνει κατάλληλη περίοδο ανάπαυσης. Στην περίπτωση αυτή, μια διαδρομή μπορεί να περιλαμβάνει πολυάριθμες σύντομες διαδρομές. Στην πράξη, ο ορισμός αυτός εντάσσει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού την οδήγηση εκτός οδικού δικτύου (π.χ. σε ιδιωτική ιδιοκτησία), όταν αυτή πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια διαδρομής η οποία περιλαμβάνει επίσης διαδρομή εντός του δημόσιου οδικού δικτύου σε χρονικό διάστημα μίας ημερήσιας περιόδου οδήγησης. Ο ορισμός αυτός διατηρεί τα κενά οχήματα εντός του πεδίου εφαρμογής.

β) Υπενθύμιση: ως όχημα μπορεί να νοείται και ο συνδυασμός οχημάτων (όχημα και ρυμουλκούμενο).

γ) Το εδάφιο αυτό ορίζει τους επιβάτες που είναι διαθέσιμοι να οδηγήσουν ως οδηγοί και ως εκ τούτου εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, καθώς και του κανονισμού αριθ. 3821/85 από τη στιγμή που αρχίζει η εργάσιμη ημέρα τους. Η διαθεσιμότητα οδηγού για οδήγηση (ως μέρος των καθηκόντων του) πρέπει να καταγράφεται ως διαθεσιμότητα στο αρχείο του οδηγού.

Σε περίπτωση κατά την οποία αμφότεροι οι οδηγοί βρίσκονται επί του οχήματος (1 ώρα ανοχής στην αρχή της διαδρομής) μπορεί να γίνει επίκληση των προνομίων της πολλαπλής επάνδρωσης, ενώ διαφορετικά ισχύουν οι κανόνες της μονής επάνδρωσης για αμφότερους. Οι ελεγκτές θα πρέπει να γνωρίζουν ότι οι οδηγοί ενδέχεται να ισχυριστούν ότι δεν είναι διαθέσιμοι, ενώ στην πραγματικότητα είναι. Εντούτοις, μπορεί να ισχύει η περίπτωση κατά την οποία οι οδηγοί είναι γνήσιοι επιβάτες και δεν είναι διαθέσιμοι για οδήγηση και πρέπει να αντιμετωπίζονται ως τέτοιοι, εκτός εάν υπάρχουν αποδείξεις περί του αντιθέτου.

δ) Ένα διάλειμμα μπορεί να ληφθεί σε κινούμενο όχημα (πολλαπλή επάνδρωση), υπό την προϋπόθεση ότι ο οδηγός είναι ανενεργός και η περίοδος χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την ανάπαυσή του. Στην περίπτωση πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος εφοδιασμένου με ψηφιακό ταχογράφο, όταν γίνεται διάλειμμα στο όχημα, ένα χρονικό διάστημα 45 λεπτών διαθεσιμότητας θα λαμβάνεται ως καταγεγραμμένο διάλειμμα. (Ένας ψηφιακός ταχογράφος δεν καθιστά δυνατή την καταγραφή ενός διαλείμματος σε κινούμενο όχημα). Σε όχημα επανδρωμένο από έναν οδηγό, εάν καταγράφεται περίοδος διαθεσιμότητας και δεν υπάρχει καμία απόδειξη ότι η περίοδος αυτή δεν έχει χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την ανάπαυσή

του, τότε η περίοδος αυτή θεωρείται διάλειμμα από τους φορείς επιβολής πολλών κρατών μελών.

ε) Περιλαμβάνει όλες τις εργασίες εκτός από την οδήγηση οι οποίες εκτελούνται για λογαριασμό του εργοδότη εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της οδήγησης εκτός πεδίου εφαρμογής. Για παράδειγμα, όταν ένα πρόσωπο εργαζόταν ως φύλακας ασφαλείας για 3 ώρες από τον εργοδότη πριν την ανάληψη οχήματος που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 για άλλον εργοδότη, η πρώτη δραστηριότητα θεωρείται «άλλη εργασία» στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και πρέπει να καταγράφεται ως τέτοια. Εντούτοις, δεν υπάρχει καμία υποχρέωση για την καταγραφή οδήγησης εκτός πεδίου εφαρμογής ή άλλης εργασίας για οποιαδήποτε ημέρα κατά την οποία δεν πραγματοποιείται οδήγηση εντός πεδίου εφαρμογής.

στ) Η ελεύθερη διάθεση κλπ. σημαίνουν ότι ο οδηγός δεν μπορεί να εργαστεί εθελοντικά, επειδή ακόμη και ως απλήρωτος εργαζόμενος βρίσκεται υπό τον έλεγχο ενός εργοδότη. Η εθελοντική εργασία που δεν περιλαμβάνει καμία συμβατική υποχρέωση μπορεί να θεωρηθεί ελεύθερη διάθεση του χρόνου.

ζ) Μια κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης συνίσταται σε τουλάχιστον 11 συνεχόμενες ώρες ή όταν λαμβάνεται σε 2 περιόδους, η πρώτη πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 3 ώρες και η δεύτερη τουλάχιστον 9 ώρες.

Μια μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης διαρκεί τουλάχιστον 9 ώρες και λιγότερο από 11 ώρες.

Για τους σκοπούς της σώρευσης της ημερήσιας οδήγησης (βλέπε ια), είναι απαραίτητο να προσδιορίζεται το πότε αρχίζει μια περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης και, ως εκ τούτου, για τον σκοπό αυτό η ημερήσια ανάπαυση που λαμβάνεται τμηματικά θεωρείται ότι αρχίζει τη στιγμή που αρχίζει να υπολογίζεται η περίοδος των 9 ωρών.

Ενδέχεται σε περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης να προστίθεται περίοδος η οποία λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για προηγούμενη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

η) Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης είναι μια περίοδος συνεχούς ανάπαυσης, επαρκούς διάρκειας, η οποία να καλύπτει **τουλάχιστον** μια κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή μια μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Μια κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης διαρκεί τουλάχιστον 45 συνεχόμενες ώρες.

Μια μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης διαρκεί τουλάχιστον 24 ώρες και λιγότερο από 45 συνεχόμενες ώρες.

Επομένως, μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης 49 ωρών θεωρείται κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης και μια περίοδος 31 ωρών θεωρείται μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης μπορεί να περιλαμβάνει μια κανονική ή μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης καθώς και περίοδο αντιστάθμισης για προηγούμενη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

θ) Ως εβδομάδα νοείται η «εβδομάδα καθορισμένης διάρκειας», δηλαδή από τη Δευτέρα, ώρα 00.00 έως την Κυριακή, ώρα 24.00 (τοπική).

ι) Αναφέρεται στον χρόνο που δαπανάται για την οδήγηση, όπως καταγράφεται αυτόματα ή ημιαυτόματα από ορθώς λειτουργούντα ταχογράφο ή δια χειρός, όταν απαιτείται.

Σημειώνεται ότι λόγω των περιορισμών των ψηφιακών συσκευών καταγραφής ο χρόνος μπορεί να διαφέρει ελαφρώς από τον πραγματικό χρόνο οδήγησης (βλ. επεξηγηματική σημείωση αριθ. 4).

ια) Γίνεται αποδεκτό ότι ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επίσης την οδήγηση μεταξύ περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης και περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης ή μεταξύ δύο περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης.



ιβ) Ως εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης νοείται το σύνολο του χρόνου οδήγησης που σωρεύεται κατά τη διάρκεια μιας εβδομάδας. Περιλαμβάνει επίσης κάθε χρόνο οδήγησης που προκύπτει από διακοπές στις κανονικές περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης, ως αποτέλεσμα μετακινήσεων με πορθμείο ή σιδηρόδρομο.

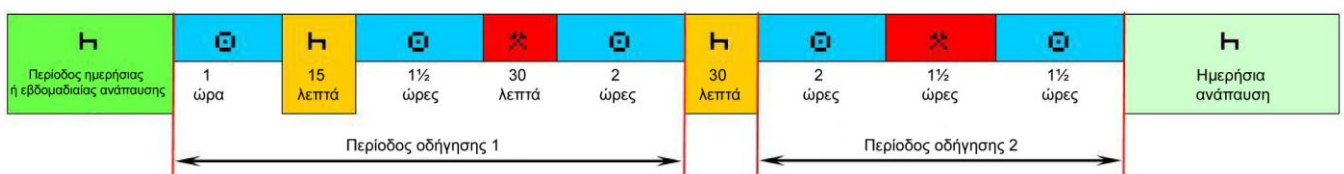
ιγ) Ο κανονισμός εφαρμόζεται σε οχήματα ή συνδυασμούς οχήματος και ρυμουλκούμενου, με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 3.500 κιλών. Οι ελεγκτές πρέπει να μεριμνούν ώστε να ερμηνεύουν σωστά τα τεχνικά έγγραφα του οχήματος ή τα στοιχεία του κατασκευαστή. Η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα εφαρμόζεται κατά κανόνα για αμφότερους τους τύπους μεταφοράς, δηλαδή για απλά οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων. Ορισμένα οχήματα δεν θα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, όταν οδηγούνται ως έχουν, αλλά θα εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής όταν οδηγούνται ως συνδυασμός.

ιδ) Δεν χρειάζεται διευκρίνιση.

ιε) Πολλαπλή επάνδρωση υφίσταται και όταν ένας οδηγός συμπράξει με περισσότερους από έναν οδηγούς κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Με τον τρόπο αυτό, ένας οδηγός μπορεί να επικαλεστεί τις εξαιρέσεις που συνεπάγεται η πολλαπλή επάνδρωση, ενώ οι άλλοι οδηγοί που επάνδρωσαν το πλήρωμα κατά τη διάρκεια της περιόδου εργασίας ενδέχεται να μην έχουν δικαίωμα στο προνόμιο αυτό (βλ. άρθρο 8).

ιστ) Οποιοσδήποτε εκμεταλλεύεται το όχημα. Μπορεί να πρόκειται για φυσικό ή νομικό πρόσωπο.

ιζ) Η **περίοδος ημερήσιας οδήγησης** θα αποτελείται από διάφορες περιόδους οδήγησης, οι οποίες μπορεί μεμονωμένα να είναι συνεχείς ή διακεκομμένες.



2.2.5 Άρθρο 5

2.2.5.1 Κείμενο

1. Το ελάχιστο όριο ηλικίας για τους ελεγκτές είναι το 18ο έτος.
2. Το ελάχιστο όριο ηλικίας για τους βοηθούς οδηγών είναι το 18ο έτος συμπληρωμένο. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δύνανται να μειώνουν το ελάχιστο όριο ηλικίας των βοηθών οδηγών στο 16ο έτος, εφόσον:
 - α) η οδική μεταφορά εκτελείται εντός ενός κράτους μέλους σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τον τόπο όπου βρίσκεται η βάση του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών διοικητικών νοτιήτων το κέντρο των οποίων ευρίσκεται μέσα στην ακτίνα αυτή·
 - β) η μείωση γίνεται για λόγους επαγγελματικής κατάρτισης· και
 - γ) η μείωση γίνεται στα πλαίσια των εθνικών διατάξεων κάθε κράτους μέλους σε θέματα απασχόλησης.

2.2.5.2 Παραβάσεις

Ηλικίες πληρώματος	561- 5
--------------------	--------

2.2.5.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Οι ελεγκτές θα πρέπει να εξακριβώνουν τη βάση του οχήματος, καθώς και τις λεπτομέρειες της διαδρομής μέσω πληροφοριών που παρέχονται από τον οδηγό. Η εξακρίβωση της ηλικίας μπορεί να πραγματοποιηθεί με την εξέταση της ταυτότητας του οδηγού ή των δικαιολογητικών της άδειας.

Η παράβαση στοιχειοθετείται όταν ο ελεγκτής εισιτηρίων δεν έχει συμπληρώσει το νόμιμο όριο ηλικίας.

Εάν η ηλικία των βοηθών οδηγών κυμαίνεται μεταξύ 16-18 ετών ελέγξτε ότι δεν έχει παραβιαστεί το όριο ακτίνας των 50 χιλιομέτρων.

Η παραβίαση της ελάχιστης απαιτούμενης ηλικίας πρέπει να θεωρείται σοβαρή παράβαση σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα III της οδηγίας 2006/22/EK (όπως τροποποιήθηκε).

2.2.6 Άρθρο 6

2.2.6.1 Κείμενο

Ο ημερήσιος χρόνος οδήγησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 9 ώρες.

1. Ωστόσο, ο ημερήσιος χρόνος οδήγησης μπορεί να παρατείνεται σε 10 ώρες κατ' ανώτατο όριο, όχι περισσότερες από δύο φορές στη διάρκεια της εβδομάδας.
2. Ο εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης δεν υπερβαίνει τις 56 ώρες και δεν έχει ως αποτέλεσμα την υπέρβαση του μέγιστου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας, όπως καθορίζεται στην οδηγία 2002/15/ΕΚ.
3. Ο συνολικός χρόνος οδήγησης, ο οποίος σωρεύεται κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών εβδομάδων, δεν υπερβαίνει τις 90 ώρες.
4. Ο ημερήσιος και ο εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης περιλαμβάνουν το συνολικό χρόνο οδήγησης στο έδαφος της Κοινότητας ή τρίτης χώρας.
5. Ο οδηγός καταγράφει ως "άλλη εργασία" οποιονδήποτε χρόνο που περιγράφεται στο άρθρο 4 στοιχείο ε) καθώς και οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και καταγράφει οποιεσδήποτε περιόδους "διαθεσιμότητας", κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, μετά την τελευταία περίοδο ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε φύλλο καταγραφής, σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή με το χέρι μέσω της συσκευής ελέγχου.

2.2.6.2 Παραβάσεις

Υπέρβαση του ορίου των 10 ωρών οδήγησης	561- 6-1
Υπέρβαση του ορίου των 9 ωρών οδήγησης όταν αυτές αποτελούν το επιτρεπτό όριο (όταν έχουν χρησιμοποιηθεί τα δύο 10ωρα)	561- 6-1
Υπέρβαση του εβδομαδιαίου ορίου οδήγησης των 56 ωρών	561- 6-2
Υπέρβαση του ορίου οδήγησης των 90 ωρών για δύο διαδοχικές εβδομάδες	561- 6-3
Παραβίαση του 3821/85 σχετικά με την καταγραφή των καθηκόντων.	561- 6-5

2.2.6.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Οι ελεγκτές πρέπει να αναλύουν κάθε φύλλο καταγραφής ταχογράφου που παράγεται (ή τα ψηφιακά δεδομένα) προκειμένου να εξακριβώσουν τον ημερήσιο χρόνο οδήγησης και

σωρεύουν τα στοιχεία αυτά καταλλήλως προκειμένου να υπολογίσουν το συνολικό χρόνο εβδομαδιαίας οδήγησης. Στη συνέχεια, εξετάζεται ο συνολικός χρόνος εβδομαδιαίας οδήγησης προκειμένου να καθορισθεί ο συνολικός χρόνος οδήγησης σε διάρκεια δεκαπενθήμερου. Ακολουθήστε τα εξής δύο στάδια:

Στάδιο 1

- Επαληθεύστε τον καταγεγραμμένο χρόνο οδήγησης από το φύλλο καταγραφής του ταχογράφου ή τα ψηφιακά δεδομένα.
Για τον καθορισμό της περιόδου ημερήσιας οδήγησης συναθροίζετε τις περιόδους οδήγησης μεταξύ του τέλους μιας περιόδου ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης και της αρχής της επόμενης περιόδου ημερήσιας/εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

[Η Επιτροπή συνέστησε ότι για τους σκοπούς της εξακρίβωσης του χρόνου ημερήσιας οδήγησης, δεν πρέπει να συνυπολογίζονται οι περίοδοι οδήγησης που διακόπτονται από περιόδους ανάπαυσης τουλάχιστον 7 ωρών. Να σημειωθεί ότι, παρόλα αυτά, μια τέτοια ανεπαρκής περίοδος ανάπαυσης θα εξακολουθούσε να συνιστά παραβίαση των απαιτήσεων ημερήσιας ανάπαυσης. (Η σύσταση αυτή δεν ακολουθείται από όλα τα κράτη μέλη)]

- Βεβαιωθείτε ότι δεν έχει παραβιαστεί το όριο οδήγησης των 10 ωρών.
- Επαναλάβετε τη διαδικασία αυτή για κάθε καταγεγραμμένο αρχείο.
- Σε περίπτωση κατά την οποία το όριο αυτό έχει παραβιαστεί, διαπράττεται παράβαση για κάθε περίπτωση. Η υπέρβαση του ορίου αυτού κατά:
 - έως και 1 ώρα, αποτελεί παράβαση ήσσονος σημασίας
 - περισσότερο από 1 ώρα αλλά λιγότερο από 2 ώρες συνιστά σοβαρή παράβαση
 - περισσότερο από 2 ώρες συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση

Βεβαιωθείτε ότι εντός διαστήματος μίας εβδομάδας (βλέπε ορισμό της «εβδομάδας» στο άρθρο 4) η περίοδος ημερήσιας οδήγησης των 9 ωρών δεν έχει ξεπεραστεί για περισσότερες από δύο φορές.

- Σε περίπτωση που έχει συμβεί κάτι τέτοιο, κάθε συμβάν που υπερβαίνει τις επιτρεπόμενες δύο περιπτώσεις συνιστά παραβίαση του ορίου ημερήσιας οδήγησης (9 ώρες). Στις περιπτώσεις αυτές, η υπέρβαση του ορίου των 9 ωρών κατά:
 - έως και 1 ώρα, αποτελεί παράβαση ήσσονος σημασίας
 - περισσότερο από 1 ώρα αλλά λιγότερο από 2 ώρες συνιστά σοβαρή παράβαση
 - περισσότερο από 2 ώρες συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση
- Συγκεντρώστε τις περιόδους ημερήσιας οδήγησης σε κάθε εβδομάδα που αντιστοιχεί στα αρχεία που έχουν παραχθεί για την εξακρίβωση της εβδομαδιαίας οδήγησης. Επισημαίνεται ότι όταν το ωράριο ενός οδηγού δεν ευθυγραμμίζεται με την «εβδομάδα καθορισμένης διάρκειας» είναι δυνατό ένας οδηγός να συγκεντρώνει 58 ώρες οδήγησης μεταξύ περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης και να εξακολουθεί να συμμορφώνεται. Σε περίπτωση που, σε οποιαδήποτε εβδομάδα, η εβδομαδιαία οδήγηση υπερβαίνει τις 56 ώρες, αυτό συνιστά παράβαση. Η υπέρβαση του ορίου αυτού κατά:
 - έως και 4 ώρες, αποτελεί παράβαση ήσσονος σημασίας

- ο περισσότερο από 4 ώρες αλλά λιγότερο από 14 ώρες συνιστά σοβαρή παράβαση
- ο περισσότερο από 14 ώρες συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση.
- Προσθέστε τις διαδοχικές περιόδους (καθορισμένης διάρκειας) εβδομαδιαίας οδήγησης για τον καθορισμό του συνόλου των δύο εβδομάδων. Κάθε σύνολο δύο εβδομάδων (καθορισμένης διάρκειας) που υπερβαίνει τις επιτρεπόμενες 90 ώρες συνιστά παράβαση. Η υπέρβαση του ορίου αυτού κατά:
 - ο έως και 10 ώρες, αποτελεί παράβαση ήσσονος σημασίας
 - ο περισσότερο από 10 ώρες αλλά λιγότερο από 22,5 ώρες συνιστά σοβαρή παράβαση
 - ο περισσότερο από 22,5 ώρες συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση

Στάδιο 2

Εξετάστε κάθε αρχείο, προκειμένου να εξακριβώσετε ότι κάθε δραστηριότητα των οδηγών είναι αιτιολογημένη, π.χ. ως άλλη εργασία ή οδήγηση εκτός πεδίου εφαρμογής. Το αρχείο πρέπει να περιλαμβάνει εργασίες που πραγματοποιήθηκαν πριν από την ανάληψη του ελέγχου του οχήματος και κατόπιν παραιτήσεως από τον έλεγχο. Προβλέπεται να καταγράφεται ως «άλλη εργασία»: -

- οποιοσδήποτε χρόνος όπως ορίζεται ως χρόνος εργασίας στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ,
- οποιοσδήποτε χρόνος αναλώνεται για την οδήγηση οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006,

Και επιπλέον, να καταγράφεται καταλλήλως

- κάθε περίοδος «διαθεσιμότητας», κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85

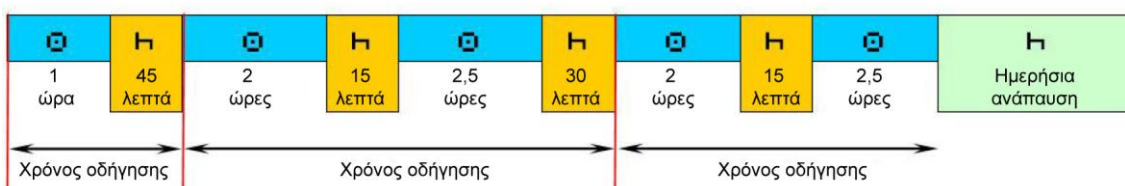
μετά την τελευταία περίοδο ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε φύλλο καταγραφής, σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή με χειροκίνητη εισαγωγή σε συσκευή ελέγχου.

Σε περίπτωση μη συνεχούς καταγραφής ο οδηγός οφείλει να παράσχει σχετικές εξηγήσεις. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί από ερωταποκρίσεις με τον οδηγό ή από άλλα αποδεικτικά στοιχεία που είναι στη διάθεση του ελεγκτή ότι ανελήφθησαν δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής, οι οποίες όμως δεν έχουν καταγραφεί, τότε πρόκειται για παράλειψη καταγραφής η οποία συνιστά παραβίαση του άρθρου αυτού.

Η παράβαση αυτού του είδους συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση.

ι) Παράδειγμα δεκάωρης ημέρας οδήγησης με ορθώς κατανεμημένα διαλείμματα



ii) Η ελλιπής ημερήσια ανάπαυση μπορεί να οδηγήσει σε διάπραξη παράβασης κατά τη διάρκεια της ημερήσιας οδήγησης.

h Εβδομαδιαία ανάπαυση	o 4 ½ ώρες	h 45 λεπτά	o 4 ½ ώρες	h 6 ώρες	x 2 ώρες	o 4 ώρες	h 45 λεπτά	o 4 ½ ώρες	h Ημερήσια ανάπαυση (τουλάχιστον 9 ώρες)
----------------------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--------------------	--------------------	--------------------	----------------------	----------------------	--

Περίοδος ημερήσιας οδήγησης: 17 ½ ώρες. [Άρθρο 4 στοιχείο στ)]

iii) Παραδείγματα ορθής κατανομής του χρόνου οδήγησης και της εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π
Εβδομάδα 1		Εβδομάδα 2						Εβδομάδα 3						Εβδομάδα 4					
h Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 1)		o Οδήγηση για 9 ώρες	o Οδήγηση για 9 ώρες	o Οδήγηση για 9 ώρες	o Οδήγηση για 9 ώρες	h Κακίνο, Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 2)	o Οδήγηση για 10 ώρες	o Οδήγηση για 10 ώρες	o Οδήγηση για 10 ώρες	o Οδήγηση για 10 ώρες	o Οδήγηση για 9 ώρες	o Οδήγηση για 5 ώρες	h Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 3)		o Οδήγηση για 10 ώρες	o Οδήγηση για 9 ώρες	o Οδήγηση για 9 ώρες	o Οδήγηση για 10 ώρες	
		4 24ωρες περίοδοι					6 24ωρες περίοδοι							4 24ωρες περίοδοι					
		Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 56 ώρες						Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 34 ώρες						Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 38 ώρες					

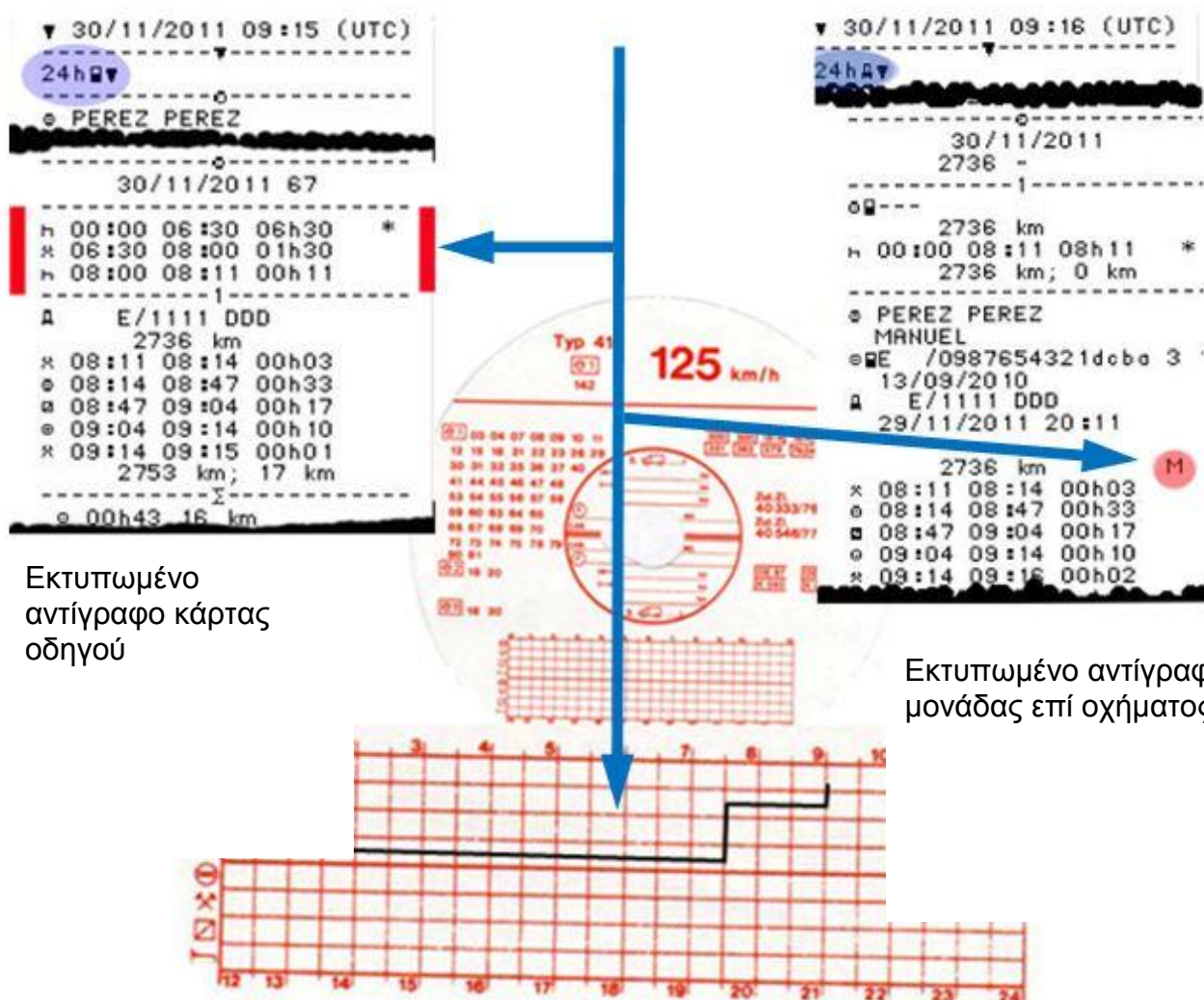
Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π
Εβδομάδα 1		Εβδομάδα 2						Εβδομάδα 3						Εβδομάδα 4					
Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 1)		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες	
		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες	
		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 9 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες		Οδήγηση για 10 ώρες	
		4		4		4		6		6		6		6		4		4	
		24ωρες περίοδοι:						24ωρες περίοδοι:						24ωρες περίοδοι:					
		Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 56 ώρες						Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 34 ώρες						Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 38 ώρες					
Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης: 90 ώρες																			

Εβδομάδα 1		Εβδομάδα 2				Εβδομάδα 3				Εβδομάδα 4				Εβδομάδα 5				Εβδομάδα 6											
Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ
Εβδομαδιαία ανάπαυση		Οδήγηση για 7 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες	
		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες	
		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες		Οδήγηση για 8 ώρες	
		3		3		3		3		3		3		3		3		3		3		3		3		3		3	
		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:		24ωρες περίοδοι:	
		Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης:				Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης:				Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης:				Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης:				Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης:											
		Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης (εβδομάδες 1 και 2):				Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης (εβδομάδα 3 και 4):				Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης (εβδομάδα 5 και 6):				Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης (εβδομάδα 2 και 3):				Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης (εβδομάδα 4 και 5):											

Σημειώσεις:

- Από τα ανωτέρω παραδείγματα καθίσταται εμφανές ότι ο οδηγός δεν είναι υποχρεωμένος να ευθυγραμμίζει τον ρυθμό εργασίας του με τις «εβδομάδες καθορισμένης διάρκειας» (με άλλα λόγια μπορεί να λάβει την εβδομαδιαία ανάπαυσή του το Σαββατοκύριακο) ή ότι η διάρκεια μιας εργάσιμης εβδομάδας μπορεί να είναι μεταβλητή για έως και έξι εικοσιτετράωρα κατ' ανώτατο όριο (βλ. επίσης εξαίρεση των «12 εικοσιτετράωρων» για τους οδηγούς πούλμαν στο άρθρο 8 στοιχείο δα)).

