

Το κείμενο αυτό αποτελεί απλώς εργαλείο τεκμηρίωσης και δεν έχει καμία νομική ισχύ. Τα θεσμικά όργανα της Ένωσης δεν φέρουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του. Τα αυθεντικά κείμενα των σχετικών πράξεων, συμπεριλαμβανομένων των προοιμίων τους, είναι εκείνα που δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι διαθέσιμα στο EUR-Lex. Αυτά τα επίσημα κείμενα είναι άμεσα προσβάσιμα μέσω των συνδέσμων που περιέχονται στο παρόν έγγραφο

**► B 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 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009	L 300	88	14.11.2009
► <u>M2</u>	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 2014	L 60	1	28.2.2014
► <u>M3</u>	Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 2020	L 249	1	31.7.2020
► <u>M4</u>	Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1258 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Απριλίου 2024	L 1258	1	2.5.2024

Διορθώνεται από:

► C1 Διορθωτικό ΕΕ L 195 της 20.7.2016, σ. 83 (561/2006)

**▼B****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 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

*Άρθρο 1*

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 χειρσαίων 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.

*Άρθρο 2*

1. 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·

**▼M3**

- αα) από 1ης Ιουλίου 2026, εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται σε διεθνείς μεταφορές ή σε ενδομεταφορές, εφόσον το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 2,5 τόνους· ή

**▼B**

- 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. 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.

3. 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.

**▼ B**

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.

*Άρθρο 3*

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·

**▼ M3**

- αα) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται:
  - i) για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά την εργασία του οδηγού, ή
  - ii) για την παράδοση εμπορευμάτων που παράγονται βιοτεχνικά, μόνο σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 100 km από τη βάση της επιχείρησης και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού και ότι η μεταφορά δεν εκτελείται για λογαριασμό τρίτου·

**▼ B**

- 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·

**▼ M3**

- ηα) οχήματα με μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων ή ημιρυμουλκούμενων, που υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, όταν η μεταφορά δεν πραγματοποιείται για λογαριασμό τρίτου, αλλά πραγματοποιείται για ίδιο λογαριασμό της εταιρείας ή του οδηγού, και όταν η οδήγηση δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του προσώπου που οδηγεί το όχημα·

**▼ B**

- 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.



#### Άρθρο 4

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- 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/EK 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,

**▼ B**

- «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·

**▼ M4**

- ιδ) «τακτικές επιβατικές γραμμές»: οι «τακτικές γραμμές» και οι «ειδικές τακτικές γραμμές» όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 2 και 3, αντίστοιχα, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (<sup>1</sup>), είτε είναι εθνικές είτε διεθνείς·
- ιδα) «έκτακτες επιβατικές γραμμές»: οι έκτακτες γραμμές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, είτε είναι εθνικές είτε διεθνείς·

**▼ B**

- 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·

(<sup>1</sup>) Κανονισμός (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 και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

▼ **M3**

- η) «μη εμπορική μεταφορά»: κάθε οδική μεταφορά, εκτός των μεταφορών για λογαριασμό τρίτου ή για ίδιο λογαριασμό, για την εκτέλεση της οποίας δεν εισπράττεται άμεση ή έμμεση αμοιβή, και η οποία δεν παράγει άμεσα ή έμμεσα εισόδημα για τον οδηγό του οχήματος ή για άλλους και δεν είναι συνδεδεμένη με επαγγελματική ή εμπορική δραστηριότητα.

▼ **B**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

## ΠΛΗΡΩΜΑ, ΧΡΟΝΟΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ, ΔΙΑΛΕΙΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

*Άρθρο 5*

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 ενοτήτων 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.

*Άρθρο 6*

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

▼ **M3**

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 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημείο iii) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>. Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε

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

**▼ M3**

φύλλο καταγραφής ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή με το χέρι μέσω της συσκευής ελέγχου.

**▼ B***Άρθρο 7*

ετά 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.