- β) Μια νέα εβδομάδα οδηγού (δεν πρέπει να συγκρίνεται με την εβδομάδα καθορισμένης διάρκειας) αρχίζει με την ολοκλήρωση της κατάλληλης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, η οποία πρέπει να διαθέτει επαρκή διάρκεια για να επιτρέψει τη συμμόρφωση με τα εβδομαδιαία (καθορισμένης διάρκειας) και δεκαπενθήμερα όρια οδήγησης. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι εάν ένας οδηγός έχει αγγίξει το εβδομαδιαίο/δεκαπενθήμερο όριο οδήγησης, μπορεί να μην είναι ακόμα σε θέση να οδηγήσει μέχρι την έναρξη της επόμενης εβδομάδας καθορισμένης διάρκειας, παρά τη λήψη της ειδικής περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.
 - γ) Επίσης, είναι εμφανές ότι η εβδομάδα ενός οδηγού θα μπορούσε θεωρητικά να περιέχει μια νόμιμη περίοδο 58 ωρών οδήγησης, πλήρως συμμορφούμενη με τις ρυθμίσεις σχετικά με τα όρια «καθορισμένης διάρκειας».
 - δ) Να σημειωθεί επίσης ότι το δεκαπενθήμερο όριο των 90 ωρών αναφέρεται σε όρια «καθορισμένης διάρκειας» και έχει τηρηθεί, στο ανωτέρω παράδειγμα.
- iii) Τα ακόλουθα είναι παραδείγματα των δραστηριοτήτων που αναλαμβάνονται μακριά από το όχημα οι οποίες καταγράφονται δια χειρός.



Εκτυπωμένο αντίγραφο κάρτας οδηγού

Εκτυπωμένο αντίγραφο μονάδας επί οχήματος

Σημείωση:

Το παράδειγμα αυτό δείχνει τη χειρόγραφη εισαγωγή στην πίσω πλευρά του φύλλου καταγραφής ενός οδηγού που έλαβε ανάπαυση από τις 00.00 έως τις 07.30 και στη συνέχεια ασχολήθηκε με «άλλη εργασία» από τις 07.30 έως τις 09.00 όταν άρχισε την οδήγηση. Από εκείνο το σημείο, το φύλλο καταγραφής εισήχθη στη συσκευή ελέγχου και οι επακόλουθες δραστηριότητες καταγράφηκαν αυτόματα στην κερωμένη πλευρά του φύλλου καταγραφής.

2.2.7 Άρθρο 7

2.2.7.1 Κείμενο

Μετά από περίοδο οδήγησης τεσσερισήμισι ωρών, ο οδηγός κάνει διάλειμμα 45 τουλάχιστον λεπτών χωρίς διακοπή, εκτός εάν λάβει περίοδο ανάπαυσης.

Το διάλειμμα αυτό μπορεί να αντικαθίσταται από διάλειμμα τουλάχιστον 15 λεπτών, που ακολουθείται από διάλειμμα τουλάχιστον 30 λεπτών, τα οποία κατανέμονται μέσα στην περίοδο οδήγησης κατά τρόπον ώστε να γίνονται σεβαστές οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου.

2.2.7.2 Παραβάσεις

Μη λήψη κατάλληλου διαλείμματος.	561- 7
----------------------------------	--------

2.2.7.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Για κάθε καταγραφή, υπολογίζεται ο χρόνος οδήγησης (αρχίζοντας από την πρώτη περίοδο οδήγησης που έπεται μιας περιόδου ανάπαυσης) μέχρι να σωρευτούν 4 ½ ώρες. Η συγκεκριμένη περίοδος οδήγησης πρέπει να περιλαμβάνει είτε ένα διάλειμμα 45 λεπτών είτε μια περίοδο τουλάχιστον 15 λεπτών, που ακολουθείται από μια περαιτέρω περίοδο τουλάχιστον 30 λεπτών ή να ακολουθείται από ένα τέτοιο διάλειμμα ή διαλείμματα.
Σημείωση: Η απαίτηση για την καταγραφή των «διαλειμμάτων» ως «διαλειμμάτων» είναι ρητή. Ωστόσο, οι ελεγκτές θα πρέπει, πριν απορρίψουν τις καταγεγραμμένες περιόδους διαθεσιμότητας ως «διαλείμματα», να εκτιμούν κατά πόσον οι περίοδοι αυτές έχουν χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την ανάπαυσή του οδηγού.

Σε περίπτωση που οι όροι αυτοί δεν πληρούνται, έχει διαπραχθεί παράβαση.

Όταν ένα κατάλληλο διάλειμμα (τουλάχιστον 45 λεπτών ή 15 + 30 λεπτών) έχει ληφθεί πριν από τη σωρευση 4 ½ ωρών οδήγησης, θεωρείται «ως μη γενόμενο» και ο υπολογισμός ξαναρχίζει. Ξεκινώντας από το τέλος κάθε κατάλληλου διαλείμματος συνεχίστε την αξιολόγηση των καταγεγραμμένων περιόδων οδήγησης κατ' αυτόν τον τρόπο μέχρι να αρχίσει μια περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης. Σε περίπτωση που ανακαλυφθεί παράβαση, συνυπολογίζονται οι περίοδοι οδήγησης που καταγράφονται μεταξύ των περιόδων κατάλληλης περιόδου ανάπαυσης ή των διαλειμμάτων. Η σωρευση αυτή καθορίζει τη σοβαρότητα της παράβασης.

Σε περίπτωση που η περίοδος που έχει σωρευτεί πριν ληφθεί κατάλληλο διάλειμμα υπερβαίνει τις επιτρεπόμενες 4,5 ώρες:

- κατά έως και 30 λεπτά - συνιστά παράβαση ήσσονος σημασίας.
- από 30 λεπτά έως 1 ώρα και 30 λεπτά συνιστά σοβαρή παράβαση.
- κατά περισσότερο από 1 ώρα και 30 λεπτά συνιστά πολύ σοβαρή παράβαση

Η προσέγγιση αυτή για τη διαπίστωση της συμμόρφωσης με τον εν λόγω κανονισμό όπως ορίζεται στην απόφαση του ΔΕΕ στην υπόθεση C116/92⁸ («Charlton»)

Ένα διάλειμμα τουλάχιστον 30 λεπτών, που ακολουθείται από περαιτέρω διάλειμμα τουλάχιστον 15 λεπτών δεν αποτελεί κατάλληλο διάλειμμα. Με τον ίδιο τρόπο θα πρέπει να σημειωθεί ότι ένας οδηγός που παίρνει, για παράδειγμα, ένα διάλειμμα 25 λεπτών κατά τη διάρκεια της περιόδου οδήγησης, και το υπόλοιπο στο τέλος των 4 ½ ωρών οδήγησης δεν πληροί επίσης τις προϋποθέσεις. Το διάλειμμα δεν συμμορφώνεται με τον κανονισμό παρά την πενήνταλεπτη διάρκειά του, επειδή υπερβαίνει το απαιτούμενο όριο κατά 5 λεπτά. Τα διαλείμματα με διάρκεια κατώτερη των 15 λεπτών, δεν μπορούν μεν να αποτελέσουν τμήμα ενός κατάλληλου διαλείμματος, δεν πρέπει όμως να θεωρούνται οδήγηση ή άλλη εργασία.

Σημείωση: Υπάρχουν μόνο τρία περιπτώσεις όπου ο χρόνος που αναλώνεται κατά τη διαδρομή μπορεί να θεωρηθεί «ανάπαυση» ή «διάλειμμα». Η πρώτη είναι όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο. Στην περίπτωση αυτή ο οδηγός μπορεί να λάβει την ανάπαυση ή το διάλειμμά του υπό τον όρο ότι έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει πρόσβαση σε κλίνη ή κουκέτα δεν μπορεί να ληφθεί περίοδος ανάπαυσης, αλλά μια τέτοια περίοδος διαθεσιμότητας θα μπορούσε να θεωρηθεί διάλειμμα.

Η δεύτερη είναι όταν ένα όχημα επανδρώνεται από περισσότερους από έναν οδηγούς. Στο σενάριο αυτό, ένα μέλος του πληρώματος είναι διαθέσιμο για οδήγηση όταν κριθεί απαραίτητο και κάθεται δίπλα στον οδηγό του οχήματος καταγράφοντας «περίοδο διαθεσιμότητας». Η τρίτη είναι όταν ένα όχημα επανδρώνεται από περισσότερους από έναν οδηγό. Όταν ένα δεύτερο μέλος του πληρώματος είναι διαθέσιμο να οδηγήσει εάν χρειαστεί, κάθεται δίπλα στον οδηγό του οχήματος και δεν συμμετέχει ενεργά στην παροχή βοήθειας στον οδηγό που οδηγεί το όχημα, μια περίοδος 45 λεπτών της «περιόδου διαθεσιμότητας» αυτού του μέλους του πληρώματος μπορεί να θεωρηθεί «διάλειμμα».

Ο εκτός πεδίου εφαρμογής χρόνος οδήγησης θα πρέπει να εξαιρείται από τους υπολογισμούς αυτούς, ωστόσο, συνιστάται στους ελεγκτές να επιδιώκουν την επαλήθευση για την καταγραφή της συγκεκριμένης μορφής δραστηριότητας.

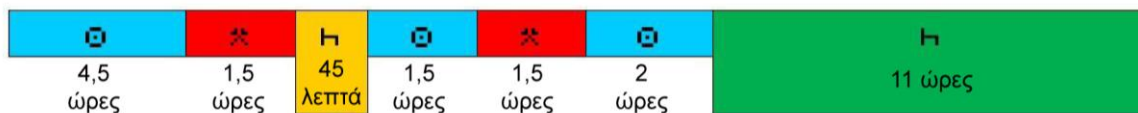
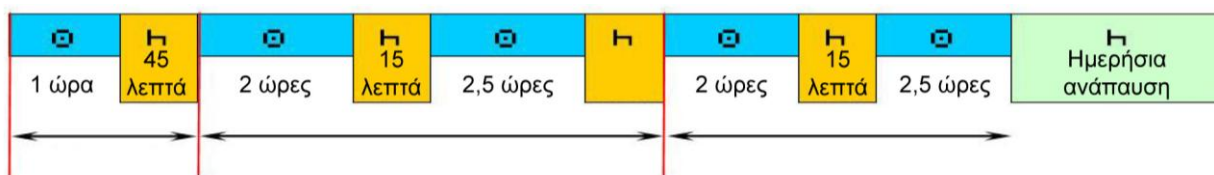
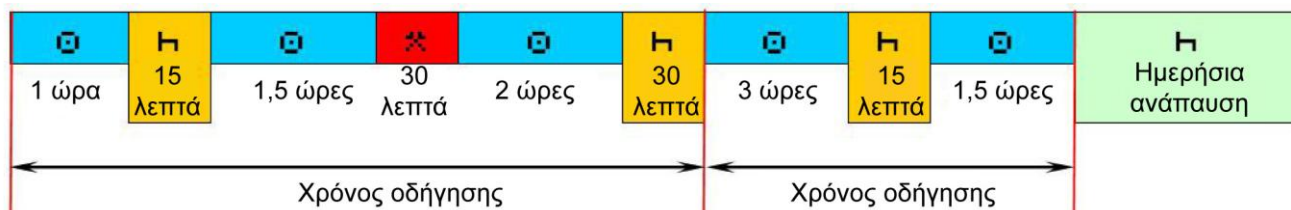
Σε περίπτωση αβεβαιότητας, θα πρέπει να γίνεται παραπομπή στην υπόθεση Charlton (C116/92) ως προς τον τρόπο υπολογισμού των διαλειμάτων.

Σημείωση: Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 επιδίωξε να αντιμετωπίσει μια ανωμαλία στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, σύμφωνα με τον οποίο ήταν δυνατή η οδήγηση για σχεδόν 9 ώρες με διάλειμμα μόνο 15 λεπτών που θα παρεμβαλλόταν κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου. Το ζήτημα αυτό διευθετήθηκε με την κατανομή της περιόδου σε 15+30 λεπτά. Η δυνατότητα κατανομής σε 30+15 λεπτά υπονομεύει την πρόθεση αυτή και επομένως πρέπει να αντιμετωπίζεται ως παράβαση παρά την εμφανώς ήσσονα σημασία.

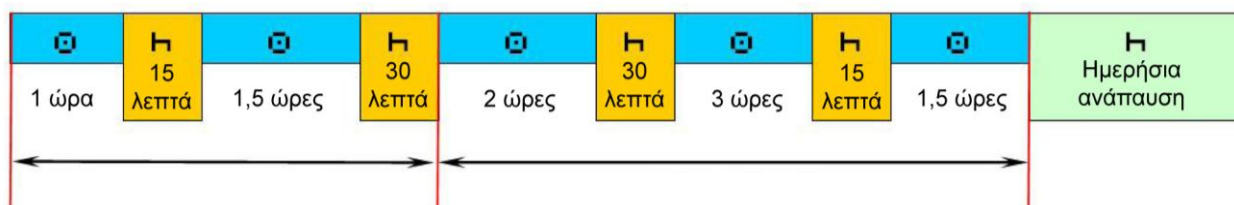
Ενδέχεται και άλλες παραβιάσεις της απαίτησης αυτής να έχουν ήσσονα σημασία, ιδίως όταν τα σωρευμένα διαλείμματα υπερβαίνουν την απαιτούμενη διάρκεια, αλλά δεν πληρούν άλλα κριτήρια. Ωστόσο, οι ελεγκτές πρέπει να υπερασπίζονται τον κανονισμό, και δεν είναι αποδεκτές τυχόν προσαρμογές και τροποποιήσεις του κανονισμού προκειμένου να ανταποκρίνονται στις επιχειρησιακές ανάγκες. Ωστόσο, όπου συναντώνται μεμονωμένες περιπτώσεις αυτού του είδους θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με κάποια αντικειμενικότητα.

Παραδείγματα:

- i) διαλείμματα ορθώς ληφθέντα



ii) εσφαλμένα διαλείμματα



Η δεύτερη περίοδος οδήγησης περιλαμβάνει καταγεγραμμένα διαλείμματα διάρκειας 45 λεπτών

α) έπειτα από συνολικά 5 ώρες οδήγησης και

β) τα 45 λεπτά δεν κατανέμονται κατά τον περιγραφόμενο τρόπο.

Η κατανομή αυτή δείχνει την ανωμαλία σύμφωνα με την οποία, πάρα πολλά διαλείμματα που κατανέμονται με λάθος τρόπο κατά τη διάρκεια οδήγησης, συνιστούν παράβαση του

κανονισμού. (Εάν ο οδηγός δεν είχε κάνει διάλειμμα 30 λεπτών κατά την πρώτη περίοδο οδήγησης δεν θα υπήρχε καμία παράβαση, βλέπε παράδειγμα i) δεύτερο διάγραμμα)
 Οι ελεγκτές ενδέχεται να αντιμετωπίζουν τις παραβάσεις αυτού του είδους ως τεχνικής φύσεως και ήσσονος σημασίας οι οποίες χρήζουν συμβουλής και όχι επιβολής κύρωσης.



Στο ανωτέρω παράδειγμα, οι έξι ώρες έχουν αναλωθεί κατά την οδήγηση πριν πραγματοποιηθεί κατάλληλο διάλειμμα.

2.2.8 Άρθρο 8

2.2.8.1 Κείμενο

1. Ο οδηγός λαμβάνει περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης.
2. Εντός 24 ωρών από το τέλος της προηγούμενης περιόδου ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσής του, ο οδηγός πρέπει να έχει λάβει νέα περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης.
2. Αν το τμήμα της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης, το οποίο πραγματοποιείται εντός της 24ωρης περιόδου, έχει διάρκεια τουλάχιστον 9 ωρών αλλά κάτω των 11 ωρών, η εν λόγω περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης θεωρείται μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης.
3. Μια περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης μπορεί να παρατείνεται ώστε να συμπληρωθεί μια κανονική ή μια μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης.
4. Ο οδηγός μπορεί να πραγματοποιεί τρεις, το πολύ, μειωμένες περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης μεταξύ δύο περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης.
5. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, σε περίπτωση πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος, ο οδηγός πρέπει, εντός 30 ωρών από το τέλος μιας περιόδου ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσής του, να έχει λάβει νέα περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 9 ωρών.
6. Κατά τη διάρκεια δεκαπενθημέρου, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει τουλάχιστον:
 - δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ή
 - μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης και μία μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 24 ωρών. Ωστόσο, η μείωση πρέπει να αντισταθμίζεται με ισοδύναμη ανάπαυση που λαμβάνεται συνολικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αρχίζει το αργότερο μόλις συμπληρωθούν έξι συνεχόμενα εικοσιτετράωρα από το τέλος της προηγούμενης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.
- 6α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 6, οδηγός που απασχολείται σε μία και μόνη περιστασιακή υπηρεσία διεθνών οδικών μεταφορών επιβατών, όπως ορίζεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία [11], μπορεί να αναβάλλει την εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης έως 12 συναπτά εικοσιτετράωρα που ακολουθούν προηγούμενη τακτική εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης υπό τον όρο ότι:
 - α) η υπηρεσία μεταφορών διαρκεί τουλάχιστον εικοσιτέσσερις συναπτές ώρες σε κράτος μέλος ή τρίτο κράτος, στο οποίο ισχύει ο παρών κανονισμός, διαφορετικό από το κράτος στο οποίο άρχισε η υπηρεσία, και
 - β) μετά τη χρήση της παρέκκλισης ο οδηγός λαμβάνει:
 - i) είτε 2 κανονικές εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης, ή
 - ii) μία κανονική εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης και μία μειωμένη εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον εικοσιτετράωρου διάρκειας. Ωστόσο η μείωση αντισταθμίζεται από ισοδύναμη συνεχή περίοδο ανάπαυσης που λαμβάνεται πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται του τέλους της περιόδου παρέκκλισης, και
 - γ) μετά την 1η Ιανουαρίου 2014 το όχημα είναι εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, και
 - δ) μετά την 1η Ιανουαρίου 2014 για οδήγηση που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της περιόδου από τις 10 μ.μ. έως τις 6 π.μ. το όχημα είναι επανδρωμένο με πλείονα του ενός άτομα

ή η περίοδος οδήγησης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 7 μειώνεται σε τρεις ώρες.
 6α. Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά τη χρήση της παρέκκλισης αυτής για να εξασφαλίσει την τήρηση της οδικής ασφάλειας υπό πολύ αυστηρούς όρους, ιδίως ελέγχοντας ότι ο συνολικός συσσωρευμένος χρόνος οδήγησης κατά την περίοδο που καλύπτει η παρέκκλιση δεν είναι υπερβολικός.

Το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση αξιολόγησης των επιπτώσεων της παρέκκλισης όσον αφορά την οδική ασφάλεια καθώς και τις κοινωνικές πτυχές. Εάν κριθεί σκόπιμο, η Επιτροπή προτείνει τροποποιήσεις στον παρόντα κανονισμό.
 7. Οιαδήποτε ανάπαυση, η οποία λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για μια μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, πρέπει να λαμβάνεται μαζί με άλλη περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 9 ωρών.

8. Κατ' επιλογήν του οδηγού, οι περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης και οι περίοδοι μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης μακριά από τη βάση, μπορούν να λαμβάνονται μέσα σε όχημα, εφόσον αυτό διαθέτει κατάλληλες εγκαταστάσεις ύπνου για κάθε οδηγό και είναι σταθμευμένο.

9. Εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης που αναλογεί σε δύο εβδομάδες μπορεί να καταλογίζεται σε οποιαδήποτε από τις δύο εβδομάδες, αλλά όχι και στις δύο.

2.2.8.2 Παραβάσεις

Ανεπαρκής ημερήσια ανάπαυση.	561- 8-2
Ανεπαρκής ημερήσια ανάπαυση (DM).	561- 8-5
Αδυναμία λήψης επαρκούς εβδομαδιαίας ανάπαυσης.	561- 8-6

2.2.8.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

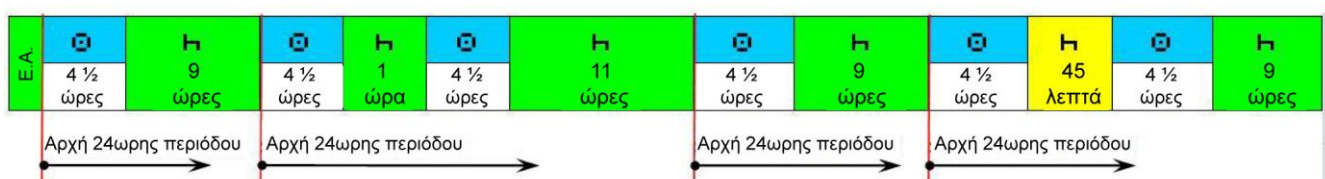
Για τη διεξαγωγή ελέγχου συμμόρφωσης, θα πρέπει να εξετάζονται οι παραγόμενες καταγραφές του ταχογράφου (ή τα ψηφιακά δεδομένα) για την εξακρίβωση των περιόδων ανάπαυσης που συνθέτουν ή αποτελούν κατάλληλη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης (11, 3 +9 ή 9 ώρες). Επιπλέον, είναι απαραίτητος ο προσδιορισμός των κατάλληλων περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης (24 ώρες, 45 ώρες).

Οι ελεγκτές θα πρέπει να γνωρίζουν ότι κάθε περίοδος ανάπαυσης που υπερβαίνει τις 9 ώρες μπορεί να περιλαμβάνει μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης καθώς και αντιστάθμιση (βλ. «κανόνες εβδομαδιαίας ανάπαυσης») και να διαπιστώνουν εάν πρόκειται όντως για την περίπτωση αυτή σε συνεννόηση με τον οδηγό, πριν από την αξιολόγηση της συμμόρφωσης.

Περίοδοι ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν δύνανται να λαμβάνονται σε κινούμενο όχημα.

Κανόνες ημερήσιας ανάπαυσης: Μια νέα περίοδος 24 ωρών αρχίζει με την εκ νέου ανάληψη των δραστηριοτήτων μετά από **κατάλληλη** περίοδο εβδομαδιαίας ή ημερήσιας ανάπαυσης.

Ο οδηγός πρέπει να ολοκληρώσει μια κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης (τουλάχιστον 11 ώρες ή 3 + 9 ώρες) ή μια μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης (τουλάχιστον 9 ώρες και έως 11 ώρες), μέσα σε 24 ώρες.



Αυτά είναι τα ελάχιστα όρια διάρκειας που επιτρέπονται· οι οδηγοί μπορούν να υπερβαίνουν τις περιόδους αυτές ανάπαυσης, αλλά η ελάχιστη αυτή διάρκεια ανάπαυσης πρέπει να **περιλαμβάνεται στο πρώτο εικοσιτετράωρο από την έναρξη της υπηρεσίας**.

Ο οδηγός μπορεί να έχει εκπληρώσει την εν λόγω απαίτηση ημερήσιας ανάπαυσης μέσα στο εικοσιτετράωρο και τότε αρχίζει η επόμενη εικοσιτετράωρη περίοδος.

Μεταξύ των κατάλληλων περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης, ένας οδηγός μπορεί να υποκαταστήσει μια κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης με μια μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης για 3 φορές κατ' ανώτατο όριο. Αν ξεπεραστεί ο αριθμός αυτός, τότε θα έχει διαπραχθεί παράβαση της κανονικής περιόδου ανάπαυσης για κάθε περίπτωση (εκτός από τις επιτρεπόμενες 3 φορές), όταν έχουν ληφθεί λιγότερες από 11 ώρες.

Η διάρκεια κατάλληλης περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης (δηλαδή μια περίοδος ανάπαυσης με επαρκή διάρκεια η οποία ολοκληρώνεται εντός 24 ωρών από την ολοκλήρωση της προηγούμενης περιόδου ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης) μπορεί να παραταθεί σε διάρκεια για να χαρακτηριστεί ως περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Με τον τρόπο αυτό ο οδηγός δεν χρειάζεται να λάβει τόσο ημερήσια όσο και εβδομαδιαία ανάπαυση στο τέλος της εβδομάδας.

Πολλαπλή επάνδρωση: Ισχύουν διαφορετικοί κανόνες στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απασχολείται πλήρωμα περισσότερων του ενός οδηγών. Κάθε οδηγός είναι υποχρεωμένος να ολοκληρώσει μια περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 9 ωρών εντός των πρώτων 30 ωρών από την έναρξη της υπηρεσίας του μετά από περίοδο εβδομαδιαίας ή ημερήσιας ανάπαυσης. Για να πληρούνται οι όροι της εν λόγω παρέκκλισης πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο οδηγοί επί του οχήματος διαθέσιμοι για οδήγηση εκτός από την πρώτη ώρα (σωρευτικά), κατά την οποία ένας οδηγός μπορεί να οδηγήσει μόνος του. Δεν είναι απαραίτητο να επιβαίνουν στο όχημα οι ίδιοι δύο οδηγοί κατά τη διάρκεια της διαδρομής (βλέπε γραφική παράσταση). Υπενθύμιση: Δεν μπορεί να ληφθεί περίοδος ανάπαυσης σε κινούμενο όχημα.

Σημείωση: Οι καταγραφές του ταχογράφου (εάν τηρούνται ορθώς) θα καταδεικνύουν κατά πόσον ο οδηγός έχει οδηγήσει ως μέρος ενός πληρώματος. Στα φύλλα καταγραφής

Διαδοχικές παραβάσεις ημερήσιας ανάπαυσης

Το κείμενο του άρθρου είναι ασαφές ως προς το που τίθεται το σημείο εκκίνησης, έπειτα από παράβαση των απαιτήσεων ημερήσιας ανάπαυσης, για την αξιολόγηση της συνεχούς συμμόρφωσης με τους κανόνες ημερήσιας ανάπαυσης.

Η Νομική Υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έχει επισημάνει ότι, όταν τα όργανα επιβολής έρχονται αντιμέτωπα με περιόδους δραστηριότητας μετά από κανονική περίοδο ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης, κατά τη διάρκεια των οποίων οι οδηγοί λαμβάνουν περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης διάρκειας μικρότερης των 7 ωρών και προκειμένου να επιτραπεί στα όργανα επιβολής να διαπιστώσουν τις παραβάσεις και να επιβάλει τις συναφείς κυρώσεις, θα πρέπει:

- να διαιρούν τις προαναφερθείσες περιόδους δραστηριότητας σε «θεωρητικές», διαδοχικές περιόδους 24 ωρών (όπως επιτρέπει το γράμμα του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου) και
- να εφαρμόζουν τους συνήθεις κανόνες για τις περιόδους ημερήσιας οδήγησης και ημερήσιας ανάπαυσης σε καθένα εξ αυτών των εικοσιτετραώρων.

Για να είναι συνεπείς με την εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τον υπολογισμό του χρόνου οδήγησης (βλ. 2.2.6.3), οι 7 ώρες ανάπαυσης θα σηματοδοτούν ένα νέο σημείο εκκίνησης από την έναρξη της επόμενης περιόδου των 24 ωρών. Ωστόσο, είναι βέβαιο ότι θα εξακολουθούσε να συνιστά παραβίαση της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης.

Με τη μέθοδο αυτή θα είναι πάντα δυνατή η ακριβής διαπίστωση και περιγραφή των παραβιάσεων της ημερήσιας ανάπαυσης.

Σημείωση: Οι συνέπειες της επεξήγησης αυτής δεν έχουν ακόμη εξεταστεί πλήρως και ως εκ τούτου η μέθοδος αυτή ακολουθείται με ορισμένες επιφυλάξεις.

Κανόνες εβδομαδιαίας ανάπαυσης:

Ως περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 4, μπορεί να νοείται μια κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών ή μια μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 24 ωρών (αλλά μικρότερης από 45 ώρες).

Ένας οδηγός οφείλει να αρχίζει μια περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης το αργότερο εντός 144 ωρών (έξι εικοσιτετράωρα) μετά την ολοκλήρωση της προηγούμενης κατάλληλης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Σε οποιοσδήποτε δύο διαδοχικές «εβδομάδες καθορισμένης διάρκειας» (Δευτέρα-Κυριακή), ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει (ή να αρχίζει) είτε:

- δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης (τουλάχιστον 45 ωρών)· ή
- μια κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης (τουλάχιστον 45 ωρών) και μια μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης (τουλάχιστον 24 ωρών)

Σημείωση: Ο αριθμός των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης αποτελεί την ελάχιστη απαίτηση και μπορούν να ληφθούν και άλλες κατάλληλες περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης πέραν της ελάχιστης αυτής απαίτησης.

Οι μειώσεις των περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αντισταθμίζονται λαμβάνοντας τη μείωση **συγκεντρωτικά** ως περίοδο ανάπαυσης, **συνδεδεμένη με περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 9 ωρών** πριν το τέλος της **3ης εβδομάδας** που έπεται της εβδομάδας κατά την οποία πραγματοποιήθηκε η μείωση.

Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης που εκτείνεται σε δύο εβδομάδες μπορεί να καταλογίζεται σε οποιαδήποτε από τις δύο εβδομάδες, αλλά όχι και στις δύο.

Μια περίοδος ανάπαυσης ελάχιστης διάρκειας 69 ωρών μπορεί να θεωρηθεί ως δύο συνεχόμενες περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης (σε ξεχωριστές εβδομάδες καθορισμένης διάρκειας) υπό την προϋπόθεση ότι δεν παραβιάζεται ο κανόνας των έξι εικοσιτετραώρων (144 ώρες) πριν ή μετά την εν λόγω περίοδο.

Ο έλεγχος της συμμόρφωσης που πραγματοποιείται από τον εξεταστή πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα βήματα:

1: Ξεκινώντας με την παλαιότερη καταγραφή (δεδομένα) που έχει παραχθεί, προσδιορίζει τις δεκαπενθήμερες περιόδους ανάπαυσης (45 + 45, 45 + 24 ή 24 + 45) στο πλαίσιο οποιωνδήποτε δύο διαδοχικών εβδομάδων. Αν δεν έχουν καταγραφεί δύο κατάλληλες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, αυτό σημαίνει ότι έχει εντοπιστεί παράβαση.

2: Εάν υπάρχουν επαρκείς περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, εξακριβώνει ότι δεν παρεμβάλλονται περισσότερο από έξι εικοσιτετράωρα μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Εάν όχι, αυτό υποδηλώνει τη διάπραξη παράβασης.

Στη συνέχεια, πηγαίνει μία εβδομάδα μπροστά και αρχίζει τον υπολογισμό εκ νέου από το βήμα 1.

3: Στην περίπτωση ελέγχου που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της εταιρείας, είναι δυνατή μια ρεαλιστική αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αντιστάθμισης. Ωστόσο, καθ' οδόν οι έλεγχοι αυτού του είδους έχουν περιορισμένο εύρος λόγω του περιορισμένου αριθμού των εγγραφών που πρέπει να προσκομίζονται.

Σημείωση: Ο έλεγχος και μόνο ότι το διάστημα μεταξύ των κατάλληλων περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν υπερβαίνει τα έξι εικοσιτετράωρα δεν είναι επαρκής.

Όταν μια περίοδος ανάπαυσης έχει ληφθεί εντός μιας εβδομάδας καθορισμένης διάρκειας, αλλά αποδεικνύεται ότι δεν διαθέτει επαρκή διάρκεια ώστε να πληροί την απαίτηση του κανονισμού, αυτό συνιστά επίσης παράβαση.

Η μείωση μιας μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης (όταν επιτρέπεται) κατά:

- έως και 2 ώρες, συνιστά *παράβαση ήσσονος σημασίας*
- περισσότερο από 2 ώρες αλλά λιγότερο από 4 ώρες συνιστά *σοβαρή παράβαση*
- περισσότερο από 4 ώρες συνιστά *πολύ σοβαρή παράβαση*

Η μείωση μιας κανονικής περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης κατά:

- έως και 3 ώρες, συνιστά *παράβαση ήσσονος σημασίας*
- περισσότερο από 3 ώρες αλλά λιγότερο από 9 ώρες συνιστά *σοβαρή παράβαση*
- περισσότερο από 9 ώρες συνιστά *πολύ σοβαρή παράβαση*

Κατά τον έλεγχο για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αντιστάθμισης, ένας ελεγκτής θα πρέπει να επιχειρεί να εξακριβώνει πότε έχει πραγματοποιηθεί αντιστάθμιση για τη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, θέτοντας ερωτήσεις στην εταιρεία ή τον οδηγό.

Για να προσδιοριστεί κατά πόσον τηρείται ο κανόνας «της τρίτης εβδομάδας που έπεται κ.λπ.», θα πρέπει να καθοριστεί σε ποια εβδομάδα προβλέπεται η εβδομαδιαία ανάπαυση (βλ.

ανωτέρω). Η μη τήρηση των απαιτήσεων αντιστάθμισης για μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης καθιστά ανεπαρκή τη δεδομένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης και συνιστά παράβαση.

Ο έλεγχος της συμμόρφωσης ενός πληρώματος περισσότερων οδηγών απαιτεί την από κοινού εξέταση των καταγραφών όλων των οδηγών (εάν είναι δυνατόν) για να επαληθευθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις της παρέκκλισης από την πολλαπλή επάνδρωση. Στην περίπτωση κατά την οποία είναι διαθέσιμα μόνο τα αρχεία ενός οδηγού, είναι και τότε δυνατή μια περιορισμένη επιθεώρηση με βάση την περίοδο των 30 ωρών.

Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης επαρκούς διάρκειας μπορεί να καταναμηθεί σε κατάλληλες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης που ανατίθενται σε 2 εβδομάδες καθορισμένης διάρκειας π.χ. μια εβδομαδιαία περίοδος τουλάχιστον 69 ωρών άρχισε μια Παρασκευή στις 18.00.

Ο κανονισμός δεν απαγορεύει τη λήψη περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης επί πορθμείου ή σιδηροδρόμου εφόσον ο οδηγός έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.

Από το γεγονός ότι ο κανονισμός επιτρέπει ειδικά τη λήψη μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης (24 ωρών) σε κατάλληλα εξοπλισμένο όχημα, συνάγεται ότι αποκλείει τη δυνατότητα λήψης κανονικής εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε ένα όχημα. Στην πραγματικότητα, αυτό εφαρμόζεται σπανίως, δεδομένου ότι ο κανονισμός δεν αποκλείει επίσης από το συγκεκριμένο προνόμιο, τις περιόδους ανάπαυσης που περιλαμβάνουν μια μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης καθώς και αντιστάθμιση για προηγούμενη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Παράδειγμα ανεπαρκούς περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης: Κατά τη δεκαπενθήμερη περίοδο που περιλαμβάνει την εβδομάδα 2 και την εβδομάδα 3 υπάρχει μόνο μία περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π
Εβδομάδα 1		Εβδομάδα 2						Εβδομάδα 3						Εβδομάδα 4					
Εργασία/ οδήγηση	Κόκκινο, Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 1)	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 2)	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Κόκκινο, Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 4)	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση	Εργασία/ οδήγηση
		6 24ωρες περίοδοι							6 24ωρες περίοδοι							3 24ωρες περίοδοι			

Ορθή περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης

Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π
Εβδομάδα 1		Εβδομάδα 2						Εβδομάδα 3						Εβδομάδα 4					
Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 1)		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 2)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Κόκκινο, εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 3)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 4)
		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)		
		6 24ωρες περίοδοι						5 24ωρες περίοδοι						4 24ωρες περίοδοι					

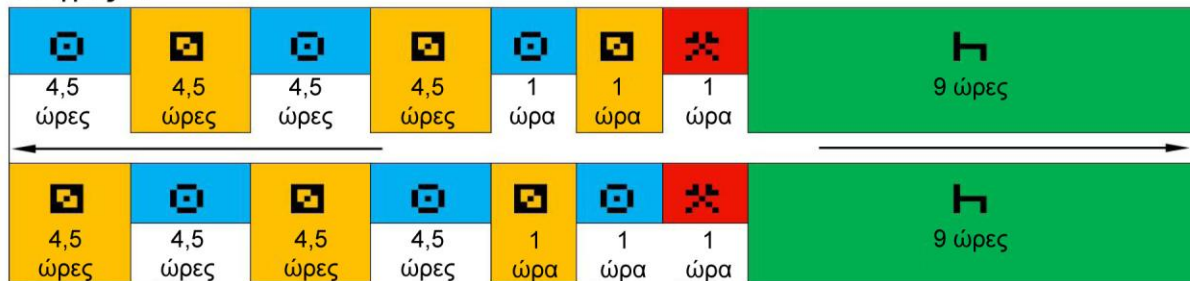
Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π
Εβδομάδα 1		Εβδομάδα 2						Εβδομάδα 3						Εβδομάδα 4					
Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 1)		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Κόκκινο, Εβδομαδιαία ανάπαυση	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εβδομαδιαία ανάπαυση	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 4)
		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)	Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)		Εργασιαί/ οδήγηση(*/☐)			
		5 24ωρες περίοδοι						6 24ωρες περίοδοι						3 24ωρες περίοδοι					

Αντιστάθμιση εβδομαδιαίας ανάπαυσης:

Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ	Δ	Τ	Τ	Π	Π	Σ	Κ
Εβδομάδα 1		Εβδομάδα 2						Εβδομάδα 3						Εβδομάδα 4								
Κόκκινο, εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 1)	Οδήγηση για 10 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 2)	Οδήγηση για 10 ώρες	Οδήγηση για 10 ώρες	Οδήγηση για 10 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Κόκκινο, εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 3)	Οδήγηση για 3 ώρες	Οδήγηση για 2 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 10 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Εβδομαδιαία ανάπαυση (εβδομάδα 4) και αντιστάθμιση της μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες	Οδήγηση για 9 ώρες
4 24ωρες περίοδοι		6 24ωρες περίοδοι						6 24ωρες περίοδοι						Από την εβδομάδα 1								
Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 47 ώρες						Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 43 ώρες						Εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης: 37 ώρες										
Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης: 90 ώρες																						
												Δεκαπενθήμερος χρόνος οδήγησης: 80 ώρες										

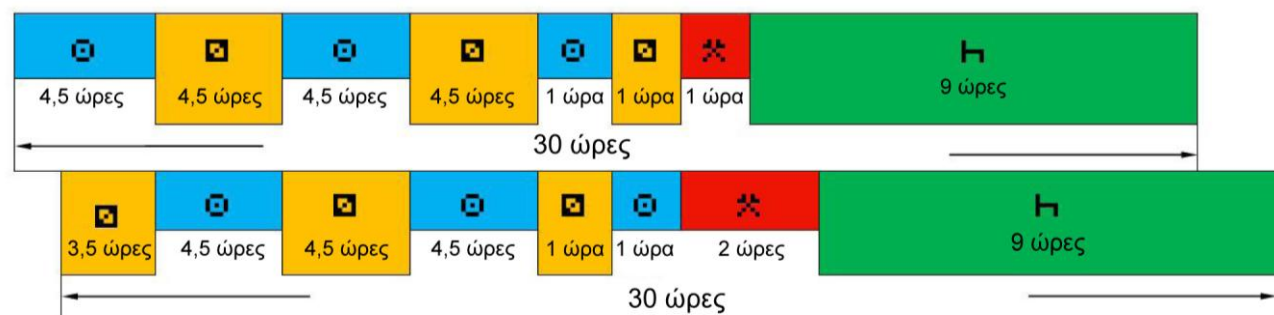
Παραδείγματα πολλαπλής επάνδρωσης: τα παραδείγματα κατωτέρω δείχνουν πιθανές κατανομές δραστηριοτήτων των οδηγών που ενεργούν ως πληρώματα σε συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Οδηγός Α



Στην περίπτωση που απεικονίζεται κατωτέρω, ο οδηγός Α οδηγεί μόνος για 1 ώρα πριν συναντηθεί με τον οδηγό Β, κάτι που επιτρέπεται στο πλαίσιο της πολλαπλής επάνδρωσης.

Οδηγός Α



Οδηγός Β

Στην προκειμένη περίπτωση, ο οδηγός Α εκτελούσε «άλλη εργασία» για 3 ½ ώρες, στη συνέχεια άρχισε να οδηγεί και συνάντησε μία ώρα αργότερα τον οδηγό Β. Αυτό επιτρέπεται στο πλαίσιο της πολλαπλής επάνδρωσης.

Να σημειωθεί, ωστόσο, ότι εάν η διαδρομή πολλαπλής επάνδρωσης ξαναρχίσει, τότε ο οδηγός Α δεν μπορεί να αρχίσει την οδήγηση μέχρι να ολοκληρώσει ο οδηγός Β την ημερήσια ανάπαυσή του. Ο οδηγός Α μπορεί να εκτελεί άλλη εργασία για 1 ώρα.

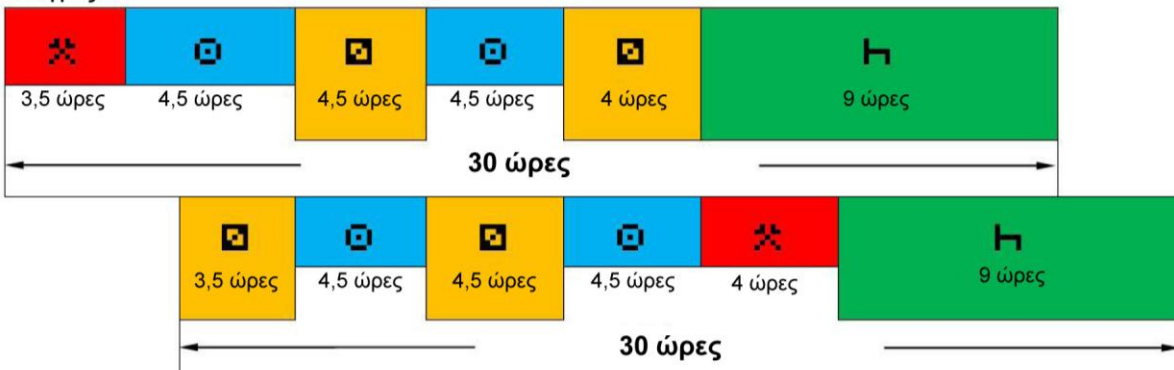
Οδηγός Α



Οδηγός Β

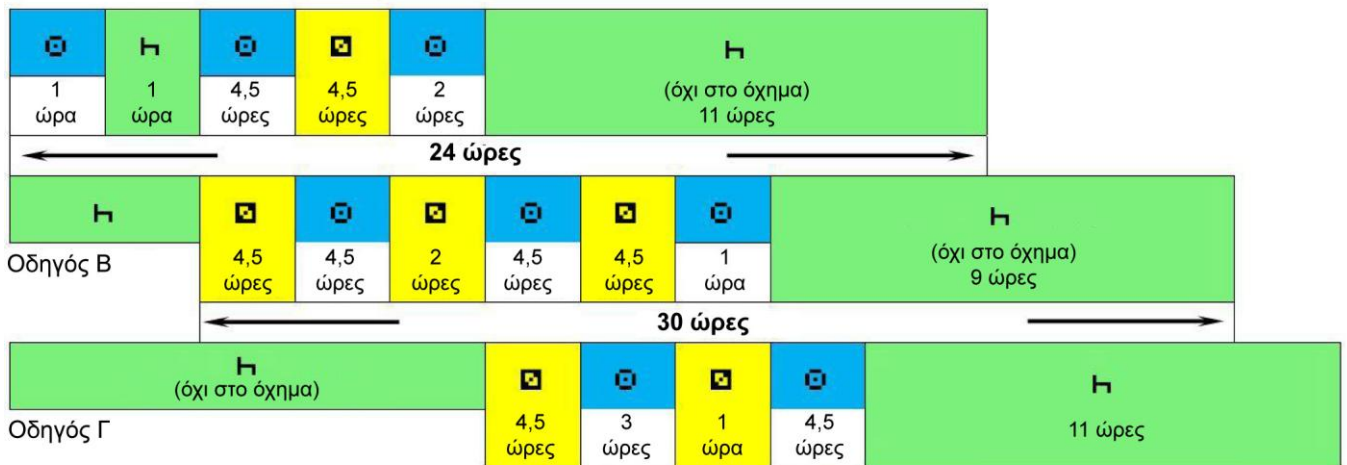
Ομοίως, είναι επίσης επιτρεπτή η ακόλουθη κατανομή των δραστηριοτήτων.

Οδηγός Α



Οδηγός Β

Στο συγκεκριμένο παράδειγμα φαίνεται πώς ένα όχημα μπορούν να το οδηγούν 3 οδηγοί. Μόνο ο οδηγός Β μπορεί να κάνει χρήση της παρέκκλισης που αφορά την πολλαπλή επάνδρωση. Σημείωση: δεν μπορεί να ληφθεί περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης σε κινούμενο όχημα.



2.2.8.4 Ο «κανόνας των 12 εικοσιτετράωρων»

Το άρθρο 8 παράγραφος 6α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 τροποποιήθηκε με το άρθρο 29 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 για να συμπεριλάβει μια παρέκκλιση για τους οδηγούς που εκτελούν μία και μόνη διεθνή διαδρομή βάσει της οποίας μπορούν να αναβάλλουν την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τους έως το τέλος του 12ου εικοσιτετράωρου. Επίσης, ο οδηγός οφείλει να λαμβάνει μια κανονική περίοδο ανάπαυσης διάρκειας 45 ωρών πριν την έναρξη της διαδρομής, επιπλέον της απαίτησης για τη λήψη τουλάχιστον μίας κανονικής και μίας μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης αλληλέγγυα κατά την ολοκλήρωση του ταξιδιού του, δηλαδή ουσιαστικά 69 ώρες. Πρόκειται για παρέκκλιση από τις απαιτήσεις για κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης (άρθρο 8 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006). Προκειμένου ο οδηγός να δικαιούται να αναβάλει την εβδομαδιαία ανάπαυση πρέπει να συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις.

Σε περίπτωση μη τήρησης των εν λόγω απαιτήσεων, ο οδηγός καλείται να λάβει μια κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 6 και, κατά συνέπεια, τυχόν παραβάσεις θα συνιστούν παραβάσεις εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

2.2.8.5 Επείγουσα διακοπή των περιόδων ανάπαυσης

Κατά κανόνα, μια διακεκομμένη περίοδος ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης συνιστά παράβαση (εκτός από τον κανόνα του «πορθμείου»). Σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή με βάση τις οδηγίες της αστυνομίας ή άλλης αρχής, είναι αποδεκτό για έναν οδηγό να διακόψει περίοδο ανάπαυσής του για λίγα λεπτά, ώστε να επανατοποθετήσει ή να μεταφέρει το όχημά του (βλ. παράρτημα, επεξηγηματική σημείωση αριθ. 3). Η διακοπή θα πρέπει να καταγράφεται, εάν είναι απαραίτητο δια χειρός, και να φέρει επισημείωση από την καθοδηγούσα αρχή. Αυτό δεν θα πρέπει να θεωρείται παράβαση.

2.2.9 Άρθρο 9

2.2.9.1 Κείμενο

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 8, όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, και λαμβάνει κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης, η περίοδος αυτή μπορεί να διακόπτεται δύο μόνον φορές από άλλες δραστηριότητες, η συνολική διάρκεια των οποίων δεν υπερβαίνει τη μία ώρα. Κατά τη διάρκεια αυτής της κανονικής ημερήσιας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.
2. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό για να μεταβεί στον τόπο όπου θα αναλάβει ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ή για να επιστρέψει από τον τόπο αυτόν, και το οποίο δεν βρίσκεται στον τόπο διαμονής του οδηγού ή στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, δεν υπολογίζεται ως ανάπαυση ή ως διάλειμμα, εκτός εάν ο οδηγός βρίσκεται σε πορθμείο ή τρένο και έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.
3. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό οχήματος οδηγώντας όχημα που δεν εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού προς ή από ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και το οποίο δεν βρίσκεται στον τόπο διαμονής του οδηγού ή στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, υπολογίζεται ως «άλλη εργασία».

2.2.9.2 Παραβάσεις

Ανεπαρκής ημερήσια ανάπαυση	561- 8-2
Αδυναμία τήρησης αρχείου	561- 6-5

2.2.9.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

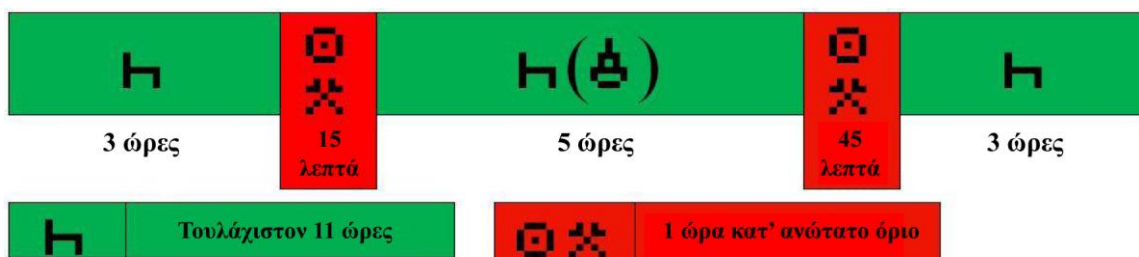
1. Η παρέκκλιση αυτή επιτρέπει στον οδηγό να διακόπτει την κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης (11 ώρες ή 3+9 ώρες) **δύο φορές** κατ' ανώτατο όριο όταν συνοδεύει όχημα σε σιδηρόδρομο ή πορθμείο. Η συνολική διάρκεια των διακοπών αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει τη 1 ώρα.
2. Κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε τμήματος μιας τέτοιας κατανεμημένης περιόδου ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει πρόσβαση σε κλίνη ή κουκέτα.
3. Για να ελέγξετε τη συμμόρφωση με τις λεπτομέρειες της παρέκκλισης αυτής, προσδιορίστε την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης που διακόπτεται και ελέγξτε ότι η σωρευτική διάρκειά της δεν υπερβαίνει τη 1 ώρα και ότι τα συστατικά μέρη των

διακεκομμένων περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης εξακολουθούν να αποτελούν από κοινού μια κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης.

Οι ελεγκτές πρέπει επίσης να ζητούν την προσκόμιση σιδηροδρομικού ή ακτοπλοϊκού εισιτηρίου προκειμένου να διευκολυνθεί η επαλήθευση της παρέκκλισης, αν και οι ελεγκτές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους ότι δεν εκδίδονται πάντα εισιτήρια από τις εταιρείες διαχείρισης πορθμείων.

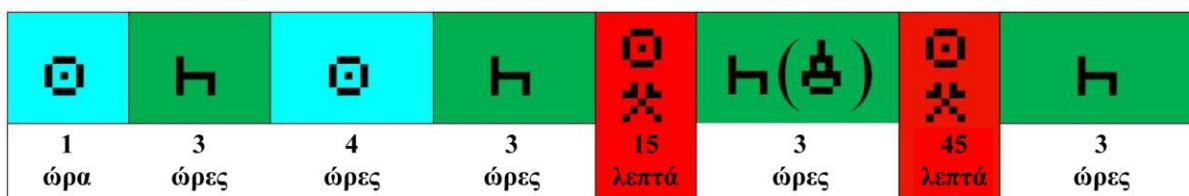
Σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι όροι αυτοί έχει διαπραχθεί παραβίαση της περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης (βλ. άρθρο 8) και η παραβίαση αυτή εξακολουθεί να υφίσταται μέχρι να ληφθεί κατάλληλη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης. (Βλ. επίσης παράρτημα, επεξηγηματική σημείωση αριθ. 6)

Ακολουθεί παράδειγμα στο οποίο φαίνεται πώς διακόπτεται μια κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης για την επιβίβαση σε πλοίο και την αποβίβαση από αυτό και γίνεται χρήση της παρέκκλισης αυτής:



Σημείωση: Η οδήγηση που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια μιας τέτοιας διακοπής δεν μπορεί, σύμφωνα με τον κανονισμό, να συνυπολογιστεί στην περίοδο ημερήσιας οδήγησης που ισχύει πριν και μετά την διακεκομμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης, ενώ προσμετράται στα εβδομαδιαία και δεκαπενθήμερα όρια οδήγησης. Η αντιστάθμιση για περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης μπορεί να προστεθεί σε περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης η οποία λαμβάνεται με τον τρόπο αυτό.

Παρακάτω: Διακοπή (σε πορθμείο) μιας κατανεμημένης περιόδου ανάπαυσης:



Σημείωση: Πρέπει να σημειωθεί ότι τέτοιες διακοπές δεν είναι επιτρεπτές στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης 9 ωρών λαμβάνεται κατά τη διάρκεια διαδρομής με πολλαπλή επάνδρωση. Για τη χρήση της παρέκκλισης αυτής, οι οδηγοί πολλαπλής επάνδρωσης πρέπει να λαμβάνουν **κανονική** περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 11 ωρών.

4. Ένας οδηγός που μεταβαίνει σε συγκεκριμένο τόπο, εκτός από την έδρα λειτουργίας του εργοδότη, ο οποίος υποδεικνύεται σε αυτόν από τον εργοδότη του, προκειμένου να αναλάβει και να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με ταχογράφο, εκπληρώνει υποχρέωση έναντι του εργοδότη του και ως εκ τούτου δεν είναι σε θέση να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του. Ως εκ τούτου, κάθε φορά που ο οδηγός μετακινείται προς ή από τόπο που δεν είναι ο τόπος διαμονής του ή η έδρα λειτουργίας του εργοδότη και όπου ο οδηγός αναλαμβάνει ή εγκαταλείπει όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, ανεξάρτητα από το εάν ο εργοδότης έδωσε οδηγίες για το πότε και πώς να ταξιδέψει ή εάν η απόφαση αυτή ελήφθη από τον οδηγό, θα πρέπει να καταγράφεται ως «άλλη εργασία» (ΔΕΕ υπόθεση 124/09).⁹⁾.

Επίσης, κάθε χρόνος που καταναλώνεται από οδηγό που οδηγεί όχημα που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής προς ή από τόπο που δεν αποτελεί τη συνήθη έδρα λειτουργίας του εργοδότη του ή τον τόπο διαμονής του οδηγού, στον οποίο ο οδηγός αναμένεται να αναλάβει ή να εγκαταλείψει όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής, θα πρέπει να καταγράφεται ως «άλλη εργασία». (Βλ. επίσης παράρτημα, επεξηγηματική σημείωση αριθ. 2)

5. Θεωρητικά αυτό σημαίνει ότι ένας οδηγός που ολοκληρώνει την εργάσιμη ημέρα του μακριά από τον συνήθη τόπο εργασίας του δεν μπορεί να εκτελέσει οποιαδήποτε περαιτέρω εργασία, όπως η οδήγηση προς τον τόπο διαμονής του, χωρίς να καταγράψει τη δραστηριότητα αυτή, διότι διαπράττει ενδεχομένως παράβαση.



Σε περίπτωση που υπάρχει υπόνοια εκτέλεσης δραστηριότητας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής η οποία έχει πραγματοποιηθεί χωρίς να έχει καταγραφεί, τότε ο οδηγός θα πρέπει να ερωτηθεί προκειμένου να διευκρινίσει τις ακριβείς δραστηριότητες που έχουν πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια των εν λόγω χρονικών περιόδων.

Εγγραφές που δείχνουν ότι ένας οδηγός έχει ολοκληρώσει τα καθήκοντά του σε έναν τόπο και τα έχει αναλάβει εκ νέου την επόμενη ημέρα σε διαφορετικό τόπο μπορεί να υποδεικνύουν αδυναμία καταγραφής των δραστηριοτήτων που ορίζονται στο άρθρο αυτό.

Στους οδηγούς που αναλαμβάνουν τον έλεγχο ενός οχήματος μακριά από τον τόπο διαμονής ή συνήθους απασχόλησής τους θα πρέπει να τίθενται ερωτήσεις σχετικά με τη διαδρομή που έχουν πραγματοποιήσει για τη συλλογή του οχήματος με σκοπό να διαπιστωθεί εάν ο οδηγός έχει παραλείψει να καταγράψει το σύνολο των δραστηριοτήτων του.

Η παράλειψη καταγραφής των δραστηριοτήτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής συνιστά παραβίαση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και χαρακτηρίζεται ως πολύ σοβαρή παράβαση.