**▼ M4**

Για οδηγό που εκτελεί μεταφορές σε έκτακτη επιβατική γραμμή, το διάλειμμα που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο μπορεί επίσης να αντικαθίσταται από δύο διαλείμματα, διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών έκαστο, τα οποία κατανέμονται εντός της περιόδου οδήγησης που αναφέρεται στην πρώτη παράγραφο, με τρόπο ώστε να τηρούνται οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου.

**▼ M3**

Σε περίπτωση πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος, ο οδηγός μπορεί να κάνει διάλειμμα 45 λεπτών σε όχημα που οδηγεί άλλος οδηγός υπό τον όρο ότι ο οδηγός που κάνει το διάλειμμα δεν παρέχει βοήθεια στον οδηγό που οδηγεί το όχημα.

**▼ B***Άρθρο 8*

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.

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.

**▼ M4**

2α. Υπό την προϋπόθεση ότι η οδική ασφάλεια και οι συνθήκες εργασίας του οδηγού δεν διακυβεύονται, ο οδηγός που εκτελεί μεμονωμένη έκτακτη επιβατική γραμμή διάρκειας τουλάχιστον έξι συναπτών εικοσιτετραώρων μπορεί να παρεκκλίνει από την παράγραφο 2 πρώτο εδάφιο λαμβάνοντας την περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης μία φορά εντός 25 ωρών κατ' ανώτατο όριο από το τέλος της προηγούμενης περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης ή περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό τον όρο ότι ο συνολικός χρόνος οδήγησης τη συγκεκριμένη ημέρα δεν έχει υπερβεί τις επτά ώρες. Εφόσον πληρούνται οι ίδιοι όροι, η παρέκκλιση αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί δύο φορές κατά την εκτέλεση μεμονωμένης έκτακτης επιβατικής γραμμής διάρκειας τουλάχιστον οκτώ συναπτών εικοσιτετραώρων. Η χρήση της εν λόγω παρέκκλισης δεν θίγει τον μέγιστο χρόνο εργασίας σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

**▼ B**

3. Μια περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης μπορεί να παρατείνεται ώστε να συμπληρωθεί μια κανονική ή μια μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

**▼ B**

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.

**▼ M3**

6. Κατά τη διάρκεια δεκαπενθημέρου, ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει τουλάχιστον:

α) δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης· ή

β) μία κανονική εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης και μία μειωμένη εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον εικοσιτετράωρου διάρκειας.

Μια περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αρχίζει το αργότερο μόλις συμπληρωθούν έξι συνεχόμενα εικοσιτετράωρα από το τέλος της προηγούμενης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο, ο οδηγός που εκτελεί διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων μπορεί, εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης, να λαμβάνει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνει, σε οποιοδήποτε τέσσερις διαδοχικές εβδομάδες, τουλάχιστον τέσσερις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, εκ των οποίων τουλάχιστον οι δύο είναι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ο οδηγός θεωρείται ότι εκτελεί διεθνείς μεταφορές, όταν αρχίζει τις δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης του εργοδότη και της χώρας του τόπου κατοικίας του οδηγού.

**▼ M1**

6α. ► **M4** Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 6, ο οδηγός που εκτελεί μεμονωμένη μεταφορά σε έκτακτη επιβατική γραμμή επιτρέπεται να αναβάλει την περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης για έως και 12 συναπτά εικοσιτετράωρα που ακολουθούν προηγούμενη κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό τον όρο ότι: ◀

**▼ M4****▼ M1**

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 ισόδυναμη 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



**▼ M1**

- 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.

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.

**▼ M4**

Η Επιτροπή εξετάζει τις εναλλακτικές επιλογές για την ψηφιοποίηση του φύλλου πορείας που αναφέρεται στο άρθρο 16 παράγραφος 4 στο πλαίσιο των ευρύτερων προσπάθειών ψηφιοποίησης στον τομέα των οδικών μεταφορών.

**▼ M3**

- ββ. Οποιαδήποτε μείωση της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να αντισταθμίζεται με ισοδύναμη περίοδο ανάπαυσης που λαμβάνεται συνολικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.

Όταν δύο μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης έχουν ληφθεί διαδοχικά σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 6, πριν από την επόμενη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης λαμβάνεται περίοδος ανάπαυσης ως αντιστάθμιση για τις δύο αυτές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

**▼ B**

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.