2.2.10 Άρθρο 10

2.2.10.1 Κείμενο

1. Η επιχείρηση μεταφορών δεν αμείβει τους οδηγούς που απασχολεί ή διαθέτει, ακόμη και εάν οι αμοιβές έχουν τη μορφή επιδόματος ή μισθολογικής αύξησης, σε συνάρτηση με τις διανυόμενες αποστάσεις ή/και με τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εάν οι αμοιβές αυτές είναι τέτοιας φύσεως ώστε να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια ή/και να ενθαρρύνουν την παράβαση του παρόντος κανονισμού.
2. Η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να μπορούν να συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 καθώς και με το κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού. Η επιχείρηση μεταφορών δίδει κατάλληλες οδηγίες στον οδηγό και διενεργεί τακτικούς ελέγχους προκειμένου να διασφαλίζει την τήρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 καθώς και του κεφαλαίου II του παρόντος κανονισμού.
3. Η επιχείρηση μεταφορών είναι υπεύθυνη για τις παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς της επιχείρησης, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.
Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεωρούν εξ ολοκλήρου υπεύθυνες τις επιχειρήσεις, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαρτούν την εν λόγω ευθύνη από την παράβαση, εκ μέρους της επιχείρησης, των παραγράφων 1 και 2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξετάζουν οποιοδήποτε στοιχείο που ενδέχεται να αποδεικνύει ότι η επιχείρηση μεταφορών δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη για τη διαπραχθείσα παράβαση.
4. Οι επιχειρήσεις, οι αποστολείς, οι μεταφορείς φορτίων, οι διοργανωτές ταξιδιών, οι εργολάβοι, οι υπεργολάβοι και τα γραφεία απασχόλησης οδηγών εξασφαλίζουν ότι τα συμβατικά συμφωνούμενα ωράρια δρομολογίων πληρούν τον παρόντα κανονισμό.
5.
 - α) Επιχείρηση μεταφορών η οποία χρησιμοποιεί οχήματα εφοδιασμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:
 - i) εξασφαλίζει ότι όλα τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται από τη μονάδα επί του οχήματος και την κάρτα οδηγού με τη συχνότητα που ορίζει το κράτος μέλος. Επίσης, η επιχείρηση μεταφορών τηλεφορτώνει τα σχετικά δεδομένα συχνότερα ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηλεφορτώνονται όλα τα δεδομένα που αφορούν δραστηριότητες που εκτελούνται από την εν λόγω επιχείρηση ή για λογαριασμό της·
 - ii) εξασφαλίζει ότι όλα τα δεδομένα που τηλεφορτώνονται από τη μονάδα του οχήματος και την κάρτα του οδηγού φυλάσσονται επί τουλάχιστον δώδεκα μήνες μετά την καταγραφή τους και, σε περίπτωση που ζητηθούν από επιθεωρητή, τα δεδομένα αυτά πρέπει να είναι προσβάσιμα, είτε απευθείας είτε εξ αποστάσεως, από τις εγκαταστάσεις της επιχείρησης·
 - β) για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, η "τηλεφόρτωση" ερμηνεύεται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο παράρτημα IB κεφάλαιο I στοιχείο ιθ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85·
 - γ) η μέγιστη περίοδος εντός της οποίας τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται δυνάμει του στοιχείου α) σημείο i) αποφασίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2.

2.2.10.2 Παραβάσεις

Παραβάσεις της επιχείρησης εξαιτίας της αδυναμίας εξασφάλισης δεδομένων ταχογράφου.

2.2.10.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Το άρθρο αυτό αναθέτει την ευθύνη στις επιχειρήσεις. Οι παραβάσεις που περιγράφονται κατωτέρω στις παραγράφους 1.2 και 4 δεν μπορούν να διαπιστωθούν ή να διερευνηθούν με ρεαλιστικό και ορθό τρόπο κατά τους καθ' οδόν ελέγχους και είναι προτιμότερο να διερευνώνται κατά τη διάρκεια ελέγχων που διενεργούνται από τον επιχειρηματία στις εγκαταστάσεις του, όπου είναι πιθανό να υπάρχει πρόσβαση στα αναγκαία αποδεικτικά στοιχεία. Όταν υπάρχουν υποψίες για διευρυμένη ενοχή σε σχέση με διασυνοριακές μεταφορές, καλή πρακτική συνιστά η διαβίβαση κάθε συγκεντρωθείσας πληροφορίας στις αρχές επιβολής του κράτους μέλος «προέλευσης».

Όσον αφορά την παράβαση που διατυπώνεται στην παράγραφο 3 («ευθύνη επιχείρησης»), επιβάλλεται η παραπομπή στην εθνική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους.

Είναι πιθανό η εθνική νομοθεσία να επιβάλλει πρακτικούς περιορισμούς στη δυνατότητα ενός φορέα εφαρμογής να διώκει αλλοδαπή οντότητα για τους συγκεκριμένους τύπους κανονιστικών παραβάσεων.

Εντούτοις, οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τους καθ' οδόν ελέγχους μπορεί να είναι χρήσιμες για το κράτος μέλος, όσον αφορά τον εντοπισμό των επιχειρήσεων που ενδέχεται να χρήζουν επιθεώρησης.

Η παράβαση που ορίζεται στην παράγραφο 5 αφορά τις υποχρεώσεις της επιχείρησης να τηλεφορτώνει και να διασφαλίζει τα ψηφιακά δεδομένα και, ως εκ τούτου, αφορά κατά κύριο λόγο τις επιθεωρήσεις εταιρειών.

2.2.11 Άρθρο 11

2.2.11.1 Κείμενο

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει μεγαλύτερα κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης ή μικρότερα ανώτατα όρια για τη διάρκεια οδήγησης από τα καθοριζόμενα στα άρθρα 6 έως και 9, για τις οδικές μεταφορές που εκτελούνται εξ ολοκλήρου εντός της επικρατείας του. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις αντίστοιχες συλλογικές ή άλλες συμβάσεις μεταξύ των κοινωνικών εταίρων. Ωστόσο, ο παρών κανονισμός εξακολουθεί να ισχύει για τους οδηγούς που εκτελούν διεθνείς μεταφορές.

2.2.11.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.11.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Ενώ τα επιμέρους κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν αυστηρότερα όρια από αυτά που επιβάλλονται με τον παρόντα κανονισμό, οι κανονισμοί (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 εξακολουθούν να ισχύουν για τις διεθνείς διαδρομές.

Οι τυπικοί έλεγχοι πρέπει να εξακολουθούν να εφαρμόζονται στους οδηγούς/οχήματα που εκτελούν διεθνείς διαδρομές.

Οι έλεγχοι επιβολής στα κράτη μέλη που έχουν θεσπίσει αυστηρότερο καθεστώς για τις εθνικές διαδρομές θα διενεργούνται σύμφωνα με τη δική τους εθνική νομοθεσία.

2.2.12 Άρθρο 12

2.2.12.1 Κείμενο

Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια και για να μπορέσει να φθάσει σε κατάλληλο τόπο στάθμευσης, ο οδηγός μπορεί να παρεκκλίνει από τα άρθρα 6 έως 9 εφόσον αυτό είναι απαραίτητο για την ασφάλεια των προσώπων, του οχήματος ή του φορτίου του. Ο οδηγός αναφέρει τον λόγο της παρέκκλισης χειρογράφως στο φύλλο καταγραφής της συσκευής ελέγχου ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή στο πρόγραμμα υπηρεσίας το αργότερο κατά την άφιξη του στον κατάλληλο τόπο στάθμευσης.

2.2.12.2 Παραβάσεις

Καμία (μολονότι μπορεί να εξαρτάται από την εθνική νομοθεσία)· εάν όμως η εξαίρεση δεν εφαρμόζεται σωστά από τον οδηγό, τότε πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο διάπραξης παράβασης σε σχέση με τα άρθρα 6 έως 9.

2.2.12.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια και για να μπορέσει να φθάσει σε κατάλληλο τόπο στάθμευσης, ο οδηγός μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες της ΕΕ στον βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο για την ασφάλεια των προσώπων (συμπεριλαμβανομένων των επιβατών), του οχήματος ή του φορτίου του.

Οι οδηγοί πρέπει να επισημαίνουν την αιτία της αναχώρησης στο πίσω μέρος των φύλλων καταγραφής του ταχογράφου τους (εάν χρησιμοποιούν αναλογικές καταγραφές) ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή προσωρινό φύλλο (εάν χρησιμοποιούν ψηφιακό ταχογράφο), το αργότερο μέχρι να φθάσουν σε κατάλληλο τόπο στάθμευσης.

Σύμφωνα με την απόφαση του ΔΕΕ στην υπόθεση C-235/94¹⁰, η εξαίρεση αυτή μπορεί να εφαρμοστεί μόνο σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η αδυναμία συμμόρφωσης προς τους κανόνες που διέπουν τις ώρες οδήγησης ανακύπτει απρόβλεπτα κατά τη διάρκεια μιας διαδρομής. Με άλλα λόγια, δεν επιτρέπονται οι προγραμματισμένες παραβιάσεις των κανόνων. Αυτό συνεπάγεται ότι όταν προκύπτει ένα απρόβλεπτο συμβάν, εναπόκειται στον οδηγό να αποφασίσει κατά πόσον είναι απαραίτητη η παρέκκλιση από τους κανόνες. Κατά την απόφασή του αυτή, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη διασφάλισης της οδικής ασφάλειας κατά την εξέλιξη της διαδρομής.

Οι ελεγκτές πρέπει:

- να επαληθεύουν την ακριβή φύση του συμβάντος που ώθησε τον οδηγό να κάνει χρήση των διατάξεων του παρόντος άρθρου. Να γνωρίζουν τις ειδικές περιπτώσεις που περιέχονται στην **επεξηγηματική σημείωση αριθ. 1**.
- να ελέγχουν τις καταγραφές για την επαλήθευση της εξαίρεσης.
- να ελέγχουν ότι η εξαίρεση αυτή χρησιμοποιείται προκειμένου να καταστεί εφικτή η μετάβαση σε κατάλληλο σημείο στάθμευσης. *Σημείωση:* δεν πρόκειται για εν λευκώ εξουσιοδότηση για την ολοκλήρωση της διαδρομής. *Ωστόσο, οι εξεταστές θα πρέπει*

επίσης να λαμβάνουν υπόψη ότι κατά τον χρόνο του ελέγχου ενδέχεται ο οδηγός να μην έχει φθάσει σε κατάλληλο τόπο στάθμευσης και επομένως ενδέχεται να μην έχει επισημανθεί η παρέκκλιση από τους κανόνες. Σε τέτοιες περιπτώσεις μια τέτοια παράλειψη δεν πρέπει να εκλαμβάνεται ως παράβαση.

- να ελέγχουν κατά πόσον ο τόπος στάθμευσης που επιλέχθηκε ήταν ο πρώτος κατάλληλος τόπος που εντόπισε στη διαδρομή του.
- να ελέγχουν για τυχόν συστηματική και επαναλαμβανόμενη χρήση της εξαιρέσης ανατρέχοντας σε προηγούμενες καταγραφές.

Εάν η εν λόγω εξαίρεση προβάλλεται εσφαλμένα, να ελέγχουν για την ύπαρξη των παραβάσεων των άρθρων 6 έως 9.

2.2.13 Άρθρο 13

2.2.13.1 Κείμενο

1. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι του άρθρου 1, κάθε κράτος μέλος μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τα άρθρα 5 έως 9 και να καθιστά τις εξαιρέσεις αυτές αντικείμενο μεμονωμένων προϋποθέσεων στο έδαφός του ή κατόπιν συναίνεσης των ενδιαφερομένων κρατών, στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, στις μεταφορές με τα εξής οχήματα:

α) οχήματα που ανήκουν ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από δημόσιες αρχές για την εκτέλεση οδικών μεταφορών οι οποίες δεν ανταγωνίζονται τις ιδιωτικές επιχειρήσεις μεταφορών·

β) οχήματα που χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της οικείας επιχειρηματικής δραστηριότητας σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης·

γ) γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες που χρησιμοποιούνται για γεωργικές ή δασοκομικές δραστηριότητες σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης, στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα·

δ) οχήματα ή συνδυασμός οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται:

- από φορείς παροχής καθολικής υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 της οδηγίας 97/67/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών [11], για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας, ή
- για να μεταφέρουν υλικά, εξοπλισμό ή μηχανήματα προς χρήση από τον οδηγό κατά την άσκηση του επαγγέλματός του.

Τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται μόνον σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης, και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των εν λόγω οχημάτων δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά επιφάνειας κάτω των 2300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα·

στ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης και κινούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο ή ηλεκτρισμό, το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οποίων, συμπεριλαμβανομένου του βάρους των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους·

ζ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για μαθήματα και εξετάσεις οδήγησης αυτοκινήτου για την απόκτηση άδειας οδήγησης ή πιστοποιητικού επαγγελματικής ικανότητας, εφόσον δεν χρησιμοποιούνται για επαγγελματικές μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών·

η) οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεων, αντιπλημμυρικής προστασίας, ύδρευσης, συντήρησης των δικτύων αερίου και ηλεκτρισμού, συντήρησης και ελέγχου του οδικού δικτύου, κατ' οίκον συλλογής των οικιακών απορριμμάτων και διάθεσης αυτών, καθώς και από τις υπηρεσίες τηλεγράφου και τηλεφωνίας, ραδιοφωνικής και τηλεοπτικής εκπομπής και ανίχνευσης ραδιοηλεκτρικών πομπών ή δεκτών·

θ) οχήματα με 10 έως 17 θέσεις που χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για τη μη επαγγελματική μεταφορά επιβατών·

ι) ειδικά οχήματα που μεταφέρουν τον εξοπλισμό τσίρκων ή πανηγυριών·

ια) οχήματα με ειδικό εξοπλισμό για κινητά προγράμματα, πρωταρχικός σκοπός των οποίων είναι η χρήση τους ως εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων όταν είναι σταθμευμένα·

ιβ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή γάλακτος από αγροκτήματα και την επιστροφή στα αγροκτήματα των δοχείων γάλακτος ή των γαλακτοκομικών προϊόντων που προορίζονται για τη διατροφή των ζώων·

ιγ) ειδικά οχήματα μεταφοράς χρημάτων ή/και τιμαλφών·

ιδ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ζωικών αποβλήτων ή σφαγίων που δεν προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση·

ιε) οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε οδούς εντός εγκαταστάσεων κεντρικών σταθμών, όπως είναι οι λιμένες, οι λιμένες για συνδυασμένες μεταφορές και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί·

ιστ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ζώντων ζώων από αγροκτήματα σε τοπικές αγορές και αντιστρόφως ή από αγορές προς τοπικά σφαγεία σε ακτίνα έως 50 χιλιομέτρων.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τις εξαιρέσεις που χορηγούν δυνάμει της παραγράφου 1 και η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

3. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν διακυβεύονται οι στόχοι που ορίζονται στο άρθρο 1 και παρέχεται επαρκής προστασία στους οδηγούς, τα κράτη μέλη δύνανται, κατόπιν εγκρίσεως της Επιτροπής, να παραχωρούν, για την επικράτειά τους, ήσσονες εξαιρέσεις από τον παρόντα κανονισμό για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε προκαθορισμένες περιοχές με πυκνότητα πληθυσμού κατώτερη από πέντε κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο, στις εξής περιπτώσεις:

- για εσωτερικές τακτικές μεταφορές επιβατών, εφόσον το ωράριό τους έχει επιβεβαιωθεί από τις αρχές, για τις οποίες είναι δυνατό να επιτρέπονται μόνον εξαιρέσεις όσον αφορά τα διαλείμματα, και
- για εσωτερικές οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, είτε πραγματοποιούνται για ίδιο λογαριασμό είτε επί μισθώσει ή επ' αμοιβή, οι οποίες δεν έχουν συνέπειες στην ενιαία αγορά και είναι αναγκαίες για να διατηρηθούν ορισμένοι βιομηχανικοί κλάδοι στο σχετικό έδαφος και εφόσον οι διατάξεις για εξαίρεση από τον παρόντα κανονισμό προβλέπουν περιορισμό σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα.

Η οδική μεταφορά δυνάμει της εν λόγω εξαίρεσης μπορεί να περιλαμβάνει διαδρομή σε περιοχή με πυκνότητα πληθυσμού ίση ή ανώτερη από πέντε κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο μόνον για να τελειώσει ή να αρχίσει το ταξίδι. Ο χαρακτήρας και το πεδίο εφαρμογής των μέτρων αυτών είναι αναλογικά.

2.2.13.2 Παραβάσεις

Καμία, εάν εφαρμόζεται ορθώς η εξαίρεση.

2.2.13.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Οι ελεγκτές πρέπει να επαληθεύουν τη χρήση της εξαίρεσης αυτής εξακριβώνοντας τις λεπτομέρειες της διαδρομής, τη χρήση του οχήματος, τη φύση του ειδικού εξοπλισμού του οχήματος και τα στοιχεία του φορτίου μέσω συνεννόησης με τον οδηγό. Υπενθυμίζεται ότι το άρθρο αυτό χορηγεί εξαιρέσεις μόνο από τα άρθρα 5 έως 9.

Σημείωση: Η αντίστοιχη εξαίρεση από την υποχρέωση για τοποθέτηση (και χρήση) ταχογράφου περιέχεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Οι ελεγκτές πρέπει επίσης να γνωρίζουν ότι ο οδηγός ή ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να μην έχει συνειδητοποιήσει ότι ισχύει συγκεκριμένη εξαίρεση και να επιχειρεί να συμμορφωθεί με τον κανονισμό (ΕΚ) 516/2006 κ.λπ., ενώ ισχύουν άλλοι κανόνες.

Πρόκειται για τις **εθνικές** παρεκκλίσεις οι οποίες διαφέρουν ανά κράτος μέλος και ισχύουν συχνά μόνο εντός των εθνικών συνόρων των κρατών μελών, μολονότι ενδέχεται να έχει συναφθεί τοπική συμφωνία μεταξύ των γειτονικών κρατών η οποία επιτρέπει την αμοιβαία αναγνώριση (π.χ. Ηνωμένο Βασίλειο και Ιρλανδία).

Ανατρέξτε στην εγχώρια νομοθεσία για περαιτέρω καθοδήγηση.

Οι δραστηριότητες που διεξάγονται στο πλαίσιο των παρεκκλίσεων αυτών θα πρέπει να καταχωρούνται ως άλλη εργασία, εφόσον πραγματοποιούνται σε συνδυασμό με την οδήγηση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής κατά τη διάρκεια της εργάσιμης ημέρας.

Η εσφαλμένη εφαρμογή παρέκκλισης από οδηγό πρέπει να καταλήγει σε λεπτομερή επιθεώρηση με βάση τους κανονισμούς (ΕΚ) 561/2006 και (ΕΟΚ) 3821/85.

Όταν καθίσταται αναγκαία η επαλήθευση μιας ισχυριζόμενης παρέκκλισης, ο δικτυακός τόπος της ΕΕ:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/driving_time_en.htm

προσφέρει πρόσβαση σε έναν οριστικό κατάλογο των εθνικών παρεκκλίσεων που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, οι ελεγκτές θα πρέπει να τις γνωρίζουν όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους.

2.2.14 Άρθρο 14

2.2.14.1 Κείμενο

1. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι του άρθρου 1, τα κράτη μέλη μπορούν, μετά από άδεια της Επιτροπής, να χορηγούν εξαιρέσεις από την εφαρμογή των άρθρων 6 έως 9 για μεταφορές που εκτελούνται σε έκτακτες περιστάσεις.
2. Σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν προσωρινή εξαίρεση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες, η οποία κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή.
3. Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για κάθε εξαίρεση που χορηγείται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

2.2.14.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.14.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Ο κανονισμός επιτρέπει στα κράτη μέλη (κατόπιν αιτήματος προς την Επιτροπή) να αμβλύνουν τις απαιτήσεις για συμμόρφωση με τα όρια οδήγησης που επιβάλλονται στα άρθρα 6 έως 9. Ομοίως, τα κράτη μέλη μπορούν να ανταποκριθούν σε έκτακτες περιστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. (π.χ. ακραίες καιρικές συνθήκες που προκαλούν αναστάτωση ή επιδημία αφθώδους πυρετού στο Ηνωμένο Βασίλειο) και να χορηγούν προσωρινές εξαιρέσεις για χρονικό διάστημα έως και 30 ημέρες, με παράλληλη γνωστοποίηση στην Επιτροπή.

Ενώ κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε κατάστασης έκτακτης ανάγκης οι ελεγκτές είναι πιθανό να γνωρίζουν την ύπαρξη μιας τέτοιας ελαστικότητας, θα πρέπει, ωστόσο, να λαμβάνουν υπόψη το ενδεχόμενο να έχει εφαρμοστεί μια τέτοια ελαστικότητα ακόμη και όταν ελέγχουν τις καταγραφές σε χρονικό σημείο μετά την παρέλευση του συμβάντος.

Όταν ένας οδηγός ισχυρίζεται ότι οι παραβάσεις του κανονισμού δεν συνιστούσαν παραβάσεις, αλλά ήταν εγκεκριμένες χάριν της ελαστικότητας του κανονισμού, πρέπει να ζητείται από τον οδηγό αντίγραφο της άδειας. Εάν δεν μπορεί να προσκομισθεί τέτοιο αντίγραφο, τότε η επαλήθευση πρέπει να ζητείται από την Επιτροπή, η οποία πρέπει να λαμβάνει γνώση κάθε τέτοιας άδειας.

Ενημερωμένος κατάλογος βρίσκεται στην ακόλουθη ιστοσελίδα:

http://ec.europa.eu/transport/road/social_provisions/driving_time/doc/temporary-relaxation-of-drivers.pdf

Δεδομένου ότι πρόκειται για μια ελαστικότητα του κανονισμού που ισχύει σε τοπικό επίπεδο, μπορεί να αναμένεται ότι η αρμόδια αρχή την έχει γνωστοποιήσει στους ελεγκτές. Επομένως οι ελαστικότερες απαιτήσεις αφορούν άλλα κράτη μέλη μόνο όταν ο οδηγός εισέρχεται εν συνεχεία σε άλλο κράτος μέλος και προσκομίζει προς έλεγχο καταγραφές που περιέχουν

καταφανείς παραβάσεις, οι οποίες ενδέχεται να είναι στην πραγματικότητα εγκεκριμένες παραβάσεις.

Ο ελεγκτής θα πρέπει επομένως να επιβεβαιώνει την ύπαρξη οποιασδήποτε ισχυριζόμενης ελαστικότητας και σε εκείνες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες δεν καθίσταται δυνατή η επιβεβαίωση τότε ισχύουν τα όρια που επιβάλλονται από τα άρθρα 6 έως 9.

2.2.15 Άρθρο 15

2.2.15.1 Κείμενο

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οδηγοί των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχείο α) καλύπτονται από εθνικούς κανόνες οι οποίοι παρέχουν επαρκή προστασία όσον αφορά τους επιτρεπόμενους χρόνους οδήγησης καθώς και τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που επιβάλλονται.

2.2.15.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.15.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Το άρθρο αυτό απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίζουν κανόνες σχετικά με την οδήγηση και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών των οχημάτων που εξαιρούνται από τους κανόνες αυτούς βάσει του άρθρου 3 στοιχείο α). Οι κανόνες αυτοί άπτονται αποκλειστικά εθνικού ενδιαφέροντος.

2.16 Άρθρο 16

2.2.16.1 Κείμενο

1. Όταν το όχημα δεν είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, οι παράγραφοι 2 και 3 του παρόντος άρθρου ισχύουν για:

- α) τακτικές εθνικές μεταφορές επιβατών και
- β) τακτικές διεθνείς μεταφορές επιβατών, μεταξύ σημείων που βρίσκονται σε απόσταση 50 χιλιομέτρων κατ' ευθεία γραμμή από τα σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών και για διαδρομές το μήκος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα.

2. Η επιχείρηση καταρτίζει πίνακα δρομολογίων και πρόγραμμα υπηρεσίας, τα οποία περιέχουν, για κάθε οδηγό, το όνομα, τη βάση του οδηγού, καθώς και το προκαθορισμένο ωράριο για τις διάφορες περιόδους οδήγησης, άλλης εργασίας, διαλειμμάτων και διαθεσιμότητας.

Κάθε οδηγός που εκτελεί υπηρεσία της παραγράφου 1 φέρει μαζί του απόσπασμα του προγράμματος υπηρεσίας και αντίγραφο του πίνακα δρομολογίων.

3. Το πρόγραμμα υπηρεσίας:

- α) περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία της παραγράφου 2 για χρονικό διάστημα που καλύπτει τις 28 προηγούμενες ημέρες τουλάχιστον· τα στοιχεία αυτά πρέπει να ενημερώνονται τακτικά και τουλάχιστον μία φορά το μήνα·
- β) υπογράφεται από τον προϊστάμενο της επιχείρησης μεταφορών ή από εξουσιοδοτημένο εκπρόσωπό του·
- γ) φυλάσσεται από την επιχείρηση μεταφορών επί ένα έτος μετά τη λήξη της περιόδου που καλύπτει. Η επιχείρηση μεταφορών χορηγεί απόσπασμα του προγράμματος υπηρεσίας στους ενδιαφερόμενους οδηγούς κατόπιν αιτήματός τους· και
- δ) συντάσσεται και παραδίδεται στον εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή κατόπιν αιτήματός του.

Σημειώσεις

Το άρθρο 16 έπαυσε να ισχύει από την 31/12/2007 (βλ. άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 το οποίο τροποποίησε το άρθρο 3 του 3821/85).

2.2.17 Άρθρα 17, 18

Τα άρθρα αυτά δεν εξετάζονται εν προκειμένω εφόσον δεν έχουν καμία συνάφεια με την δραστηριότητα της καθ' οδόν επιβολής του νόμου.

2.2.18 Άρθρο 19

2.2.18.1 Κείμενο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιζέται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μιας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες περί κυρώσεων έως την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 29 δεύτερο εδάφιο. Η Επιτροπή ενημερώνει αναλόγως τα κράτη μέλη.

2. Ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού που διαπιστώνεται στην επικράτειά του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

Κατ' εξαίρεση, όταν διαπιστώνεται παράβαση:

- η οποία δεν διεπράχθη στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους, και
- η οποία διεπράχθη από επιχείρηση η οποία είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από οδηγό του οποίου ο τόπος απασχόλησης είναι σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα,

ένα κράτος μέλος δύναται, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2009, αντί να επιβάλει κύρωση, να κοινοποιεί τα στοιχεία της παράβασης στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή της τρίτης χώρας όπου είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση ή όπου έχει τον τόπο απασχόλησής του ο οδηγός.

3. Όταν ένα κράτος μέλος κινεί διαδικασία ή επιβάλλει κυρώσεις για συγκεκριμένη παράβαση, παρέχει στον οδηγό τις οφειλόμενες αποδείξεις γραπτώς.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι εφαρμόζεται σύστημα αναλογικών κυρώσεων, στις οποίες ενδέχεται να περιλαμβάνονται οικονομικές κυρώσεις, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό ή τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 εκ μέρους επιχειρήσεων ή συνεργαζόμενων αποστολέων, μεταφορέων φορτίων, διοργανωτών ταξιδιών, εργολάβων, υπεργολάβων και γραφείων απασχόλησης οδηγών.

2.2.18.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.18.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Σε έναν καθ' οδόν έλεγχο, οι ελεγκτές θα πρέπει να γνωρίζουν ότι το άρθρο αυτό τους δίνει τη δυνατότητα να διώκουν οδηγούς (και φορείς εκμετάλλευσης) για τις παραβιάσεις των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 οι οποίες έχουν διαπιστωθεί ότι έχουν λάβει χώρα στην επικράτεια άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας. Η ακριβής διατύπωση του άρθρου

υποδηλώνει ότι η εξουσία αυτή δεν επεκτείνεται σε περιπτώσεις παραβίασης του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85, μολονότι αυτό μπορεί να εξαρτάται από τη διατύπωση της εκτελεστικής νομοθεσίας που θεσπίζεται από τα επιμέρους κράτη μέλη.

2.2.19 Άρθρο 20

2.2.19.1 Κείμενο

1. Ο οδηγός τηρεί οιοδήποτε αποδεικτικό στοιχείο παρέχεται από κράτος μέλος όσον αφορά τις επιβληθείσες κυρώσεις ή την κίνηση διαδικασιών, μέχρις ότου η ίδια αυτή παραβίαση του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί πλέον να οδηγήσει σε δεύτερη διαδικασία ή κύρωση, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. Ο οδηγός προσκομίζει τα αποδεικτικά στοιχεία της παραγράφου 1 κατόπιν αιτήματος.
3. Ο οδηγός που απασχολείται ή είναι στη διάθεση περισσότερων της μιας επιχειρήσεων μεταφορών υποχρεούται να παρέχει σε κάθε επιχείρηση επαρκείς πληροφορίες ώστε να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωσή τους με το κεφάλαιο II.

2.2.19.2 Παραβάσεις

Καμία

2.2.19.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Οι ελεγκτές πρέπει να προσμένουν την παροχή αποδεικτικών στοιχείων που αφορούν την κίνηση διαδικασιών ή κυρώσεις σε διάφορες μορφές.

Το πρότυπο εγκεκριμένο έντυπο CORTE που έχει εγκριθεί από ορισμένα κράτη μέλη έχει διαμορφωθεί με βάση την παρόμοια απαίτηση που περιέχεται στο παράρτημα 1 της οδηγίας 2000/30/ΕΕ, που αφορά την καταγραφή των αποτελεσμάτων ενός καθ' οδόν τεχνικού ελέγχου.

Στη βασική της μορφή, η απόδειξη αυτή μπορεί να λάβει τη μορφή ενός υπογεγραμμένου μηνύματος σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή ταχυγραφικό διάγραμμα.

Η μη προσκόμιση των προαναφερθέντων αποδεικτικών στοιχείων της κύρωσης καθιστά τον οδηγό επιδεκτικό επιβολής περαιτέρω κυρώσεων για την ίδια παράβαση. Εάν μια τέτοια περαιτέρω κύρωση έχει επιβληθεί και τα αποδεικτικά στοιχεία της προηγούμενης κύρωσης παρέχονται εκ των υστέρων, τότε η δεύτερη κύρωση πρέπει να ανακληθεί.

2.2.20 Άρθρο 21

2.2.20.1 Κείμενο

Για να αντιμετωπίσουν περιπτώσεις παράβασης της παρούσας οδηγίας οι οποίες ενδέχεται να θέσουν σαφώς σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια, τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούν τις αρμόδιες αρχές να προβαίνουν σε ακινητοποίηση του οχήματος μέχρις ότου αρθεί το αίτιο της παράβασης. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν στον οδηγό περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης. Επίσης τα κράτη μέλη μπορούν, όπου θεωρούν αναγκαίο, να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια μιας επιχείρησης, εάν η επιχείρηση είναι εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος ή να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια οδήγησης ενός οδηγού. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2, εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό την προαγωγή της εναρμονισμένης εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

2.2.20.2 Παραβάσεις

Καμία

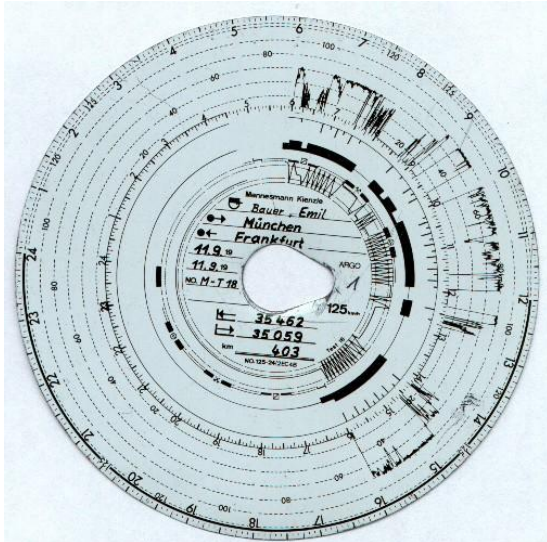
2.2.20.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Το άρθρο αυτό εξουσιοδοτεί τα κράτη μέλη να θεσπίζουν νομοθεσία που επιτρέπει την ακινητοποίηση του οχήματος που σχετίζεται με την παραβίαση του οδηγού και την επιβολή διοικητικών κυρώσεων εις βάρος φορέων εκμετάλλευσης και οδηγών. Δεν έχουν θεσπίσει όλα τα κράτη μέλη μέτρα που επιτρέπουν την απαγόρευση ή την ακινητοποίηση.

2.2.21 Άρθρα 22 έως 29

Τα άρθρα αυτά δεν εξετάζονται εν προκειμένω εφόσον δεν εμφανίζουν καμία συνάφεια με τη δραστηριότητα της καθ' οδόν επιβολής του νόμου, μολονότι οι ελεγκτές πρέπει να γνωρίζουν ότι με το άρθρο 27 παράγραφος 1 τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3821/85 και, κατά συνέπεια, ορίζει τα ταξινομημένα οχήματα των κρατών μελών που πρέπει να τοποθετούν ψηφιακούς ταχογράφους

3. Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 – Κανόνες για τον εξοπλισμό ταχογράφου και την τήρηση αρχείων



3.1 Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85

Ο εξοπλισμός του ταχογράφου πραγματοποιεί τις απαραίτητες καταγραφές που είναι ζωτικής σημασίας για κάθε έλεγχο συμμόρφωσης που διενεργείται από ελεγκτές. Οι καταγραφές αυτές αποτυπώνονται είτε σε φύλλο καταγραφής ταχογράφου είτε σε ψηφιακά αρχεία δεδομένων και συλλέγονται είτε αυτόματα είτε δια χειρός (του οδηγού). Ως επί το πλείστον, η επιθεώρηση των καταγραφών αυτών είναι που επιτρέπει στους ελεγκτές να διαπιστώσουν κατά πόσον έχουν τηρηθεί οι κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3821/85 ορίζει ορισμένα τεχνικά ζητήματα σε σχέση με την έγκριση τύπου, την εγκατάσταση και τον έλεγχο των οργάνων αυτών, και υποχρεώνει τους οδηγούς να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του.

Η λεπτομερής μελέτη του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος εγγράφου και θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο εν λόγω κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε κράτη μέλη της ΕΕ, μολονότι η συμμόρφωση με τον κανονισμό αυτό θεωρείται ότι είναι επαρκής για τη συμμόρφωση με απαιτήσεις παρόμοιας διατύπωσης της AETR.

Οι απαιτήσεις με τη μεγαλύτερη συνάφεια οι οποίες ρυθμίζουν τη χρήση των ταχογράφων περιέχονται στα άρθρα 3 και 13 έως 16. Τα άρθρα αυτά επιβάλλουν αυστηρές και λεπτομερείς υποχρεώσεις στους οδηγούς και θα συμβάλλουν στη διαπίστωση πολλών παραβάσεων που διαπιστώνονται κατά τους καθ' οδόν ελέγχους που διενεργούνται από ελεγκτές.

Χωρίς την τήρηση του κανονισμού δεν καθίσταται δυνατή μια ρεαλιστική αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006. Ο ελεγκτής θα παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 και την ίδια στιγμή θα διασφαλίζει ότι πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85.

Οι ελεγκτές πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τους κανονισμούς αυτούς και ικανοί να διεξάγουν έλεγχο και αξιολόγηση των καταγραφών του ταχογράφου.

3.1.1 Άρθρο 3

3.1.1.1 Κείμενο

1. Η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Τα οχήματα του άρθρου 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και τα οχήματα τα οποία είχαν εξαιρεθεί από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 αλλά τα οποία δεν εξαιρούνται πλέον δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 υποχρεούνται να συμμορφωθούν με την παρούσα απαίτηση έως τις 31 Δεκεμβρίου 2007.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα του άρθρου 13 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται, κατόπιν αδειάς της Επιτροπής, να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν για τις εθνικές μεταφορές την εγκατάσταση και τη χρησιμοποίηση συσκευής ελέγχου, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, σε όλα τα οχήματα για τα οποία δεν απαιτείται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1.

3.1.1.2 Παραβάσεις

Οι ταχογράφοι που δεν έχουν τοποθετηθεί σύμφωνα με τους κανόνες

3.1.1.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Οι ελεγκτές πρέπει να ελέγχουν ότι τα μη εξαιρούμενα οχήματα είναι εξοπλισμένα με συσκευή ελέγχου ταχογράφου ορθού τύπου και ότι η τοποθέτησή του ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85.

Το άρθρο αυτό προβλέπει την εξαίρεση από την τοποθέτηση ενός ταχογράφου των οχημάτων που εκτελούν οδικές μεταφορές, όπως αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) No.561/2006.

Σημειώστε ότι τα οχήματα που είναι ταξινομημένα σε τρίτες χώρες AETR δύνανται να συμμορφώνονται με το άρθρο 10 της AETR τηρώντας τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, χωρίς αυτός να αποτελεί τον μόνο τρόπο συμμόρφωσης. Οι απαιτήσεις της AETR όσον αφορά την κατασκευή, τη χρήση και την εγκατάσταση, αντικατοπτρίζουν σε μεγάλο βαθμό τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και δεν πρόκειται να ερευνηθούν στο παρόν έγγραφο. Ως εκ τούτου, οι ελεγκτές πρέπει να μεριμνούν, κατά τον προσδιορισμό των παραβάσεων που σχετίζονται με την κατασκευή, τη χρήση και την εγκατάσταση των συστημάτων ελέγχου που είναι τοποθετημένα σε οχήματα που έχουν ταξινομηθεί σε τρίτες χώρες της AETR, ότι γίνεται επίκληση της ορθής απαίτησης.

3.1.2 Άρθρο 13

3.1.2.1 Κείμενο

Ο εργοδότης και οι οδηγοί μεριμνούν για την καλή λειτουργία και χρησιμοποίηση της συσκευής ελέγχου, αφενός, και της κάρτας του οδηγού, αφετέρου, εφόσον αυτός καλείται να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I B.

3.1.2.2 Παραβάσεις

Αδυναμία διασφάλισης της καλής λειτουργίας της συσκευής ελέγχου του ταχογράφου. Χρήση οχήματος με ελαττωματικό ταχογράφο – πρόκειται για πολύ σοβαρές παραβάσεις.

3.1.2.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Κατά τη διάρκεια ενός καθ' οδόν ελέγχου, οι ελεγκτές πρέπει να παρακολουθούν την καλή λειτουργία του ταχογράφου εξετάζοντας τα παραχθέντα αρχεία και επιθεωρώντας τις διαγνωστικές εκθέσεις που διατίθενται για τα διάφορα συστήματα ταχογράφου. Τυχόν ελάττωμα που επηρεάζει την ακριβή καταγραφή των δραστηριοτήτων του οδηγού θα μπορούσε επίσης να περιορίσει την ικανότητα του ελεγκτή να παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς.

Αναλογικοί ταχογράφοι

Ελλείποντα ή απευθυγραμμισμένα ίχνη, η παρουσία ιχνών που υποδεικνύουν βλάβη (π.χ. εκτροπές πλήρους κλίμακας ή ίχνη μπλοκαρίσματος) ή ίχνη τυχόν ασυνήθιστης δραστηριότητας αποτελούν ικανοποιητικές ενδείξεις ότι ο ταχογράφος δεν λειτουργεί όπως θα έπρεπε.

Ψηφιακοί ταχογράφοι

Η κάρτα οδηγού αποτελεί αναπόσπαστο μέρος ενός συστήματος ψηφιακού ταχογράφου και η καλή λειτουργία της κάρτας καθαυτής απαιτείται ρητά στο άρθρο αυτό.

Πληροφορίες σχετικά με δυσλειτουργίες, σφάλματα και ελαττώματα μπορεί να έχουν καταγραφεί στο αρχείο «συμβάντων και ελαττωμάτων» που περιέχεται στη μονάδα επί οχήματος.

Οι ελεγκτές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη, εάν είναι εμφανές, το γεγονός ότι τυχόν τέτοιο ελάττωμα έχει μόλις παρουσιαστεί (π.χ. καθ' οδόν) και να επιτρέπουν την επισκευή. Επισημαίνεται ότι το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 ορίζει ότι «σε περίπτωση βλάβης ή ελαττωματικής λειτουργίας της συσκευής ελέγχου, ο εργοδότης οφείλει να μεριμνήσει ώστε να επισκευαστεί από εξουσιοδοτημένο τεχνικό ή συνεργείο, αμέσως μόλις το επιτρέψουν οι περιστάσεις. Αν το όχημα δεν δύναται να επιστρέψει στις εγκαταστάσεις της επιχειρήσεως εντός μιας εβδομάδας από την ημέρα της βλάβης ή της ανακαλύψεως της πλημμελούς λειτουργίας, η επισκευή πρέπει να γίνει καθ' οδόν.»

Εντούτοις, οι εξεταστές πρέπει να αναζητήσουν αποδεικτικά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα ελαττώματα του ταχογράφου υφίστανται εδώ και καιρό και δεν έχουν μόλις προκύψει, ώστε να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα επιβολής.

Ένας προφανώς δυσλειτουργικός ταχογράφος μπορεί επίσης να υποδεικνύει ότι οι καταγραφές έχουν ή είχαν παραποιηθεί και οι ελεγκτές πρέπει να το λαμβάνουν υπόψη κατά τη διερεύνηση των συγκεκριμένων τύπων σφαλμάτων.

3.1.3 Άρθρο 14

3.1.3.1 Κείμενο

1. Ο εργοδότης εφοδιάζει με επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής τους οδηγούς οχημάτων εξοπλισμένων με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I, έχοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα αυτών των φύλλων, τη διάρκεια της υπηρεσίας και την ενδεχόμενη ανάγκη να αντικατασταθούν φύλλα που ενδεχομένως καταστράφηκαν ή κατασχέθηκαν από ελεγκτή. Ο εργοδότης χορηγεί στους οδηγούς μόνο φύλλα εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα για τη χρησιμοποίησή τους στη συσκευή που είναι τοποθετημένη επί του οχήματος. Εφόσον το όχημα διαθέτει συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I B, ο εργοδότης και ο οδηγός μεριμνούν ώστε, ανάλογα και με τη διάρκεια της υπηρεσίας, η αναφερόμενη στο παράρτημα I B εκτύπωση κατόπιν εντολής να μπορεί να γίνεται σωστά σε περίπτωση ελέγχου.
2. Η επιχείρηση φυλάσσει φύλλα καταγραφής και εκτυπωμένα αντίγραφα, αν έχουν εκτυπωθεί αντίγραφα προς συμμόρφωση με το άρθρο 15 παράγραφος 1, σε χρονολογική σειρά και σε αναγνώσιμη μορφή για διάστημα ενός τουλάχιστον έτους μετά τη χρησιμοποίησή τους και χορηγεί αντίγραφα στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που το ζητούν. Η επιχείρηση παραδίδει επίσης αντίγραφα των δεδομένων που έχουν τηλεφορτωθεί από τις κάρτες των οδηγών στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που τα ζητούν, καθώς και τα αντίγραφα αυτά σε έντυπη μορφή. Τα φύλλα ελέγχου, τα εκτυπωμένα αντίγραφα και τα τηλεφορτωμένα δεδομένα επιδεικνύονται ή παραδίδονται σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή κατόπιν αιτήματός του.
3. Η κάρτα οδηγού, όπως ορίζεται στο παράρτημα I B, χορηγείται στον οδηγό κατόπιν αιτήσεώς του, από την οικεία αρχή του κράτους μέλους όπου έχει τη συνήθη του διαμονή. Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτεί από όλους τους οδηγούς που έχουν στο έδαφός του τη συνήθη τους διαμονή και οι οποίοι υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 να έχουν στην κατοχή τους κάρτα οδηγού.
 - α) Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ως «συνήθης διαμονή» νοείται ο τόπος στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, στην περίπτωση ατόμου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ αυτού του ατόμου και του τόπου στον οποίο κατοικεί. Εντούτοις, η συνήθης διαμονή ατόμου του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο άλλον από τον τόπο των προσωπικών του δεσμών και το οποίο για το λόγο αυτό υποχρεώνεται να διαμένει διαδοχικά σε διάφορους τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, θεωρείται ότι βρίσκεται στον τόπο των προσωπικών του δεσμών, με την προϋπόθεση ότι επιστρέφει εκεί τακτικά. Ο τελευταίος αυτός όρος δεν απαιτείται όταν το άτομο διαμένει σε ένα κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής με καθορισμένη διάρκεια.
 - β) Οι οδηγοί αποδεικνύουν με οποιονδήποτε τρόπο τον τόπο της συνήθους των διαμονής, ιδίως με το δελτίο ταυτότητάς τους ή με οποιοδήποτε άλλο έγκυρο έγγραφο.
 - γ) Όταν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχει εκδοθεί η κάρτα του οδηγού αμφισβάζουν για το κύρος της δήλωσης σχετικά με τη συνήθη διαμονή, που γίνεται σύμφωνα με το στοιχείο β), ή με σκοπό ορισμένους ειδικούς ελέγχους, μπορούν να ζητούν συμπληρωματικά πληροφοριακά ή αποδεικτικά στοιχεία.
 - δ) Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που εκδίδει την κάρτα εξασφαλίζουν, στο μέτρο του δυνατού, ότι ο αιτών δεν είναι ήδη κάτοχος έγκυρης κάρτας οδηγού.

4. α) Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εξασφαλίζει την κάρτα οδηγού σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος I B. Η μέγιστη διάρκεια διοικητικής ισχύος της κάρτας οδηγού είναι πέντε έτη. Ο οδηγός μπορεί να έχει στο όνομά του μόνο μία ισχύουσα κάρτα οδηγού. Ο οδηγός μπορεί να χρησιμοποιεί μόνο τη δική του προσωπική κάρτα. Ο οδηγός δεν μπορεί να χρησιμοποιεί κάρτα οδηγού ελαττωματική ή της οποίας η ισχύς έχει λήξει.

Όταν εκδίδεται νέα κάρτα οδηγού σε αντικατάσταση της παλαιάς, η νέα κάρτα φέρει τον ίδιο αριθμό κάρτας οδηγού, αλλά ο δείκτης αυξάνεται κατά μία μονάδα. Η εκδούσα αρχή τηρεί αρχεία σχετικά με τις απωλεσθείσες, κλεμμένες ή ελαττωματικές, χορηγηθείσες κάρτες επί διάστημα τουλάχιστον αντίστοιχο προς τη διάρκεια ισχύος. Σε περίπτωση φθοράς, κακής λειτουργίας, απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού, η αρχή χορηγεί νέα κάρτα σε αντικατάσταση της παλαιάς εντός προθεσμίας πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή σχετικής εμπεριστατωμένης αίτησης. Όταν ζητείται η ανανέωση κάρτας της οποίας η ισχύς λήγει, η αρχή χορηγεί νέα κάρτα πριν την λήξη της παλιάς εφόσον η αίτηση της έχει υποβληθεί εντός της προθεσμίας που τάσσει το άρθρο 15 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

β) Οι κάρτες οδηγού χορηγούνται μόνο στους αιτούντες που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85.

γ) Η κάρτα οδηγού είναι προσωπική. Στη διάρκεια της διοικητικής της ισχύος δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο απόσυρσης ή αναστολής για οποιοδήποτε λόγο, εκτός εάν η αρμόδια αρχή ενός

κράτους μέλους διαπιστώσει ότι η κάρτα έχει παραποιηθεί, ότι ο οδηγός χρησιμοποιεί κάρτα της οποίας δεν είναι κάτοχος ή ότι η κάρτα αυτή έχει χορηγηθεί βάσει ψευδών δηλώσεων ή/και παραποιημένων εγγράφων. Εάν τα προαναφερόμενα μέτρα αναστολής ή απόσυρσης τα λάβει άλλο κράτος μέλος από εκείνο που έχει χορηγήσει την κάρτα, αυτό το κράτος μέλος αποστέλλει την κάρτα στις αρχές του κράτους μέλους που την έχουν χορηγήσει και αναφέρει τους λόγους αυτής της επιστροφής.

δ) Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις κάρτες οδηγού που χορηγούν. Όταν ο κάτοχος εν ισχύ κάρτας οδηγού η οποία έχει χορηγηθεί από ένα κράτος μέλος, έχει μεταφέρει τη συνήθη διαμονή του σε άλλο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει την ανταλλαγή της κάρτας του με άλλη ισοδύναμη κάρτα οδηγού. Το κράτος μέλος που προβαίνει στην ανταλλαγή είναι αρμόδιο να ελέγξει, εάν απαιτείται, κατά πόσον η κάρτα ισχύει πράγματι.

Τα κράτη μέλη που προβαίνουν σε ανταλλαγή αποστέλλουν την παλιά κάρτα στις αρχές του κράτους μέλους που τη χορήγησαν και αναφέρουν τους λόγους αυτής της επιστροφής.

ε) Όταν ένα κράτος μέλος αντικαθιστά ή ανταλλάσσει μια κάρτα οδηγού, αυτή η αντικατάσταση ή η ανταλλαγή, καθώς και οποιαδήποτε μεταγενέστερη αντικατάσταση ή ανανέωση, καταχωρείται σε αυτό το κράτος μέλος.

στ) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα κατά της παραποίησης της κάρτας οδηγού.

5. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε τα στοιχεία τα αναγκαία για τον έλεγχο της τήρησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (*), τα οποία καταγράφονται και απομνημονεύονται από τις συσκευές ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I B του παρόντος κανονισμού, να φυλάσσονται στη μνήμη επί 365 τουλάχιστον ημέρες μετά την ημερομηνία καταγραφής των και να μπορούν να διατεθούν υπό προϋποθέσεις που εγγυώνται την ασφάλεια και την ακρίβεια των δεδομένων.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι η μεταπώληση ή απόσυρση της συσκευής ελέγχου δεν μπορεί να ζημιώσει ιδιαίτερα την ικανοποιητική εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

3.1.3.2 Παραβάσεις

Ο οδηγός αδυνατεί να εξασφαλίσει τη δυνατότητα επιτυχούς εκτύπωσης λόγω:

a) Έλλειψης χαρτιού – παράβαση ήσσονος σημασίας

b) Άλλου παράγοντα, π.χ. ελαττωματική μονάδα επί οχήματος – πολύ σοβαρή παράβαση

Χρήση κάρτας οδηγού όταν δεν πρόκειται για τον κάτοχο της κάρτας – πολύ σοβαρή παράβαση

Χρήση ελαττωματικής κάρτας οδηγού – πολύ σοβαρή παράβαση

Έχει στην κατοχή του περισσότερες από μία κάρτες οδηγού που φέρουν τα στοιχεία του – πολύ σοβαρή παράβαση

Μη χρήση κάρτας οδηγού (π.χ. όταν δεν έχει στην κατοχή του κάρτα αλλά οδηγεί ψηφιακό όχημα) – πολύ σοβαρή παράβαση

Μη τήρηση αρχείων (1 έτος) – παράβαση φορέα εκμετάλλευσης – πολύ σοβαρή παράβαση

3.1.3.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Η παράγραφος 1 του άρθρου αυτού θέτει ορισμένες υποχρεώσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης και τους οδηγούς σχετικά με τη συμμορφούμενη λειτουργία του συστήματος καταγραφής ταχογράφου.

Ο οδηγός πρέπει να μεριμνά ώστε να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να προσκομίσει εκτυπωμένο αντίγραφο όταν απαιτείται ή ζητείται να το πράξει και, σε πρακτικό επίπεδο, αυτό σημαίνει ότι ο οδηγός πρέπει να διαθέτει επαρκές απόθεμα ρολών χαρτιού μαζί του. Η αδυναμία εκτύπωσης εξαιτίας του λόγου αυτού συνιστά παράβαση.

(Οι οδηγοί πρέπει να ενθαρρύνονται να διατηρούν ικανό απόθεμα ρολών χαρτιού για εκτύπωση)

Οι φορείς εκμετάλλευσης υποχρεούνται να χορηγούν στον οδηγό επαρκές απόθεμα φύλλων καταγραφής ταχογράφου που είναι συμβατά με τη χρησιμοποιούμενη συσκευή. Η μη τήρηση των υποχρεώσεων αυτών συνεπάγεται τη διάπραξη παράβασης από τον εργοδότη/φορέα εκμετάλλευσης.

Η παράγραφος 2 προβλέπει απαιτήσεις για τις επιχειρήσεις (φορείς εκμετάλλευσης, εταιρείες) σχετικά με τη διασφάλιση και τον τρόπο αποθήκευσης των φύλλων καταγραφής και των τηλεφορτωμένων δεδομένων και μολονότι η μη συμμόρφωση συνιστά παράβαση της εταιρείας δεν έχει μεγάλη σημασία στους καθ' οδόν ελέγχους.

Οι παράγραφοι 3 και 4 εξετάζουν κατά κύριο λόγο τις διαδικασίες έκδοσης, τη σύνθεση και τα χαρακτηριστικά των καρτών οδηγού που εκδίδονται από τα κράτη μέλη και τις αρμόδιες για την έκδοση καρτών αρχές, οι οποίες έχουν μικρή σημασία κατά τη διεξαγωγή καθ' οδόν ελέγχων. Ωστόσο, το κείμενο απαγορεύει στους οδηγούς να κατέχουν περισσότερες από μία έγκυρες κάρτες οδηγού, ενώ τους επιτρέπει να χρησιμοποιούν μόνο τη δική τους προσωπική κάρτα οδηγού και απαγορεύει τη χρήση ελαττωματικών/κατεστραμμένων ή ληγμένων καρτών. Εάν η κάρτα έχει παραποιηθεί, έχει αποκτηθεί βάσει ψευδούς δήλωσης ή παραποιημένων εγγράφων ή ο οδηγός χρησιμοποιεί κάρτα της οποίας δεν είναι ο κάτοχος, τότε μπορεί να ανακληθεί ή ανασταλεί (από την αρμόδια αρχή).

3.1.4 Άρθρο 15

3.1.4.1 Κείμενο

1. Οι οδηγοί δεν θα χρησιμοποιούν ακάθαρτα ή φθαρμένα φύλλα καταγραφής. Για το σκοπό αυτό τα φύλλα πρέπει να προστατεύονται καταλλήλως. Όταν οι οδηγοί επιθυμούν την ανανέωση της κάρτας οδηγούν υποβάλλουν σχετική αίτηση στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχουν τη συνήθη τους διαμονή, το αργότερο 15 εργάσιμες ημέρες πριν από την ημερομηνία λήξης της κάρτας.

Σε περίπτωση κατά την οποία φθαρεί το φύλλο που φέρει καταγραφές ή η κάρτα οδηγού, οι οδηγοί θα προσαρτούν το φθαρμένο φύλλο ή την κάρτα οδηγού στο εφεδρικό φύλλο το οποίο χρησιμοποιείται για την αντικατάστασή του.

Σε περίπτωση φθοράς, κακής λειτουργίας, απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού, οι οδηγοί οφείλουν να ζητούν, εντός επτά ημερολογιακών ημερών, την αντικατάστασή της από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχουν τη συνήθη τους διαμονή.

Σε περίπτωση που η κάρτα οδηγού έχει υποστεί ζημία, δυσλειτουργεί ή δεν ευρίσκεται στην κατοχή του οδηγού, ο οδηγός:

α) στην αρχή της διαδρομής του, εκτυπώνει τα στοιχεία του οχήματος που οδηγεί και καταγράφει στο εν λόγω τυπωμένο αντίγραφο:

i) στοιχεία που καθιστούν δυνατή την επαλήθευση της ταυτότητας του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό κάρτας οδηγού ή άδειας οδήγησης), συμπεριλαμβανομένης της υπογραφής του·

ii) τα χρονικά διαστήματα της παραγράφου 3 δεύτερη περίπτωση στοιχεία β), γ) και δ)·

β) στο τέλος της διαδρομής του, εκτυπώνει τις πληροφορίες σχετικά με τις χρονικές περιόδους που καταγράφηκαν από τη συσκευή ελέγχου, καταγράφει τα χρονικά διαστήματα εκτέλεσης άλλης εργασίας, διαθεσιμότητας και ανάπαυσης από τη στιγμή που έγινε το εκτυπωμένο αντίγραφο στην αρχή της διαδρομής, εφόσον δεν έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο, και σημειώνει στο εν λόγω έγγραφο τις λεπτομέρειες που επιτρέπουν την επαλήθευση της ταυτότητας του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό κάρτας οδηγού ή άδειας οδήγησης), συμπεριλαμβανομένης της υπογραφής του οδηγού.

2. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού παραδίδεται μόνο μετά το πέρας της εργάσιμης ημέρας, εκτός αν η αντικατάστασή του επιτρέπεται με άλλο τρόπο. Τα φύλλα καταγραφής ή η κάρτα οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για περίοδο μακρύτερη από εκείνη για την οποία έχουν προβλεφθεί.

Όταν ο οδηγός βρίσκεται μακριά από το όχημα και, κατά συνέπεια, δεν μπορεί να χειρισθεί τη συσκευή που ευρίσκεται στο όχημα, οι χρονικές περίοδοι της παραγράφου 3 δεύτερη περίπτωση στοιχεία β), γ) και δ):

α) εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I, καταχωρίζονται στο φύλλο καταγραφής είτε χειρογράφως είτε με αυτόματη καταγραφή ή με άλλο τρόπο και χωρίς να μουτζουρωθεί το φύλλο· ή

β) εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB, καταχωρίζονται στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταχώρισης που διαθέτει η συσκευή ελέγχου.

Στην περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός οδηγοί στο όχημα που είναι εφοδιασμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB, εξασφαλίζουν ότι οι κάρτες οδηγού που διαθέτουν μπαίνουν στη σωστή σχισμή του ταχογράφου."


Επίσης οι οδηγοί κάνουν τις απαραίτητες αλλαγές στα φύλλα καταγραφής, στην περίπτωση που το όχημα έχει περισσότερους του ενός οδηγούς, έτσι ώστε τα στοιχεία του παραρτήματος I, τίτλος II, σημεία 1 έως 3, να καταγράφονται στο φύλλο καταγραφής του οδηγού που οδηγεί πράγματι τη στιγμή εκείνη.


3. Οι οδηγοί:


— φροντίζουν ώστε ο χρόνος που αναγράφεται στο φύλλο καταγραφής να συμφωνεί με την επίσημη ώρα της χώρας όπου έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος,

— χειρίζονται τους μηχανισμούς μεταγωγής της συσκευής έτσι ώστε οι παρακάτω χρονικές περίοδοι να μπορούν να καταγραφούν χωριστά και ευκρινώς:

α) κάτω από το σύμβολο:  ο χρόνος οδήγησης,

β) «άλλη εργασία» σημαίνει κάθε δραστηριότητα διαφορετική από την οδήγηση, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων δραστηριότητες οδικών μεταφορών [14], καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών και πρέπει να καταγράφεται με το σύμβολο .

γ) η «διαθεσιμότητα» που ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/15/EK πρέπει να καταγράφεται με το σύμβολο .

δ) κάτω από το σύμβολο:  τα διαλείμματα από την εργασία και οι περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης.

4. Άκυρη

5. Ο οδηγός οφείλει να αναφέρει στο φύλλο καταγραφής τις ακόλουθες ενδείξεις:

α) κατά την έναρξη της χρησιμοποίησής του φύλλου, το ονοματεπώνυμό του·

β) την ημερομηνία και τον τρόπο της ενάρξεως και λήξεως της χρησιμοποίησής του φύλλου·

γ) τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος στο οποίο εκτελεί υπηρεσία πριν από το πρώτο ταξίδι που καταγράφεται στο φύλλο και κατόπιν, σε περίπτωση αλλαγής οχήματος, κατά τη διάρκεια της χρήσεως του φύλλου·

δ) την ένδειξη του χιλιομετρητού:

— πριν από το πρώτο ταξίδι που καταγράφεται στο φύλλο,

— κατά το τέλος του τελευταίου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο,

— σε περίπτωση αλλαγής οχήματος κατά τη διάρκεια εργάσιμης ημέρας

(την ένδειξη στο όχημα στο οποίο εκτελούσε υπηρεσία και την ένδειξη στο όχημα στο οποίο πρόκειται να εκτελέσει υπηρεσία)·

ε) κατά περίπτωση, την ώρα αλλαγής οχήματος.

5α. Ο οδηγός εισάγει στη συσκευή ελέγχου τη σύμφωνη με το παράρτημα I B, το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και εκείνο της χώρας όπου τελειώνει την ημερήσια περίοδο εργασίας του.

Ωστόσο, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει στους οδηγούς οχημάτων που πραγματοποιούν εσωτερικές μεταφορές στο έδαφός του, να προσθέτουν στο σύμβολο της χώρας λεπτομερέστερους γεωγραφικούς προσδιορισμούς, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το κράτος μέλος τους έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή πριν από την 1η Απριλίου 1998, και ότι ο αριθμός τους δεν υπερβαίνει τους 20.

Οι ανωτέρω καταχωρήσεις δεδομένων ενεργοποιούνται από τον οδηγό. Δύνανται να είναι είτε χειρόγραφες είτε αυτόματες εάν η συσκευή ελέγχου είναι συνδεδεμένη με δορυφορικό σύστημα εντοπισμού.

6. Η οριζόμενη στο παράρτημα I συσκευή ελέγχου πρέπει να έχει κατά τέτοιο τρόπο σχεδιασθεί ώστε να είναι δυνατόν στον υπάλληλο ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο, αν

παραστεί ανάγκη, αφού ανοίξει τη συσκευή, να διαβάσει τις καταγραφές που αφορούν τις τελευταίες εννέα ώρες που προηγούνται του ελέγχου χωρίς να αγγίξει το φύλλο. Η συσκευή επιπλέον πρέπει να έχει σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατό χωρίς να ανοίγει το περίβλημα να εξακριβωθεί ότι οι καταγραφές γίνονται.

7. α) Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας εβδομάδας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες 28 ημέρες·
ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει· και
iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 28 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

β) όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα IB, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες

i) την κάρτα οδηγού της οποίας είναι κάτοχος·
ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο που έχει γίνει κατά τη διάρκεια της τρέχουσας εβδομάδας και των προηγούμενων 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006· και
iii) τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στο χρονικό διάστημα του προηγούμενου εδαφίου, εφόσον κατά τη διάρκειά του οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με το παράρτημα I.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι του σημείου ii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες.

γ) ένας εξουσιοδοτημένος υπάλληλος μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 αναλύοντας τα φύλλα καταγραφής, τα εικονιζόμενα ή εκτυπωμένα δεδομένα που έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου ή από την κάρτα οδηγού ή, αν δεν υπάρχουν τέτοια, από οιοδήποτε συνοδευτικό έγγραφο που αποδεικνύει τη μη τήρηση μιας εκ των διατάξεων που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.

8. Απαγορεύεται η παραποίηση, διαγραφή ή καταστροφή των στοιχείων που έχουν καταγραφεί στο φύλλο καταγραφής, των δεδομένων που έχουν αποθηκευτεί στη συσκευή ελέγχου ή την κάρτα οδηγού, καθώς και των εγγράφων εκτύπωσης που προέρχονται από τη συσκευή ελέγχου την οριζόμενη στο παράρτημα I Β. Απαγορεύεται επίσης κάθε επέμβαση στη συσκευή ελέγχου, το φύλλο καταγραφής ή την κάρτα οδηγού που θα είχε ως συνέπεια να παραποιήσει ή να καταστρέψει τα καταγραμμένα στοιχεία ή/και τα έγγραφα εκτύπωσης ή να εμποδίσει την ανάγνωσή τους. Στο όχημα δεν πρέπει να βρίσκεται κανένα τεχνικό μέσο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τέτοιες επεμβάσεις.

3.1.4.2 Παραβάσεις

Μη προσκόμιση αρχείων κατά τον καθ' οδόν έλεγχο

Μη προσκόμιση βιβλίου, μητρώου ή άλλου εγγράφου όταν αυτό ζητηθεί κατά τον καθ' οδόν έλεγχο

Μη χρήση φύλλου καταγραφής ταχογράφου ή κάρτας οδηγού

Μη έκδοση επαρκών διαγραμμάτων (φορέας εκμετάλλευσης)

Μη επιστροφή των φύλλων στον εργοδότη

Χρήση φύλλου εγγραφής που δεν είναι συμβατό με τη συσκευή
 Μη τροποποίηση του φύλλου καταγραφής ταχογράφου ή της κάρτας οδηγού, όπως απαιτείται (διπλή επάνδρωση)
 Μη διασφάλιση ότι η κάρτα οδηγού έχει τοποθετηθεί στη σωστή υποδοχή του ψηφιακού ταχογράφου
 Μη εισαγωγή δια χειρός, αυτόματα ή άλλως, των απαιτούμενων χρονικών περιόδων λεπτομέρειες κεντρικού πεδίου (αναλογικός ταχογράφος)
 Εσφαλμένη χρήση του διακόπτη λειτουργίας
 Παράλειψη εισαγωγής του συμβόλου της χώρας προέλευσης (ψηφιακός ταχογράφος)
 Εσφαλμένη χρονική ένδειξη ταχογράφου
 Παράλειψη εκτύπωσης κατά την έναρξη ή το τέλος της διαδρομής και εισαγωγής των κατάλληλων λεπτομερειών (σε περίπτωση ελαττωματικής κάρτας ψηφιακού ταχογράφου)
 Παράλειψη υποβολής αίτησης για αντικατάσταση της κάρτας οδηγού εντός 15 ημερών (ανανέωση) ή εντός 7 ημερών (ελαττωματική, απωλεσθείσα ή κλαπείσα)
 Μη εγκεκριμένη αφαίρεση (αναλογικού) φύλλου καταγραφής ή (ψηφιακής) κάρτας οδηγού.
 Χρήση φύλλου καταγραφής για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από το προβλεπόμενο.
 Χρήση ακάθαρτων ή φθαρμένων φύλλων καταγραφής
 Μη εγκεκριμένη συσκευή (η οποία προορίζεται για την παραποίηση/απόκρυψη των καταγραφών του ταχογράφου)

3.1.4.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Ο κανονισμός επιβάλλει στον οδηγό λεπτομερείς υποχρεώσεις σε σχέση με τη δημιουργία, τη διατήρηση και την παραγωγή καταγραφών· τη λειτουργία του ταχογράφου· και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται όταν προκύπτουν έκτακτες περιστάσεις.

Άρθρο 15.1

Η διατύπωση του κανονισμού είναι σαφής ως προς τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται. Η αδυναμία εκούσιας συμμόρφωσης θα έχει ως αποτέλεσμα τη λήψη μέτρων για:

- α) τη χρήση ακάθαρτων ή φθαρμένων φύλλων καταγραφής, π.χ. φύλλων που έχουν υποστεί φθορά ως αποτέλεσμα κακής φροντίδας μετά ή πριν από τη χρήση. Σαφώς, εναπόκειται στον οδηγό να μην χρησιμοποιεί τα φύλλα καταγραφής που έχουν καταστεί ακάθαρτα ή κατεστραμμένα. Μετά τη χρήση, πρέπει να φυλάσσονται με τρόπο που να αποτρέπει τέτοιου είδους ακαθαρσίες ή ζημιές που θα μπορούσαν να αλλοιώσουν ή να καταστήσουν δυσανάγνωστες τις καταγραφές που περιέχονται στο διάγραμμα. Οι περιστασιακές και ελαφρές ζημιές/ακαθαρσίες που δεν παρακωλύουν έναν έλεγχο συμμόρφωσης μπορεί να θεωρηθούν παράβαση ήσσονος σημασίας.
- β) παράλειψη υποβολής αίτησης για αντικατάσταση κάρτας οδηγού η οποία έχει χαθεί, κλαπεί ή δυσλειτουργεί εντός 7 ημερών (εν προκειμένω απαιτείται σιωπηρώς η απόδειξη αίτησης για τέτοια αντικατάσταση). Όταν ένας οδηγός παράγει τα προβλεπόμενα εκτυπωμένα αντίγραφα που δείχνουν μια δυσλειτουργία ή απώλεια διάρκειας περισσότερων από 7 ημερών, πρέπει επίσης να προσκομίζεται απόδειξη της αίτησης, ώστε να αποτραπεί ενέργεια επιβολής για την προφανή αυτή παραβίαση.
- γ) Παράλειψη εκτύπωσης κατά την έναρξη/τέλος της διαδρομής στην περίπτωση κατά την οποία η κάρτα οδηγού δυσλειτουργεί, έχει υποστεί βλάβη ή δεν βρίσκεται στην κατοχή

του οδηγού, όπου η αδυναμία καταγραφής στην κάρτα οδηγού είναι εμφανής ή επισημαίνεται από τη μονάδα επί οχήματος.

*Σημείωση: ...**δεν ευρίσκεται στην κατοχή του οδηγού**, [δηλ. κάρτα οδηγού], ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να προσκομίζει την κάρτα οδηγού που έχει εκδοθεί για αυτόν. Ο οδηγός διαθέτει μόνο ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα (7 ημέρες) κατά το οποίο μπορεί να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με ψηφιακό ταχογράφο κατόπιν της επίσημης κοινοποίησης της απώλειας ή της δυσλειτουργίας, όταν δεν έχει στην κατοχή του κάρτα. Ο οδηγός πρέπει να έχει στην κατοχή του εκδοθείσα κάρτα οδηγού προκειμένου να έχει την άδεια στην συνέχεια να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με ψηφιακό ταχογράφο.*

Άρθρο 15.2

Το κείμενο του κανονισμού προσθέτει περαιτέρω απαιτήσεις για τη λειτουργία της συσκευής ελέγχου.

Ο ταχογράφος πρέπει να χρησιμοποιείται για την καταγραφή κάθε δραστηριότητας του οδηγού η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής:

- α) το χρονικό διάστημα μεταξύ της έναρξης των εργασιών και της ανάληψης του ελέγχου του οχήματος
- β) κατά τη διάρκεια περιόδων που ο οδηγός έχει αναλάβει τον έλεγχο ενός οχήματος
- γ) τη χρονική περίοδο μεταξύ της απώλειας του ελέγχου ενός οχήματος και του τέλους μιας εργάσιμης ημέρας.

Ως εκ τούτου, όταν ο οδηγός δεν τηρεί πλήρες αρχείο των δραστηριοτήτων του, κάνοντας χρήση τόσο της συσκευής ελέγχου όσο και με χειρόγραφη καταχώρηση ενδέχεται να επακολουθήσουν ενέργειες επιβολής του νόμου (βλ. επίσης το άρθρο 6 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006)

Ένας οδηγός δεν επιτρέπεται να ανακαλέσει ένα φύλλο καταγραφής ή κάρτα οδηγού πριν από το τέλος της περιόδου ημερήσιας εργασίας του, εκτός εάν είναι εξουσιοδοτημένος. Η εξουσιοδότηση προς τούτο προκύπτει από άλλες κανονιστικές απαιτήσεις, όπως:

- α) η αλλαγή του οχήματος
- β) η προσκόμιση σε υπαλλήλους επιβολής του νόμου/ελεγκτές
- γ) η απαίτηση επισήμανσης ιδιόχειρης εισαγωγής
- δ) λόγω δυσλειτουργίας της συσκευής καταγραφής

Οι ελεγκτές θα πρέπει να γνωρίζουν ότι οποιαδήποτε μη εξουσιοδοτημένη ανάκληση φύλλου καταγραφής ταχογράφου ή κάρτας οδηγού μπορεί να καλύπτει δραστηριότητες, οι οποίες εάν καταγράφονταν, θα παραβίαζαν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Οι οδηγοί δεν πρέπει να χρησιμοποιούν ένα φύλλο καταγραφής για περισσότερες από 24 ώρες, καθώς αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε φθορά ή καταστροφή των ήδη καταγεγραμμένων δραστηριοτήτων. Η παραβίαση αυτή είναι εύκολο να προσδιοριστεί κατά τον έλεγχο των φύλλων καταγραφής όπου υπάρχουν επικαλυπτόμενα ίχνη και όταν εντοπιστεί έπονται ενέργειες επιβολής του νόμου.

Μια τέτοια παραβίαση δεν είναι δυνατή με εξοπλισμό ψηφιακού ταχογράφου ή ψηφιακή κάρτα οδηγού.

Η αντίστοιχη παραβίαση θα ήταν η απώλεια των καταγεγραμμένων δεδομένων λόγω αδυναμίας τηλεφόρτωσης των δεδομένων.

Ο εν λόγω κανονισμός απαιτεί ορισμένες διαδικασίες σε περίπτωση διπλής επάνδρωσης.

Οι οδηγοί πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η κάρτα οδηγού του ατόμου που οδηγεί στην πραγματικότητα βρίσκεται στη σωστή υποδοχή της μονάδας επί οχήματος και στην περίπτωση αναλογικών φύλλων καταγραφής ότι το φύλλο καταγραφής του προσώπου που οδηγεί στην πραγματικότητα είναι σωστά τοποθετημένο στη συσκευή, προκειμένου να καθιστά δυνατή την καταγραφή της απόστασης, της ταχύτητας και του χρόνου οδήγησης.

Η εξέταση της μονάδας επί οχήματος και αμφότερων των καρτών οδηγού ή αμφότερων των αναλογικών φύλλων καταγραφής κατά τον χρόνο του ελέγχου θα αποκαλύψει την παραβίαση αυτή.

Άρθρο 15.3

Η ενότητα αυτή εξετάζει τις απαιτήσεις σχετικά με τη λειτουργία και τις ρυθμίσεις της συσκευής ελέγχου.

Οι οδηγοί πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η ώρα που έχει ρυθμιστεί στον αναλογικό ταχογράφο συμφωνεί με την επίσημη ώρα της χώρας ταξινόμησης. Σε αντίθετη περίπτωση διαπράττεται παράβαση.

Οι ελεγκτές πρέπει να γνωρίζουν ότι η ώρα μπορεί να διαφέρει από την επίσημη ώρα του τόπου ελέγχου. Οι τυχαίες ρυθμίσεις της ώρας μπορεί να υποδηλώνουν τη διάπραξη μερικής παραποίησης και επομένως, σε τέτοιες περιπτώσεις, θα έπρεπε να λαμβάνει χώρα έρευνα προκειμένου να αποκλείονται πιθανές παραποιήσεις. Ακόμη και όταν αυτό δεν συμβαίνει, η παράβαση της απαίτησης αυτής θα οδηγεί σε ενέργειες επιβολής του νόμου.

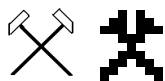
Στην περίπτωση του ψηφιακού ταχογράφου, η μονάδα επί οχήματος καταγράφει στη συντονισμένη παγκόσμια ώρα (UTC), αλλά μπορεί να εμφανίζει την τοπική ώρα.

Ο οδηγός πρέπει να καταγράφει τις δραστηριότητες μέσω της συσκευής εγγραφής χρησιμοποιώντας τις προβλεπόμενες μεθόδους που αρμόζουν στον τύπο ταχογράφου που χρησιμοποιείται, όπως ορίζονται κατωτέρω.

Σε αντίθετη περίπτωση, ενδέχεται να προκύψουν ενέργειες επιβολής του νόμου.



- «Χρόνος οδήγησης». Θα πρέπει να γνωρίζετε ότι στις περισσότερες σύγχρονες συσκευές καταγραφής αυτό γίνεται αυτόματα, εφόσον το φύλλο καταγραφής/κάρτα οδηγού έχει τοποθετηθεί σωστά.



- «Άλλη εργασία». Καλύπτει όλες τις δραστηριότητες που ορίζονται ως εργασία, εκτός από την οδήγηση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων της ΕΕ/ΑΕΤΡ. Σε αυτές περιλαμβάνεται κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών.



- «Περίοδοι διαθεσιμότητας». Αυτές ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ και συνοψίζονται ως εξής:
 - οι περίοδοι πέραν των διαλειμάτων και του χρόνου ανάπαυσης, κατά τις οποίες ο μετακινούμενος εργαζόμενος δεν οφείλει μεν να παραμένει με το όχημά του, οφείλει όμως να είναι διαθέσιμος για να αποκρίνεται σε ενδεχόμενες κλήσεις για ανάληψη ή συνέχιση της οδήγησης ή για εκτέλεση άλλων εργασιών. Τυπικά παραδείγματα είναι τα εξής:
 - συνοδεύει όχημα μεταφερόμενο με πορθμείο ή με σιδηρόδρομο
 - αναμονή κατά τη φόρτωση/εκφόρτωση του οχήματος
 - καθυστερήσεις στα σύνορα
 - κατά τη διάρκεια κυκλοφοριακών απαγορεύσεων

Οι περίοδοι αυτές και η προβλεπόμενη διάρκειά τους πρέπει να γνωστοποιούνται εκ των προτέρων, είτε πριν από την αναχώρηση είτε ακριβώς πριν από την πραγματική έναρξη της εν λόγω περιόδου.

Η δραστηριότητα αυτή πρέπει να επιλέγεται από μέλος του πληρώματος για τον χρόνο που δαπανάται κατά τη συνοδεία του οχήματος που οδηγείται από άλλον οδηγό, ενώ ο ίδιος εκτελεί άλλη εργασία (π.χ. πλοήγηση). Ωστόσο, χρονικό διάστημα έως και 45 λεπτών από την ώρα που καταγράφεται ως «περίοδος διαθεσιμότητας» από ένα τέτοιο ανενεργό μέλος του πληρώματος μπορεί να εκλαμβάνεται ως διάλειμμα, δεδομένου ότι δεν είναι τεχνικά δυνατή η καταγραφή ενός τέτοιου οχήματος σε ψηφιακό ταχογράφο κάτω από το σύμβολο κρεβάτι/ανάπαυση.



- Διαλείμματα ή περίοδοι ανάπαυσης. Αυτό καλύπτει τα διαλείμματα κατά την εργασία/οδήγηση και τις περιόδους ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Οι οδηγοί δεν επιτρέπεται να οδηγούν ή να εκτελούν κάποια άλλη εργασία. Τα διαλείμματα εξυπηρετούν αποκλειστικά την ανάπαυσή των οδηγών. Κατά τη διάρκεια μιας περιόδου ανάπαυσης ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του. Ο οδηγός που εκτελεί εργασία, ενώ ο ταχογράφος του έχει ρυθμιστεί σε διάλειμμα ή περίοδο ανάπαυσης, διαπράττει παράβαση.

Σε περίπτωση κατά την οποία οι οδηγοί έχουν επιλέξει μια συγκεκριμένη λειτουργία εκ παραδρομής, είναι εύλογο να αναμένεται από αυτούς, μόλις αυτό γίνει αντιληπτό, η ιδιόχειρη εισαγωγή ή εκτύπωση στην οποία θα αναφέρονται οι λεπτομέρειες του σφάλματος.

Άρθρο 15.5

Το άρθρο αυτό ορίζει τα στοιχεία που πρέπει να εισάγονται χειρογράφως για τη συμπλήρωση ενός φύλλου καταγραφής ταχογράφου. Εάν ένας οδηγός δεν καταγράφει τις πληροφορίες αυτές στον προβλεπόμενο χρόνο, ο κανονισμός αυτός παραβιάζεται και ενδέχεται να ακολουθήσουν ενέργειες επιβολής του νόμου.

- Κατά την έναρξη της υπηρεσίας του ο οδηγός πρέπει να εισάγει το ονοματεπώνυμό του. Θα πρέπει να μεριμνά ώστε το ονοματεπώνυμό του να μην εκτείνεται στην περιοχή καταγραφής του φύλλου καταγραφής. Η εισαγωγή ψευδώνυμων και αρχικών δεν γίνεται αποδεκτή, εκτός εάν συμπληρώνουν τις προβλεπόμενες απαιτήσεις. Εάν ένα όνομα είναι τόσο μεγάλο για να μπορεί να συμπληρωθεί στον προβλεπόμενο χώρο ώστε να χρειάζεται να χρησιμοποιηθούν συντομογραφίες, το πλήρες όνομα θα πρέπει να αναγράφεται στην πίσω όψη του φύλλου καταγραφής.
- Κατά προτίμηση το επώνυμο πρέπει να συμπληρώνεται πριν από το όνομα. Αυτό γίνεται για να βοηθήσει τις αρχές που ενδέχεται να μην είναι εξοικειωμένες με τις ονομαστικές συνήθειες των διαφόρων κρατών μελών, αλλά η συγκεκριμένη μη συμμόρφωση με τον εν λόγω κανόνα δεν συνιστά παράβαση. Η εισαγωγή ψευδούς ονοματεπώνυμου καθιστά ψευδή την καταγραφή.
- Πρέπει να εισάγονται η ημερομηνία και η αφετηρία. Η εισαγωγή εσφαλμένης ημερομηνίας ή αφετηρίας καθιστά ψευδή την καταγραφή. Στο τέλος της περιόδου υπηρεσίας πρέπει να εισάγονται η ημερομηνία και ο τόπος. Σε περίπτωση κατά την οποία οι ημερομηνίες έναρξης και λήξης της χρήσης συμπίπτουν, η ημερομηνία αυτή πρέπει να εισάγεται δύο φορές. Η χρήση ομοιωματικών δεν γίνεται αποδεκτή. Τα στοιχεία της τοποθεσίας θα πρέπει να αναφέρουν την κοντινότερη πόλη ή χωριό και πρέπει να εισάγονται δύο φορές, στην περίπτωση που η αφετηρία και ο τόπος άφιξης συμπίπτουν.
- Ο αριθμός κυκλοφορίας κάθε οχήματος που έχει ανατεθεί στον οδηγό.
- Οι ενδείξεις του χιλιομετρητού για την αφετηρία και την άφιξη στην ημερήσια καταγραφή και οι ενδείξεις του χιλιομέτρου για την αφετηρία σε κάθε όχημα που οδηγείται.

Η απουσία των πληροφοριών του κεντρικού πεδίου μπορεί να οφείλεται στην έλλειψη επιμέλειας εκ μέρους του οδηγού ή να εντάσσεται στο πλαίσιο προπαρασκευής μιας παραποίησης και ενδέχεται να είναι δύσκολη για τους ελεγκτές η διάκριση μεταξύ των δύο. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να καταβάλλονται προσπάθειες για τη διαπίστωση της αιτίας των ελλιπών στοιχείων, και να αντιμετωπίζεται μια περιστασιακή παρέκκλιση ως λιγότερο σοβαρή σε σχέση με κατ' εξακολούθηση παραβάσεις, πριν από τη λήψη απόφασης για ενέργειες επιβολής του νόμου.

Άρθρο 15.5α

Στην περίπτωση του ψηφιακού ταχογράφου ο οδηγός είναι υποχρεωμένος να εισάγει το σύμβολο της χώρας στην οποία αρχίζει/τελειώνει την περίοδο ημερήσιας εργασίας του, και αυτό ισχύει και για τυχόν αλλαγές των οχημάτων που λαμβάνουν χώρα. Σε αντίθετη περίπτωση διαπράττεται παράβαση.

Άρθρο 15.6

Αφορά τον σχεδιασμό των αναλογικών συσκευών ελέγχου και έχει μικρή επίδραση στις δραστηριότητες επιβολής ώστε να απαιτεί περαιτέρω ερμηνεία.

Άρθρο 15.7

Ο οδηγός (ή ένα μέλος του πληρώματος) του οχήματος που είναι εφοδιασμένο με ταχογράφο πρέπει να είναι σε θέση να προσκομίζει εφόσον ζητηθεί (από τον ελεγκτή) τα εξής:

- i) κάθε τρέχον φύλλο καταγραφής ή/και εκείνα που χρησιμοποιούνται για εκείνη την ημέρα ή τις προηγούμενες 28 ημέρες
Σημείωση: Δεν πρόκειται για απαίτηση προσκόμισης 28 φύλλων καταγραφής. Τα μέλη του πληρώματος που απασχολούνται μερικώς μπορεί να παράγουν πολύ λιγότερα φύλλα καταγραφής σε διάστημα 28 ημερολογιακών ημερών. Η τρέχουσα καταγραφή μπορεί να διατηρηθεί στην κάρτα οδηγού, αλλά εξακολουθεί να είναι υποχρεωτική η προσκόμιση των φύλλων καταγραφής που παράγονται σε αναλογικά συστήματα κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 28 ημερών.
- ii) την κάρτα οδηγού εάν βρίσκεται στην κατοχή του.
Ακόμη και εάν η τρέχουσα καταγραφή διατηρείται σε αναλογικό φύλλο καταγραφής, ο οδηγός πρέπει να προσκομίζει, εάν έχει εκδοθεί, την κάρτα οδηγού ούτως ώστε να καθίσταται δυνατή η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των ψηφιακών ημερών οδήγησης κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 28 ημερών.
Εάν δεν είναι δυνατή η προσκόμιση εκδοθείσας κάρτας οδηγού τότε διαπράττεται παράβαση. Θα πρέπει να χρησιμοποιείται το TACHOnet ή τα εθνικά μητρώα για την επαλήθευση κάθε προσκομισθείσας κάρτας ή του κατά πόσον η κάρτα έχει εκδοθεί.
- iii) ο οδηγός θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να προσκομίζει εκτυπωμένα αντίγραφα του ψηφιακού ταχογράφου, όπου αυτά έχουν δημιουργηθεί. Σε περίπτωση κατά την οποία ο ελεγκτής διαπιστώνει την ανάγκη προσκόμισης εκτυπωμένων αντιγράφων σύμφωνα με τους κανόνες αυτούς και ο οδηγός αδυνατεί να τα προσκομίσει, αυτό συνιστά παράβαση.
- iv) κάθε άλλη χειρόγραφη καταγραφή που διαθέτει ο οδηγός κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου. Μπορεί να λάβουν οποιαδήποτε μορφή.

Επιστολές βεβαίωσης

Οι περίοδοι αναρρωτικής ή ετήσιας άδειας έχουν ως αποτέλεσμα την απουσία καταγραφών για μακρά χρονικά διαστήματα σε ορισμένες φορές που σημαίνει ότι οδηγοί που υποβάλλονται σε ελέγχους σε μεταγενέστερη ημερομηνία δεν θα είναι σε θέση να προσκομίζουν τις καταγραφές που καλύπτουν τέτοιες περιόδους.

Τέτοιες καταστάσεις μπορεί να εκληφθούν λανθασμένα ως συγκαλυμμένη παραγωγή που προκαλείται από μια προσπάθεια απόκρυψης των παραβιάσεων. Για να αποφευχθούν οι υπόνοιες αυτές, μερικοί οδηγοί μεταφέρουν «επιστολές βεβαίωσης», οι οποίες εάν έχουν δημιουργηθεί και συμπληρωθεί στην προκαθορισμένη μορφή, θα γίνονται δεκτές και η εγκυρότητά τους θα υπόκειται στον έλεγχο των ελεγκτών.

Η προσκόμιση ψεύτικης βεβαίωσης π.χ. της οποίας η εγκυρότητα υπονομεύεται από άλλα αποδεικτικά στοιχεία συνιστά εντούτοις παράβαση. Σε ορισμένα κράτη μέλη, οι επιστολές βεβαίωσης πρέπει να μεταφέρονται από τους οδηγούς για την κάλυψη περιόδων ασθένειας και άδειας, αλλά η απαίτηση αυτή δεν επεκτείνεται πέρα από τα εθνικά σύνορα. (Βλ. παράρτημα, επεξηγηματική σημείωση αριθ. 5) Σημειώστε, επίσης, ότι δεν υπάρχει καμία απαίτηση για απόδειξη των περιόδων ημερήσιας/εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ακόμη και εάν σε πολλές περιπτώσεις οι οδηγοί προσκομίζουν καταγραφές που τις δικαιολογούν.

Εντός των κρατών μελών δεν είναι σπάνια η περίπτωση οδηγών που ανακαλούν ένα φύλλο καταγραφής στο τέλος της περιόδου εργασίας και καταγράφουν δια χειρός την έναρξη και τη ολοκλήρωση μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης. Σε ορισμένα κράτη μέλη, η καταγραφή αυτού του είδους είναι υποχρεωτική. Οι ελεγκτές πρέπει να γνωρίζουν την πρακτική αυτή κατά την ανάλυση των προηγούμενων καταγραφών ενός οδηγού. Μια τέτοια συμπεριφορά απαντά σπάνια κατά τις διεθνείς μεταφορές, όπου το ίδιο όχημα χρησιμοποιείται για πολλές διαδοχικές ημέρες.

Οι προσφάτως προσληφθέντες οδηγοί θα πρέπει να είναι σε θέση να προσκομίζουν καταγραφές από προηγούμενο εργοδότη, εάν η προηγούμενη απασχόληση εμπίπτει στην περίοδο των 28 ημερών πριν από την πρώτη ημέρα της νέας απασχόλησης. Ενώ στην περίπτωση των ψηφιακών καταγραφών δεν παρουσιάζεται πρόβλημα, στην περίπτωση των αναλογικών καταγραφών, η απαίτηση αυτή μπορεί να έρχεται σε αντίθεση με την υποχρέωση του εργοδότη να εξασφαλίζει τις καταγραφές των οδηγών για τουλάχιστον ένα έτος. Υπό τις συνθήκες αυτές, θα πρέπει να προσκομίζονται στους ελεγκτές αντίγραφα των καταγραφών για την οικεία περίοδο. Αν και αυτό δεν συνιστά απόλυτα συμμόρφωση, ενδέχεται να βοηθήσει η τυχόν αναγνώριση της δυσκολίας εκ μέρους του ελεγκτή. Όταν ο οδηγός έχει εργαστεί στο παρελθόν έξω από τον ρυθμιζόμενο τομέα των μεταφορών, αυτό θα μπορούσε να επαληθευθεί από μια κατάλληλα διατυπωμένη επιστολή του νέου εργοδότη.

Το άρθρο 15.7 στοιχείο γ) εξουσιοδοτεί τους ελεγκτές να παρακολουθούν τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 ελέγχοντας τα φύλλα καταγραφής, τα δεδομένα της μονάδας επί οχήματος και τα δεδομένα της κάρτας οδηγού. Οι ελεγκτές μπορούν να εισέλθουν στο όχημα προκειμένου να διεξάγουν τη δραστηριότητα αυτή. Σε περίπτωση που τα εν λόγω έγγραφα δεν προσκομίζονται και προβάλλεται βάσιμος λόγος, ο ελεγκτής έχει το δικαίωμα να επιθεωρεί και να αναλύει έγγραφα, όπως ακτοπλοϊκά εισιτήρια, αποδείξεις καυσίμων που υποστηρίζουν ή δικαιολογούν τους λόγους αυτούς. Εάν οι λόγοι αυτοί δεν έχουν καμία εγκυρότητα, τότε έχει διαπραχθεί παράβαση.

Άρθρο 15.8

Η παραποίηση, συγκάλυψη ή καταστροφή τυχόν δεδομένων που έχουν καταγραφεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85 συνιστά σοβαρή παράβαση.

Συνιστά επίσης σοβαρή παράβαση η παραποίηση ή η απόπειρα παραποίησης της συσκευής ώστε να μην καταγράφει με ακρίβεια.

Τέτοιες παραποιήσεις μπορεί να διαπράττονται μέσω της μη εγκεκριμένης απόσυρσης φύλλων καταγραφής ή κάρτας οδηγού ή δραστηριότητας παρέμβασης στη διαδικασία καταγραφής.

Οι συσκευές που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την αποτροπή της ορθής καταγραφής της δραστηριότητας δεν πρέπει να βρίσκονται στο όχημα και η τοποθέτησή τους εντός του συστήματος καταγραφής αποτελεί παράβαση.

Όταν μια συσκευή δεν έχει τοποθετηθεί, θα ήταν σωστό να αξιολογηθεί η πρόθεση του οδηγού να την χρησιμοποιήσει. Εάν έχει τοποθετηθεί οποιαδήποτε συσκευή, αλλά δεν είναι συνδεδεμένη ή σε χρήση, αυτό εξακολουθεί να είναι επαρκές για τη στοιχειοθέτηση της παράβασης.

3.1.5 Άρθρο 16

3.1.5.1 Κείμενο

1. Σε περίπτωση βλάβης ή ελαττωματικής λειτουργίας της συσκευής ελέγχου, ο εργοδότης οφείλει να μεριμνήσει ώστε να επισκευαστεί από εξουσιοδοτημένο τεχνικό ή συνεργείο, αμέσως μόλις το επιτρέψουν οι περιστάσεις.

Αν το όχημα δεν δύναται να επιστρέψει στις εγκαταστάσεις της επιχειρήσεως εντός μιας εβδομάδας από την ημέρα της βλάβης ή της ανακαλύψεως της πλημμελούς λειτουργίας, η επισκευή πρέπει να γίνει καθ' οδόν. Τα κράτη μέλη δύναται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19, να προβλέπουν ότι οι αρμόδιες αρχές δύναται να απαγορεύσουν τη χρησιμοποίηση του οχήματος σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η βλάβη ή η πλημμελής λειτουργία δεν επισκευάζονται, υπό τους όρους που προβλέπονται ανωτέρω.

2. Κατά τη διάρκεια της βλάβης ή της κακής λειτουργίας της συσκευής ελέγχου, οι οδηγοί οφείλουν να σημειώνουν στο φύλλο ή στα φύλλα καταγραφής, ή σε ad hoc φύλλο προσαρτητέο είτε στο φύλλο καταγραφής είτε στην κάρτα οδηγού, σε στοιχεία που θα συμβάλλουν στην αναγνώριση της ταυτότητάς τους (όνομα και αριθμός αδείας οδήγησης ή όνομα και αριθμός κάρτας οδηγού), συμπεριλαμβανομένων των υπογραφών τους, κάθε ένδειξη σχετική με τις διάφορες χρονικές περιόδους η οποία δεν καταγράφηκε ή εκτυπώθηκε επακριβώς από τη συσκευή ελέγχου.

Σε περίπτωση απώλειας, κλοπής, φθοράς ή κακής λειτουργίας της κάρτας, ο οδηγός εκτυπώνει, στο τέλος του ταξιδιού του, τις ενδείξεις τις σχετικές με τις διάφορες χρονικές περιόδους που καταγράφηκαν από τη συσκευή ελέγχου και μεταφέρει σ' αυτό το έγγραφο τα στοιχεία που επιτρέπουν την αναγνώρισή του (αριθμό κάρτας ή/και αριθμό άδειας οδήγησης του οδηγού), περιλαμβανομένης και της υπογραφής του.

3. Εάν κάρτα οδηγού φθαρεί ή παρουσιάσει κάποιο ελάττωμα, ο οδηγός την επιστρέφει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου έχει τη συνήθη του διαμονή. Τυχόν κλοπή της κάρτας οδηγού πρέπει να δηλώνεται νομοτύπως στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου συνέβη η κλοπή. Τυχόν απώλεια της κάρτας οδηγού πρέπει να δηλώνεται νομοτύπως στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου εκδόθηκε, καθώς και σε εκείνες του κράτους μέλους της συνήθους διαμονής, αν είναι διαφορετικό.

Ο οδηγός μπορεί να εξακολουθήσει να οδηγεί το όχημά του χωρίς δική του κάρτα οδηγού για 15 ημερολογιακές ημέρες κατ' ανώτατο όριο, ή και για μεγαλύτερη χρονική περίοδο, εάν είναι απαραίτητο προκειμένου να επιστρέψει το όχημα στην έδρα της επιχείρησης, υπό την προϋπόθεση ότι δικαιολογεί την αδυναμία του να επιδείξει ή να χρησιμοποιήσει την κάρτα του κατά το διάστημα αυτό. Αν οι αρχές του κράτους μέλους όπου ο οδηγός έχει τη συνήθη του διαμονή δεν συμπίπτουν με εκείνες που εξέδωσαν την κάρτα, και τους ζητηθεί η ανανέωση, αντικατάσταση ή ανταλλαγή της κάρτας οδηγού, ενημερώνουν τις αρχές που εξέδωσαν την παλιά κάρτα για τους ακριβείς λόγους της ανανέωσης, της αντικατάστασης ή της ανταλλαγής της.

3.1.5.2 Παραβάσεις

Δεν ορίζεται καμία παράβαση εν προκειμένω, ωστόσο, το άρθρο 16 θεσπίζει τις δράσεις που πρέπει να ληφθούν από τον οδηγό, ούτως ώστε να μην παραβιάζει τα άλλα άρθρα. Στις παραβάσεις αυτές περιλαμβάνονται:

Η χρήση οχήματος με ελαττωματικό ταχογράφο.

Αδυναμία τήρησης χειρόγραφου αρχείου.

Παράλειψη αναφοράς της απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού εντός 7 ημερών.

Παράλειψη εκτύπωσης στην αρχή/τέλος της διαδρομής.

3.1.5.3 Έλεγχοι καθ' οδόν

Το άρθρο 16 καθορίζει τις διαδικασίες που πρέπει να τηρούνται από τον οδηγό σε περίπτωση δυσλειτουργίας της συσκευής ελέγχου ταχογράφου (αυτό περιλαμβάνει την κάρτα οδηγού, αποστολέα και καλωδίωση). Κατά συνέπεια, εάν ο ελεγκτής διαπιστώσει ότι δεν τηρούνται οι διαδικασίες αυτές στις συγκεκριμένες ειδικές περιστάσεις, τότε θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο επιβολής του νόμου.

Εάν ο εξοπλισμός παύει να λειτουργεί πλήρως σύμφωνα με το παράρτημα 1 ή 1β του κανονισμού 3821/85, θα θεωρείται ως βλάβη.

Ο εξοπλισμός πρέπει να επισκευάζεται πλήρως μόλις αυτό καταστεί εφικτό και σε κάθε περίπτωση εντός 7 ημερών από την βλάβη ή όταν οποιοδήποτε πρόσωπο έλαβε γνώση ότι ο ταχογράφος δεν λειτουργεί πλήρως.

Η επισκευή θα πρέπει να προγραμματίζεται από το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για τη λειτουργία του οχήματος.

Η εξακολούθηση της χρήσης του οχήματος, χωρίς να έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα, όπως περιγράφονται ανωτέρω ή όταν έχει παραμεληθεί κάθε ευκαιρία επιδιόρθωσης του ελαττώματος, συνιστά σαφώς παράβαση και συνεπάγεται την επιβολή κυρώσεων εις βάρος του οδηγού.

Παράρτημα 1

Σημείωμα οδηγίων 1

Θέμα: Έκτακτη παρέκκλιση από τα ελάχιστα όρια ανάπαυσης και τα μμέγιστα όρια οδήγησης προκειμένου να βρεθεί κατάλληλος χώρος στάθμευσης

Άρθρο: 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Προσέγγιση που πρέπει να ακολουθείται: Το άρθρο 12 περιέχει διατάξεις που επιτρέπουν σε έναν οδηγό να παρεκκλίνει από τις ελάχιστες απαιτήσεις ανάπαυσης και τους μμέγιστους χρόνους οδήγησης που περιλαμβάνονται στα άρθρα 6 έως 9 προκειμένου να βρεθεί κατάλληλος χώρος στάθμευσης. Το εν λόγω άρθρο δεν επιτρέπει σε έναν οδηγό να παρεκκλίνει από τον κανονισμό για λόγους που ήταν γνωστοί πριν από την έναρξη της διαδρομής. Σκοπός του είναι να επιτρέψει στους οδηγούς να αντιμετωπίζουν περιπτώσεις όπου, απρόβλεπτα, καθίσταται αδύνατη η συμμόρφωση με τον κανονισμό κατά τη διάρκεια της διαδρομής, δηλαδή υπό συνθήκες έκτακτων δυσχερειών ανεξαρτήτων από τη βούληση του οδηγού, οι οποίες είναι προφανώς αναπόφευκτες και δεν μπορούσαν να προβλεφθούν έστω και αν έχει επιδειχθεί κάθε δέουσα επιμέλεια. Η παρέκκλιση αποσκοπεί επίσης στην εξασφάλιση της ασφάλειας των προσώπων, του οχήματος και του φορτίου του και στην κάλυψη της απαίτησης να λαμβάνεται υπόψη η οδική ασφάλεια σε κάθε περίπτωση.

Τρία μέρη επιβαρύνονται με ορισμένες υποχρεώσεις σε σχέση με τέτοιες καταστάσεις:

1) Η επιχείρηση μεταφορών πρέπει να προγραμματίζει προσεκτικά την ασφαλή διαδρομή ενός οδηγού λαμβάνοντας υπόψη, για παράδειγμα, τις συνήθεις κυκλοφοριακές συμφορήσεις, τις καιρικές συνθήκες και την πρόσβαση σε επαρκείς χώρους στάθμευσης, δηλαδή πρέπει να οργανώνει την εργασία κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι οδηγοί να είναι σε θέση να συμμορφώνονται με τον κανονισμό και πρέπει να μεριμνά ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των ναυλωτών και των ασφαλιστικών εταιρειών σχετικά με την ασφαλή στάθμευση

2) Ο οδηγός πρέπει να τηρεί αυστηρά τους κανόνες και να μην παρεκκλίνει από τα χρονικά όρια οδήγησης εκτός αν προκύψουν απρόβλεπτες έκτακτες περιστάσεις και καταστεί αδύνατη η συμμόρφωση με τον κανονισμό χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια και η ασφάλεια των προσώπων, του οχήματος ή του φορτίου του. Εάν ένας οδηγός αποφασίσει ότι είναι απαραίτητο να παρεκκλίνει από τον κανονισμό και ότι αυτό δεν θα θέσει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια, πρέπει να αναφέρει τη φύση και τον λόγο της παρέκκλισης χειρόγραφα (σε οποιαδήποτε κοινοτική γλώσσα, στο φύλλο καταγραφής ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο από τη συσκευή ελέγχου ή στο πρόγραμμα υπηρεσίας) αμέσως μόλις σταματήσει.

3) Το όργανο επιβολής πρέπει να εφαρμόζει την επαγγελματική διακριτική ευχέρειά του κατά τον έλεγχο του οδηγού και την αξιολόγηση του κατά πόσον δικαιολογείται η παρέκκλιση από τα όρια οδήγησης.

Κατά την αξιολόγηση της νομιμότητας της παρέκκλισης βάσει του άρθρου 12 το όργανο ελέγχου, πρέπει να εξετάζει προσεκτικά όλες τις περιστάσεις, περιλαμβανομένων των κάτωθι:

α) το ιστορικό των αρχείων οδήγησης του οδηγού για να διαπιστώσει τα χαρακτηριστικά των επιδόσεων του οδηγού και να επαληθεύσει εάν ο οδηγός συμμορφώνεται συνήθως με τους κανόνες χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης, και ότι η παρέκκλιση είναι έκτακτη

β) η παρέκκλιση από τα όρια χρόνου οδήγησης δεν πρέπει να είναι ένα τακτικό περιστατικό και πρέπει να οφείλεται σε έκτακτες περιστάσεις, όπως: σοβαρό τροχαίο ατύχημα, ακραίες καιρικές συνθήκες, οδική παράκαμψη, έλλειψη θέσης στο χώρο στάθμευσης, κ.λπ. (Αυτός ο κατάλογος έκτακτων περιστάσεων έχει μόνο ενδεικτικό χαρακτήρα. Η αρχή για την αξιολόγηση είναι ότι το κίνητρο της πιθανής παρέκκλισης από τα όρια οδήγησης δεν πρέπει να είναι γνωστό ή ακόμα και δυνατόν να προβλεφθεί εκ των προτέρων))·

γ) τα καθημερινά και τα εβδομαδιαία όρια οδήγησης πρέπει να τηρούνται, επομένως ο οδηγός δεν πρέπει να έχει οποιαδήποτε «χρονικά κέρδη» από την υπέρβαση του ορίου οδήγησης κατά την αναζήτηση μιας θέσης στάθμευσης

δ) η παρέκκλιση από τους κανόνες για το χρόνο οδήγησης δεν πρέπει να οδηγεί σε μείωση των απαιτούμενων διαλειμμάτων και της καθημερινής και εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Παρατήρηση: Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, Υπόθεση C-235/94

Σημείωμα οδηγίων 2

Θέμα: Καταγραφή του χρόνου μετάβασης ενός οδηγού σε έναν τόπο που δεν είναι ο συνηθισμένος τόπος ανάληψης ή παράδοσης ενός οχήματος που εμπίπτει στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο: 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Προσέγγιση που πρέπει να ακολουθείται:

Ο οδηγός που ταξιδεύει σε έναν συγκεκριμένο τόπο, που δεν είναι η έδρα λειτουργίας του εργοδότη, και τον οποίο του έχει υποδείξει ο εργοδότης, προκειμένου να αναλάβει και να οδηγήσει ένα «όχημα με ταχογράφο», εκπληρώνει μια υποχρέωση προς τον εργοδότη του και επομένως δεν διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του.

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφοι 2 και 3:

- ο χρόνος που δαπανά ο οδηγός που ταξιδεύει προς ή από έναν τόπο, ο οποίος δεν είναι ο τόπος διαμονής του οδηγού ή η έδρα λειτουργίας του εργοδότη και όπου ο οδηγός πρόκειται να αναλάβει ή να παραδώσει ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του κανονισμού, ανεξάρτητα από το εάν ο εργοδότης έδωσε οδηγίες σχετικά με το πότε και πώς να ταξιδέψει ή εάν αυτή η επιλογή αφέθηκε στον οδηγό, πρέπει να καταγράφεται είτε ως «διαθεσιμότητα» είτε ως «άλλη εργασία» ανάλογα με την εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους· και

- ο χρόνος που δαπανά ο οδηγός οδηγώντας **όχημα που δεν εμπίπτει στις διατάξεις του κανονισμού προς ή από έναν τόπο ο οποίος δεν είναι ο τόπος διαμονής του οδηγού ή η έδρα λειτουργίας του εργοδότη του και όπου ο οδηγός πρόκειται να αναλάβει ή να παραδώσει ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του κανονισμού, πρέπει να καταγράφεται ως «άλλη εργασία».**

Στις ακόλουθες τρεις περιπτώσεις ο χρόνος που καταναλώνεται στο ταξίδι μπορεί να θεωρηθεί «ανάπαυση» ή «διάλειμμα».

Η πρώτη περίπτωση είναι όταν ο οδηγός συνοδεύει ένα όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο. Στην περίπτωση αυτή ο οδηγός μπορεί να πραγματοποιήσει την ανάπαυση ή το διάλειμμα υπό την προϋπόθεση ότι έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα (άρθρο 9.1).

Η δεύτερη περίπτωση είναι όταν ο οδηγός δεν συνοδεύει όχημα, αλλά ταξιδεύει με σιδηρόδρομο ή πορθμείο προς ή από τόπο όπου πρόκειται να αναλάβει τον έλεγχο ή έχει παραδώσει όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του κανονισμού (άρθρο 9.2) υπό την προϋπόθεση ότι έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα στο εν λόγω πορθμείο ή σιδηρόδρομο.

Η τρίτη είναι όταν ένα όχημα επανδρώνεται από περισσότερους από έναν οδηγό. Όταν ένα δεύτερο μέλος του πληρώματος είναι διαθέσιμο να οδηγήσει εάν χρειαστεί, κάθεται δίπλα στον οδηγό του οχήματος και δεν συμμετέχει ενεργά στην παροχή βοήθειας στον οδηγό που οδηγεί το όχημα, μια περίοδος 45 λεπτών της «περιόδου διαθεσιμότητας» αυτού του μέλους του πληρώματος μπορεί να θεωρηθεί «διάλειμμα».

Δεν υπάρχει καμία διαφοροποίηση ως προς τον χαρακτήρα της σύμβασης απασχόλησης του οδηγού. Κατά συνέπεια, αυτοί οι κανόνες ισχύουν τόσο για τους μόνιμους οδηγούς όσο και για τους οδηγούς που απασχολούνται από επιχείρηση προσωρινής απασχόλησης που εκμισθώνει εργαζομένους.

Για έναν «προσωρινό οδηγό» ως «έδρα λειτουργίας του εργοδότη» νοείται η έδρα λειτουργίας μιας επιχείρησης που χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του εν λόγω οδηγού για τις οδικές μεταφορές της («επιχείρηση χρήστη»), και όχι η έδρα της «επιχείρησης προσωρινής απασχόλησης».

Παρατήρηση: Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, υπόθεση C-76/77 και υπόθεση C-297/99

Σημείωμα οδηγίων 3

Θέμα: Εντολή διακοπής διαλείμματος ή ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης προκειμένου να μετακινηθεί ένα όχημα προς τα εμπρός σε έναν τερματικό σταθμό, σε χώρους στάθμευσης ή σε χώρους των συνόρων.

Άρθρο: 4 στοιχεία δ) και στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Προσέγγιση που πρέπει να ακολουθείται: Κατά κανόνα, κατά τη διάρκεια ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του και ως εκ τούτου δεν είναι υποχρεωμένος να παραμένει κοντά στο όχημά του.

Γενικά, η διακοπή ενός διαλείμματος ή ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης αποτελεί παράβαση (εκτός εάν ισχύει ο «κανόνας πορθμείου» – άρθρο 9.1). Ωστόσο, σε έναν τερματικό σταθμό ή σε ένα χώρο στάθμευσης μπορεί να εμφανιστεί μια ξαφνική έκτακτη κατάσταση ή να συντρέχουν επείγουσες περιστάσεις υπό τις οποίες το όχημα πρέπει να μετακινηθεί. Στους τερματικούς σταθμούς υπάρχει συνήθως οδηγός (υπάλληλος του τερματικού σταθμού) που μετακινεί τα οχήματα, εάν είναι απαραίτητο.

Εάν αυτό δεν συμβαίνει και η μετακίνηση του οχήματος έχει καταστεί αναπόφευκτη λόγω έκτακτων περιστάσεων, ο οδηγός μπορεί να διακόψει την ανάπαυσή του μόνο μετά από αίτημα μιας αρμόδιας αρχής ή ενός υπαλλήλου τερματικού που έχει την αρμοδιότητα να διατάξει τις μετακινήσεις του οχήματος.

Σε άλλα σημεία (π.χ. σε χώρους στάθμευσης, σε σημεία διέλευσης συνόρων και όταν συντρέχουν επείγουσες περιστάσεις), εάν υπάρχουν αντικειμενικοί λόγοι επείγουσας ανάγκης για τους οποίους το όχημα πρέπει να μετακινηθεί ή εάν η αστυνομία ή άλλη αρχή (π.χ.: πυροσβεστική υπηρεσία, αρχές ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας, τελωνειακός υπάλληλος, κ.λπ.) δώσει διαταγή να μετακινηθεί ένα όχημα, ο οδηγός πρέπει να διακόψει το διάλειμμα ή την ανάπαυσή του για λίγα λεπτά και, στην περίπτωση αυτή, δεν πρέπει να αντιμετωπίσει δίωξη.

Εάν προκύψει τέτοια κατάσταση ανάγκης, οι αρχές ελέγχου των κρατών μελών πρέπει να επιδείξουν κάποιο περιθώριο ανοχής μετά από αξιολόγηση της συγκεκριμένης κατάστασης.

Αυτή η διακοπή της ανάπαυσης ή του διαλείμματος του οδηγού πρέπει να καταγράφεται χειρόγραφα από τον οδηγό και πρέπει, εάν είναι δυνατόν, να επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή που διέταξε τον οδηγό να μετακινήσει το όχημα.

Σημείωμα οδηγίων 4

Θέμα: Καταγραφή του χρόνου οδήγησης από τους ψηφιακούς ταχογράφους όταν οι οδηγοί πραγματοποιούν μεταφορές με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης.

Άρθρο: Άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1360/2002 (παράρτημα 1B)

Προσέγγιση που πρέπει να ακολουθείται:

Δεδομένου ότι οι ψηφιακοί ταχογράφοι καταγράφουν ακριβέστερα από τους αναλογικούς ταχογράφους, οι οδηγοί που πραγματοποιούν μεταφορές με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης μπορεί να βρεθούν με μεγαλύτερους καταγραμμένους χρόνους οδήγησης όταν χρησιμοποιούν ψηφιακό ταχογράφο από ότι αν χρησιμοποιούσαν αναλογικό ταχογράφο. Η κατάσταση αυτή είναι προσωρινή και μπορεί να έχει επιπτώσεις σε διαδικασίες τοπικών μεταφορών διανομής. Θα διαρκέσει μόνο για τη μεταβατική περίοδο κατά την οποία θα συνυπάρχουν τόσο αναλογικοί όσο και ψηφιακοί ταχογράφοι.

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η γρήγορη διάδοση του ψηφιακού ταχογράφου εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ίση μεταχείριση των οδηγών - ανεξάρτητα από το όργανο καταγραφής που χρησιμοποιείται - πρέπει να προβλεφθεί ένα όριο ανοχής από τις εθνικές αρχές ελέγχου κατά τη διάρκεια αυτής της μεταβατικής περιόδου. Αυτό το μεταβατικό όριο ανοχής πρέπει να ισχύει για τα οχήματα που συμμετέχουν σε διαδρομές μεταφορών με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης και τα οποία είναι εξοπλισμένα με ψηφιακούς ταχογράφους.

Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, οι εθνικές αρχές ελέγχου πρέπει να εφαρμόζουν την επαγγελματική διακριτική τους ευχέρεια. Επιπλέον, όταν ένας οδηγός είναι στη θέση του οδηγού του οχήματος και συμμετέχει ενεργά σε μια διαδικασία μεταφοράς που εμπίπτει στις διατάξεις του κανονισμού, θα θεωρείται ότι οδηγεί ανεξάρτητα από τις περιστάσεις στις οποίες βρίσκεται (παραδείγματος χάριν, σε περιπτώσεις όπου ο οδηγός είναι σε κυκλοφοριακή συμφόρηση ή σε φωτεινούς σηματοδότες).

Κατά συνέπεια:

- Τα κράτη μέλη πρέπει να ενημερώσουν τα όργανα ελέγχου ότι έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν, στον έλεγχο των στοιχείων από ψηφιακούς ταχογράφους, ένα όριο ανοχής έως 15 λεπτά ανά ενότητα χρόνου οδήγησης τεσεράμισι (4,5) ωρών για τα οχήματα που συμμετέχουν σε διαδρομές μεταφοράς με συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης, υπό τον όρο ότι οι σχετικοί ισχυρισμοί μπορούν να τεκμηριωθούν από στοιχεία. Αυτό το όριο ανοχής μπορεί να εφαρμόζεται, παραδείγματος χάριν, ως αφαίρεση ενός λεπτού ανά ενότητα χρόνου οδήγησης, μεταξύ των στάσεων, με ανώτατο όριο τα 15 λεπτά ανά ενότητα χρόνου οδήγησης τεσεράμισι (4,5) ωρών.
- Όταν ασκούν τη διακριτική τους ευχέρεια, τα όργανα ελέγχου πρέπει να ενεργούν ανάλογα με τις περιστάσεις και να χρησιμοποιούν τα στοιχεία που έχουν στην διάθεση τους εκείνη τη χρονική στιγμή (όπως επαληθεύσιμες αποδείξεις ότι ο οδηγός συμμετείχε σε συχνές ή πολλαπλές στάσεις παράδοσης), και πρέπει να επαληθεύουν ότι η ερμηνεία τους δεν εκτρέπεται από την ορθή εφαρμογή των κανόνων για το ωράριο των οδηγών, υπονομεύοντας έτσι την οδική ασφάλεια.
- Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν λογισμικό ανάλυσης διαμορφωμένο ώστε να ενσωματώνει μια περίοδο ανοχής στους υπολογισμούς του χρόνου οδήγησης αλλά πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι αυτό μπορεί, σε μεταγενέστερο στάδιο, να οδηγήσει σε προβλήματα σχετικά με την απόδειξη. Σε κάθε περίπτωση, το όριο ανοχής δεν πρέπει να υπερβαίνει το όριο των 15 λεπτών ανά ενότητα χρόνου οδήγησης τεσεράμισι (4,5) ωρών.
- Το όριο ανοχής πρέπει να εφαρμόζεται έτσι ώστε να μην υπάρχουν διακρίσεις ή δυσμενής μεταχείριση σε βάρος των εγχώριων ή των διεθνών οδηγών και πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν μόνο για τις μεταφορές όπου η διαδρομή περιλαμβάνει σαφώς συχνές ή πολλαπλές στάσεις.

Σημείωμα οδηγίων 5

Θέμα: Έντυπο βεβαίωσης δραστηριοτήτων όπως ορίζει η απόφαση της Επιτροπής (2009/959/ΕΕ) της 14.12.2009 για την τροποποίηση της απόφασης 2007/230/ΕΚ περί εντύπου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών.

Άρθρα: 11 παράγραφος 3, και 13 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ

Προσέγγιση που πρέπει να υιοθετηθεί: Το έντυπο βεβαίωσης δεν απαιτείται για δραστηριότητες που μπορεί να καταγράψει ο ταχογράφος. Η πρωτογενής πηγή πληροφοριών στους οδικούς ελέγχους είναι οι εγγραφές στον ταχογράφο. Η απουσία εγγραφών πρέπει να δικαιολογείται μόνο στις περιπτώσεις που οι εγγραφές ταχογράφου, περιλαμβανομένων των χειρόγραφων καταχωρίσεων, δεν ήταν εφικτές για αντικειμενικούς λόγους και έχει συνταχθεί η σχετική βεβαίωση. Σε κάθε περίπτωση, το σύνολο των εγγραφών του ταχογράφου, μαζί με το έντυπο εφόσον χρειάζεται, γίνονται δεκτές ως επαρκή αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή τη συμφωνία ΑΕΤΡ, εκτός αν υπάρχουν βάσιμες υποψίες.

Η βεβαίωση καλύπτει ορισμένες δραστηριότητες κατά τη διάρκεια της περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και συγκεκριμένα την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες.

Η βεβαίωση μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση που ο οδηγός:

- ήταν σε αναρρωτική άδεια
- ήταν σε άδεια, η οποία αποτελεί μέρος της ετήσιας άδειας σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση
- ήταν σε άδεια ή ανάπαυση
- οδηγούσε όχημα που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ή της ΑΕΤΡ
- εκτελούσε άλλα καθήκοντα πέραν της οδήγησης
- ήταν σε διαθεσιμότητα

και στις περιπτώσεις στις οποίες ήταν τεχνικά αδύνατη η εγγραφή των δραστηριοτήτων στον εξοπλισμό καταγραφής.

Το τετραγωνίδιο «ήταν σε άδεια ή ανάπαυση» μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση που ο οδηγός δεν οδηγούσε ούτε εκτελούσε άλλα καθήκοντα πέραν της οδήγησης ή δεν ήταν διαθέσιμος, δεν βρισκόταν σε αναρρωτική ή ετήσια άδεια, περιλαμβανομένων επίσης των περιπτώσεων μερικής ανεργίας, απεργιών ή ανταπεργιών.

Τα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να απαιτούν τη χρήση του εντύπου, όμως εφόσον ένα κράτος μέλος απαιτεί να χρησιμοποιείται το έντυπο για τις περιπτώσεις που προβλέπονται σ' αυτό, το τυποποιημένο έντυπο πρέπει να θεωρείται έγκυρο. Ωστόσο, κανένα έντυπο οποιασδήποτε μορφής δεν πρέπει να απαιτείται για τις συνήθειες ή τις εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης.

Η ηλεκτρονική και κατάλληλη για εκτύπωση μορφή του εντύπου, καθώς και πληροφορίες σχετικά με τα κράτη μέλη που θεωρούν υποχρεωτική τη χρήση του, διατίθενται στον ιστότοπο:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/social_provision/social_form_en.htm.

Το έντυπο γίνεται δεκτό σε ολόκληρη την ΕΕ και σε οποιαδήποτε από τις επίσημες γλώσσες. Η τυποποιημένη μορφή του διευκολύνει την κατανόηση, διότι περιλαμβάνει αριθμημένα τα προκαθορισμένα πεδία προς συμπλήρωση. Για τις μεταφορές ΑΕΤΡ, συνιστάται να χρησιμοποιείται το έντυπο της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (<http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1.html>).

Όλα τα πεδία πρέπει να είναι δακτυλογραφημένα. Για να είναι έγκυρο, το έντυπο πρέπει να φέρει την υπογραφή, αφενός του εκπροσώπου της εταιρείας και, αφετέρου, του οδηγού πριν από την έναρξη του ταξιδιού. Οι αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί πρέπει να υπογράψουν δύο φορές, μία ως εκπρόσωπος της εταιρείας και μία ως οδηγός.

Μόνο το υπογεγραμμένο πρωτότυπο είναι έγκυρο. Το κείμενο του εντύπου δεν πρέπει να τροποποιείται. Το έντυπο δεν μπορεί να υπογράφεται εκ των προτέρων ούτε να γίνονται χειρόγραφες αλλαγές σε αυτό. Τηλεομοιοτυπία ή ψηφιοποιημένο αντίγραφο του εντύπου μπορεί να γίνει δεκτή μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και εφόσον είναι νομικά δυνατό σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

Το έντυπο μπορεί να εκτυπωθεί σε φύλλο που φέρει τον λογότυπο και τα στοιχεία επικοινωνίας της εταιρείας, ωστόσο πρέπει να συμπληρώνονται και τα πεδία που αφορούν τα στοιχεία της εταιρείας.

Σημείωμα οδηγίων 6

Θέμα: Καταγραφή του χρόνου που καταναλώνεται σε πορθμείο ή σιδηρόδρομο όπου ο οδηγός έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.

Άρθρο: 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Προσέγγιση που πρέπει να ακολουθείται: Σύμφωνα με το άρθρο 4 στοιχείο στ), κατά τη διάρκεια της ανάπαυσης, γενικά, ο οδηγός πρέπει να μπορεί να διαθέτει ελεύθερα το χρόνο του. Ωστόσο, ο οδηγός έχει το δικαίωμα διαλείμματος ή ανάπαυσης, ημερήσιας ή εβδομαδιαίας, όταν ταξιδεύει με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, υπό τον όρο ότι έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα. Τούτο προκύπτει από τη διατύπωση του άρθρου 9 (2) όπου ορίζεται ότι κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό για μετάβαση «δεν υπολογίζεται ως ανάπαυση ή ως διάλειμμα, εκτός εάν ο οδηγός βρίσκεται σε πορθμείο ή σιδηρόδρομο και έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα».

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1 **κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης** τουλάχιστον 11 ωρών σε πορθμείο ή σιδηρόδρομο (εφόσον ο οδηγός έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα) επιτρέπεται να διακόπτεται δύο φορές κατ' ανώτατο όριο, από άλλες δραστηριότητες (όπως η επιβίβαση ή αποβίβαση από το πορθμείο ή σιδηρόδρομο). Η συνολική διάρκεια των δύο αυτών διακοπών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει την 1 ώρα. Ο χρόνος αυτός δεν επιτρέπεται, σε καμία περίπτωση, να επιφέρει οποιαδήποτε μείωση της κανονικής περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης.

Σε περίπτωση κατά την οποία η κανονική ημερήσια ανάπαυση ληφθεί σε δύο περιόδους, η πρώτη εκ των οποίων θα πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 3 ώρες και η δεύτερη τουλάχιστον 9 ώρες (όπως ορίζεται στο άρθρο 4 στοιχείο ζ)), ο αριθμός των διακοπών (δύο κατ' ανώτατο όριο) αφορά τη συνολική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης και όχι το κάθε τμήμα της κανονικής ημερήσιας ανάπαυσης που κατανέμεται σε δύο περιόδους.

Η παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στη, μειωμένη ή κανονική, περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Παράρτημα 2

Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 1

Θέμα: Εθνικοί κανόνες που βασίζονται σε κοινοτικούς κανόνες

Άρθρο: πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, άρθρα 1, 2, 11 του κανονισμού.

Ζήτημα:

Η γερμανική νομοθεσία απαιτεί ότι οι κοινοτικοί κανόνες για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που θεσπίστηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 πρέπει να εφαρμόζονται και σε μικρότερα «οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων» από εκείνα που ορίζονται στο άρθρο 2.1 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού, και συγκεκριμένα σε οχήματα που υπερβαίνουν τους 2,8 τόνους.

Διευκρίνιση:

Το γεγονός ότι ορισμένοι τύποι μεταφορών δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού δεν σημαίνει ότι εξαιρούνται από κάθε νομοθεσία. Αντιθέτως, η πρόβλεψη αυτή συνεπάγεται ότι τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να νομοθετούν στον τομέα αυτό. Εάν τα κράτη μέλη πράττουν αναλόγως, τότε τίποτα δεν τους εμποδίζει από το να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες που εμπνέονται από την κοινοτική νομοθεσία ή είναι πανομοιότυποι με αυτήν.

Σχόλιο

Διευκρίνιση που παρέχεται από τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις αρχές του Λουξεμβούργου (επιστολή Φεβρουαρίου 1993)

Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 2

Θέμα: Οχήματα που οδηγούνται με σκοπό την επισκευή, το πλύσιμο ή τη συντήρηση

Άρθρο: 1, 2, 4 στοιχείο α), 4 στοιχείο γ)

Ζήτημα:

Οχήματα που οδηγούνται με σκοπό την επισκευή, το πλύσιμο ή τη συντήρηση

Διευκρίνιση:

Σύμφωνα με το άρθρο 4 στοιχείο α) του κανονισμού ως οδική μεταφορά ορίζεται κάθε διαδρομή εκτελούμενη, εν μέρει ή πλήρως, επί οδών ανοικτών στο κοινό, από όχημα με ή χωρίς φορτίο, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Ως εκ τούτου, όταν ένας οδηγός οδηγεί όχημα με σκοπό να πάει σε ένα γκαράζ, σε ένα πλυντήριο αυτοκινήτων, σε ένα πρατήριο καυσίμων, σε διάφορες τοποθεσίες για να αφήσει ή να αναλάβει

όχημα από πελάτες, κ.λπ. οδηγώντας εξ ολοκλήρου ή εν μέρει σε οδούς ανοικτές στο κοινό, αυτό το είδος της διαδρομής εμπίπτει στον ορισμό των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Αυτό ισχύει για κάθε οδηγό, ανεξάρτητα από το εάν η απασχόλησή του είναι προσωρινή ή μόνιμη.

Εντούτοις, το άρθρο 1 του κανονισμού προβλέπει ότι οι κανόνες για τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης ισχύουν για τους οδηγούς που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες, τα καθήκοντα των υπαλλήλων ορισμένων εταιρειών μπορεί, από τη φύση των καθηκόντων τους, να μην περιλαμβάνουν την δραστηριότητα της μεταφοράς εμπορευμάτων ή επιβατών. Στις περιπτώσεις αυτές, οι εργαζόμενοι αυτοί δεν θα εκτελούσαν τη μεταφορά εμπορευμάτων, όπως ορίζεται στον κανονισμό και συνεπώς δεν θα ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεών του.

Σε κάθε περίπτωση, τίποτα δεν αποτρέπει την εκ μέρους των κρατών μελών εφαρμογή των κανόνων που θεσπίζονται στον κανονισμό και σε άλλες μεταφορές ή οχήματα ή οδηγούς που δεν καλύπτονται ρητά από τον κανονισμό.

Σχόλιο

Διευκρίνιση που παρασχέθηκε από τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε μέλος των αρχών του Λουξεμβούργου (επιστολή Φεβρουαρίου 1993)

Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 3

Θέμα: Οχήματα που χρησιμοποιούνται ως τοπικά καταστήματα σε τοπικές αγορές

Άρθρο: 13 (1) στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και άρθρο 13 (1) στοιχείο δ) δεύτερη περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Ζήτηση:

Τα οχήματα που χρησιμοποιούνται ως τοπικά καταστήματα σε τοπικές αγορές ή για πωλήσεις από πόρτα σε πόρτα μπορεί να εξαιρούνται από τους κανόνες για τις ώρες οδήγησης δυνάμει του άρθρου 13 (1) στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85. Η δυνατότητα αυτή δεν υφίσταται πλέον στο πλαίσιο του κανονισμού 561/2006. Οι οδηγοί των οχημάτων αυτών δεν οδηγούν για μεγάλες αποστάσεις και πολλές ώρες, και η κύρια επαγγελματική δραστηριότητά τους δεν είναι η μεταφορά εμπορευμάτων αλλά η πώληση αυτών.

Διευκρίνιση:

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο δ), 2η περίπτωση επιτρέπει για [την] εξαίρεση οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν υλικά, εξοπλισμό ή μηχανήματα προς χρήση από τον οδηγό κατά την άσκηση του επαγγέλματός του. Τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται μόνο σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης, και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των εν λόγω οχημάτων δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

Η απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση C-128/04, επιβεβαιώνει ότι οι όροι «υλικά ή εξοπλισμός» δεν καλύπτουν μόνο εργαλεία και συσκευές αλλά και εμπορεύματα τα οποία απαιτούνται για την εκτέλεση των εργασιών που εμπíπτουν στην κύρια δραστηριότητα του οδηγού του οικείου οχήματος.

Εν προκειμένω θα σήμαινε ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται ως τοπικά καταστήματα σε τοπικές αγορές θα μπορούσαν να εξαιρεθούν βάσει του εν λόγω άρθρου, υπό την προϋπόθεση ότι η διανυόμενη απόσταση δεν υπερβαίνει την ακτίνα των 50 χιλιομέτρων από τη βάση και ότι η οδήγηση δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού.

Εντούτοις, πρέπει να υπενθυμισθεί το γεγονός ότι η εξαίρεση αυτή δεν είναι αυτόματη, αλλά ότι υπόκειται στην απόφαση ενός μεμονωμένου κράτους μέλους το κατά πόσον θα τη χορηγήσει ή όχι στην επικράτειά του.

Σχόλιο

Διευκρίνιση που παρασχέθηκε από τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον βουλευτή Patrick Doering (επιστολή της 12ης Νοεμβρίου 2007)

Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 4

Θέμα: Εφαρμογή του άρθρου 26 του κανονισμού

Άρθρο: 26

Ζήτημα: Σύμφωνα με το άρθρο 26 «η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 561/2006.[...]»

Αποτέλεσμα της τροποποίησης αυτής είναι η υποχρέωση για την εγκατάσταση συσκευής ελέγχου και σε οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος 3,5 τόνων ή λιγότερο.

Διευκρίνιση: Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού 3821/85, μόνο ο κατάλογος των συγκεκριμένων κατηγοριών οχημάτων που προβλέπονται στο άρθρο 3 του κανονισμού 561/2006 εξαιρείται ειδικά από την υποχρέωση εγκατάστασης συσκευής ελέγχου.

Τούτου λεχθέντος, είναι σαφές ότι ο σκοπός του κανονισμού 3821/85 είναι να διασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων που προβλέπονται για τον χρόνο οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης, κ.λπ., όπως περιέχονται πλέον στον κανονισμό 561/2006 και το πεδίο εφαρμογής των κανόνων αυτών.

Ωστόσο, ελλείψει ρητής παραπομπής του νέου άρθρου 2 του κανονισμού 561/2006 στον κανονισμό 3821/85, ένα τέτοιο αποτέλεσμα θα πρέπει να συναχθεί από τη συνδυασμένη ανάγνωση των άρθρων 2, 4 και 26 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 1 του κανονισμού 561/2006, οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 4 πρέπει να εφαρμόζονται «για τους σκοπούς» του κανονισμού 3821/85. Το άρθρο 4 περιέχει έναν ορισμό των «οδικών μεταφορών», αλλά θα πρέπει καθαυτός να ερμηνευθεί λαμβανομένου υπόψη του περιορισμού του πεδίου εφαρμογής του όρου αυτού στο άρθρο 3 του κανονισμού 3821/85, με αποτέλεσμα τα οχήματα που εξαιρούνται από το άρθρο 2 του κανονισμού 561/2006 να εξαιρούνται ομοίως από την υποχρέωση εγκατάστασης και χρήσης συσκευής ελέγχου.

Σχόλιο

Διευκρίνιση που παρέχεται από τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις γερμανικές αρχές (επιστολή της 28ης Ιουνίου 2006)

Διευκρίνιση της Επιτροπής αριθ. 5

Θέμα: Καταγραφή μικτής δραστηριότητας που περιέχει τόσο «εντός» όσο και «εκτός» πεδίου εφαρμογής οδήγησης.

Άρθρο: 3 στοιχείο η), 13 στοιχείο ι)

Ζήτημα: Καταγραφή μικτής δραστηριότητας που περιέχει τόσο «εντός» όσο και «εκτός» πεδίου εφαρμογής οδήγησης.

Διευκρίνιση:

Σύμφωνα με το άρθρο 3 στοιχείο α), ο κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από «οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα». Το άρθρο αυτό ορίζει ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται στους οδηγούς που εκτελούν αυτού του είδους την εξαιρούμενη υπηρεσία μόνο στον βαθμό που εκτελούν επίσης δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του, και μόνο σε σχέση με τις δραστηριότητες που «περιλαμβάνονται».

Επιπλέον, το άρθρο 6 παράγραφος 5 του κανονισμού απαιτεί ένας οδηγός να καταγράφει ως «άλλη εργασία» κάθε χρόνο που αναλώνεται για την οδήγηση οχήματος που χρησιμοποιείται για εμπορικές δραστηριότητες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Με άλλα λόγια, οι δραστηριότητες οδήγησης που δεν εμπίπτουν στον ορισμό του «χρόνου οδήγησης» για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού δεν υπολογίζονται ως «ανάπαυση», όπως ορίζεται στο άρθρο 4 στοιχείο στ), με αποτέλεσμα να πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στη συνολική εφαρμογή του.

Επομένως, εάν οδηγός λεωφορείου εκτελεί μείγμα τακτικών γραμμών, πρέπει να χρησιμοποιεί καταγραφές του ταχογράφου, ανεξαρτήτως της επικρατούσας δραστηριότητας οδήγησης, δηλαδή εμπίπτουσας ή μη στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Για τις διαδρομές των οποίων η απόσταση υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, ο οδηγός θα πρέπει να καταγράφει τον «χρόνο οδήγησης» και για μικρότερες διαδρομές θα πρέπει να καταχωρεί την εκτός πεδίου εφαρμογής οδήγησης κάτω από την ένδειξη «άλλη εργασία».

Σχόλιο

Διευκρίνιση που παρασχέθηκε από τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην ιταλική οργάνωση ANAV (επιστολή της 23ης Ιουλίου 2007)

Παράρτημα 3

Συνοπτική παρουσίαση του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Άρθρο	Περιγραφή	Παραβάσεις
1	Παρουσιάζει τον κανονισμό και καθορίζει τον σκοπό και τους στόχους του εγγράφου	Όχι
2	Ορίζει τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού	Όχι
3	Ορίζει τους τύπους οχημάτων που εξαιρούνται από τον κανονισμό	Όχι
4	Παρέχει ορισμούς μερικών όρων που χρησιμοποιούνται στο κείμενο του κανονισμού. (Σημείωση: ο όρος «κατανομή περιόδου ανάπαυσης» θεσπίστηκε στον παρόντα.)	Όχι
5	Ορίζει κατώτατα όρια ηλικίας για τους οδηγούς, τους βοηθούς οδηγών και τους ελεγκτές εισιτηρίων	Ναι
6	Θεσπίζει τα ημερήσια, εβδομαδιαία και δεκαπενθήμερα οδήγησης. Απαιτεί την καταγραφή της οδήγησης που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδήγησης και την περίοδο της διαθεσιμότητας για κάθε ημέρα, όταν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής.	Ναι
7	Ορίζει την απαίτηση λήψης διαλείμματος από την οδήγηση, τα όρια οδήγησης και τη διευθέτηση των κατάλληλων διαλείμμάτων.	Ναι
8	Απαίτηση για τους οδηγούς να λαμβάνουν περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης και εφαρμοστέοι κανόνες. Θεσπίζει κανονικές και μειωμένες περιόδους ανάπαυσης και κανόνες σχετικά με τη χρήση. Απαίτηση αντιστάθμισης για τη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης	Ναι
9	Θεσπίζει κανόνες όσον αφορά την επιτρεπτή κατανομή της περιόδου ανάπαυσης προκειμένου να κάνει χρήση των υπηρεσιών του πορθμείου ή του σιδηροδρόμου. Απαιτεί από τους οδηγούς να καταγράφουν τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την εργασία πριν και μετά από την ανάληψη ενός οχήματος. Απαιτεί την καταγραφή της «εκτός πεδίου εφαρμογής» οδήγησης ως «άλλης εργασίας»	Ναι
10	Ορίζει τα απαράδεκτα καθεστώτα πληρωμής. Απαιτεί από τους μεταφορείς να συμμορφώνονται με τον κανονισμό όταν οργανώνουν τις εργασίες των οδηγών. Κατοχυρώνει την υπαιτιότητα των φορέων εκμετάλλευσης για παραβάσεις του κανονισμού από τους οδηγούς όπου κι εάν διαπράττονται. Καθορίζει τα όρια ευθύνης του φορέα εκμετάλλευσης. Απαιτεί από τους συμβατικούς εταίρους να τηρούν τον κανονισμό κατά την κατάρτιση δρομολογίων και χρονοδιαγραμμάτων. Καθορίζει τις απαιτήσεις του φορέα εκμετάλλευσης σχετικά με την κανονική λήψη και εξασφάλιση των δεδομένων ψηφιακού ταχογράφου.	Ναι
11	Επιτρέπει στα κράτη μέλη να θεσπίζουν αυστηρότερα όρια για τις εθνικές διαδρομές· πρέπει να λαμβάνουν υπόψη άλλες συμφωνίες. Ισχύει μόνο για τις εθνικές διαδρομές.	Όχι
12	Ορίζει το δικαίωμα του οδηγού να παρεκκλίνει από τις απαιτήσεις του κανονισμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και καθορίζει τις προϋποθέσεις που συνδέονται με το δικαίωμα αυτό.	Όχι
13	Επιτρέπει στα κράτη μέλη να χορηγούν παρεκκλίσεις από έναν καθορισμένο κατάλογο για συγκεκριμένους τύπους μετακίνησης σε εθνικό επίπεδο από τις απαιτήσεις των άρθρων 5 έως και 9.	Όχι
14	Επιτρέπει στα κράτη μέλη να μην εφαρμόζουν τον κανονισμό σε εξαιρετικές περιπτώσεις για περιορισμένο χρονικό διάστημα	Όχι
15	Θεσπίζει την υποχρέωση των κρατών μελών να θέτουν σε εφαρμογή ελέγχους που εφαρμόζονται στην κυκλοφορία που εξαιρείται από το άρθρο 3 στοιχείο α)	Όχι
16	Αφορά τακτικές επιβατικές υπηρεσίες, όπου δεν έχει τοποθετηθεί ταχογράφος. Επιβάλλει την υποχρέωση προσκόμισης χρονοδιαγραμμάτων και προγραμμάτων. Παύει να ισχύει την 31/12/2007, λόγω του άρθρου 26.	Ναι
17	Καθορίζει απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης που επιβάλλονται σε κράτη μέλη	Όχι
18	Απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίζουν νομοθετικά μέτρα για την εφαρμογή του κανονισμού	Όχι
19	Αφορά τις κυρώσεις που επιβάλλονται από τα κράτη μέλη για παραβάσεις του κανονισμού. Καθορίζει τα χαρακτηριστικά των κυρώσεων αυτών και απαιτεί οι παραβάσεις θα πρέπει να τιμωρούνται μόνο μία φορά. Ετεροδικία	Όχι
20	Θεσπίζει την απαίτηση ότι ο οδηγός πρέπει να φυλάσσει και να είναι σε θέση να προσκομίζει αποδεικτικά στοιχεία επιβληθείσας κύρωσης. Απαιτεί από τους οδηγούς να αποκαλύπτουν σχετικές πληροφορίες σε κάθε εργοδότη, ώστε να μπορούν να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις τους.	Ναι
21	Θεσπίζει την ακινητοποίηση (απαγόρευση) για παραβάσεις που έχουν αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια. Απαιτεί διοικητικές κυρώσεις για τους φορείς εκμετάλλευσης κρατών μελών που διαπράττουν παραβάσεις.	Όχι
22	Υποχρεώνει τα κράτη μέλη να αλληλοβοηθούνται στο τομέα της παρακολούθησης της συμμόρφωσης και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται στους κατοίκους των κρατών μελών	Όχι
23	Επιβάλλει στην Επιτροπή υποχρέωση	Όχι
24	Διαδικαστικά τεχνητά ζητήματα	Όχι
25	Περιέχει το δικαίωμα των κρατών μελών να απαιτούν από την Επιτροπή να εξετάζει τις διαφορές που προκύπτουν από την εφαρμογή και επιβολή του κανονισμού.	Όχι
26	Τροποποιεί τον 3821/85 (ευθυγραμμίζει τις εξαιρέσεις, περιορίζει τη διάρκεια ζωής του άρθρου 16)	Όχι
27	Τροποποιεί τον 2135/98	Όχι
28	Καταργεί τον κανονισμό 3820/85	Όχι
29	Ορίζει την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού	Όχι

Παράρτημα 4

Συνοπτική παρουσίαση του ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85

Άρθρο	Περιγραφή	Παραβάσεις
1	Ορίζει την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη χρήση και τον έλεγχο των συσκευών ελέγχου ως αναπόσπαστο μέρος της ρύθμισης	Όχι
2	Κοινοί ορισμοί με αυτούς του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006	Όχι
3	Ορίζει, βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, τα οχήματα που πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ταχογράφους και επιτρέπει την προαιρετική χρήση ταχογράφου για τα οχήματα εκτός πεδίου εφαρμογής σε εθνικές διαδρομές	Ναι
4	Αναφέρει ότι η «συσκευή ελέγχου» περιλαμβάνει «τα συστατικά της»	Όχι
5	Εξετάζει την έγκριση τύπου και υποστηρίζει τις απαιτήσεις ασφαλείας. Αναφορά στις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος.	Όχι
6	Εξετάζει τη σήμανση έγκρισης τύπου Αναφορά στο παράρτημα	Όχι
7	Διαχείριση έγκρισης τύπου	Όχι
8	Διαδικασίες ανάκλησης και επίλυσης διαφορών σχετικά με την έγκριση τύπου	Όχι
9	Διαδικασία έγκρισης φύλλου καταγραφής	Όχι
10	Ορίζει τη σήμανση έγκρισης ΕΟΚ ως αρχή που πρέπει να χρησιμοποιείται	Όχι
11	Προϋποθέσεις ανάκλησης της έγκρισης τύπου	Όχι
12	Διαδικασίες τοποθέτησης και ελέγχου (συνεργείο)	Όχι
13	Εργοδότης και οδηγός πρέπει από κοινού να διασφαλίζουν τη σωστή εγκατάσταση και χρήση της συσκευής ελέγχου και της κάρτας οδηγού	Ναι
14	Κανόνες σχετικά με τη χρήση συσκευών ελέγχου και καρτών οδηγού	Ναι
15	Περισσότεροι κανόνες σχετικά με τη χρήση συσκευών ελέγχου και καρτών οδηγού	Ναι
16	Καταγραφή βλαβών και δυσλειτουργιών εξοπλισμού - διαδικασίες	Ναι
17	Διαδικαστικά τεχνητά ζητήματα	Όχι
18	Διαδικαστικά τεχνητά ζητήματα	Όχι
19	Συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή	Όχι
20	Διαδικαστικά τεχνητά ζητήματα	Όχι
21	Ημερομηνία έναρξης ισχύος	Όχι

Πηγές

Ομάδα εργασίας CORTE/VOSA
MIDT (EU-MIDT/ENC/003 – 2005 αναθ. 6)
ΜΟΥ (συμφωνημένη επεξήγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006)
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου·
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

¹ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ 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 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85

² ΟΔΗΓΙΑ 2006/22/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 15ης Μαρτίου 2006, σχετικά με τις ελάχιστες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου

³ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 20ής Δεκεμβρίου 1985 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών

⁴ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1985 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών

⁵ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 20ής Δεκεμβρίου 1985 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών

⁶ Ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR)

⁷ Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006

⁸ ΔΕΕ, απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 1993, υπόθεση C-116/92

⁹ ΔΕΕ, απόφαση της 29ης Απριλίου 2010, υπόθεση C-124/09

¹⁰ ΔΕΕ, απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 1995, υπόθεση C-235/94