**▼ M3**

8. Οι κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης και οιαδήποτε περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για προηγούμενες μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης δεν μπορούν να λαμβάνονται εντός οχήματος. Θα πρέπει να λαμβάνονται σε κατάλληλο φιλικό προς τα δύο φύλα κατάλυμα με επαρκείς εγκαταστάσεις ύπνου και υγιεινής.

Οι ενδεχόμενες δαπάνες στέγασης εκτός του οχήματος καλύπτονται από τον εργοδότη.

- δα. Οι επιχειρήσεις μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών κατά τρόπον ώστε οι οδηγοί να μπορούν να επιστρέψουν στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός και όπου αρχίζει η περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης του, στο κράτος μέλος εγκατάστασης του εργοδότη, ή ώστε να μπορούν να επιστρέψουν στον τόπο κατοικίας του οδηγού εντός κάθε περιόδου τεσσάρων διαδοχικών εβδομάδων, προκειμένου να περνούν τουλάχιστον μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας μεγαλύτερης των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για τη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

**▼ M3**

Ωστόσο, όταν ο οδηγός έχει λάβει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης σύμφωνα με την παράγραφο 6, η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία του οδηγού κατά τρόπο ώστε ο οδηγός να μπορεί να επιστρέψει ήδη πριν από την έναρξη της κανονικής εβδομαδιαίας περιόδου ανάπαυσης άνω των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση.

Η επιχείρηση τεκμηριώνει τον τρόπο με τον οποίο εκπληρώνει την εν λόγω υποχρέωσή της και τηρεί τα παραστατικά τεκμηρίωσης στους χώρους της προκειμένου να τα παρουσιάζει εφόσον το ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές.

**▼ B**

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

**▼ M3**

10. Το αργότερο την 21η Αυγούστου 2022, η Επιτροπή αξιολογεί και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, σχετικά με το εάν μπορούν να θεσπιστούν καταλληλότεροι κανόνες για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες μεταφορές επιβατών, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009.

*Άρθρο 8α*

1. Η Επιτροπή διασφαλίζει την εύκολη πρόσβαση των οδηγών που εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών στις πληροφορίες σχετικά με τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης. Η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο όλων των χώρων στάθμευσης που έχουν πιστοποιηθεί, ώστε να παρέχονται στους οδηγούς σε επαρκή βαθμό:

- εντοπισμός και πρόληψη παρείσφρησης·
- φωτισμός και ορατότητα·
- σημείο επαφής εκτάκτου ανάγκης και σχετικές διαδικασίες·
- φιλικές προς τα δύο φύλα εγκαταστάσεις υγιεινής·
- επιλογές αγοράς τροφίμων και ποτών·
- συνδέσεις για επικοινωνία·
- παροχή ηλεκτρικού ρεύματος.

Ο κατάλογος των εν λόγω χώρων στάθμευσης διατίθεται σε ενιαίο επίσημο ιστότοπο ο οποίος επικαιροποιείται τακτικά.

2. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 23α για τη θέσπιση προτύπων που παρέχουν περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με το επίπεδο των υπηρεσιών και της ασφάλειας όσον αφορά τους χώρους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και σχετικά με τις διαδικασίες για την πιστοποίηση των χώρων στάθμευσης.

3. Όλοι οι χώροι στάθμευσης που έχουν πιστοποιηθεί μπορούν να δηλώνουν ότι φέρουν πιστοποίηση σύμφωνα με τα πρότυπα και τις διαδικασίες της Ένωσης.

**▼ M3**

Σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, τα κράτη μέλη πρέπει να ενθαρρύνουν τη δημιουργία χώρων στάθμευσης για τους εμπορικούς χρήστες του οδικού δικτύου.

4. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη διαθεσιμότητα κατάλληλων εγκαταστάσεων για την ανάπαυση των οδηγών και ασφαλών χώρων στάθμευσης, καθώς και για την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης που πιστοποιούνται σύμφωνα με τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Η έκθεση αυτή μπορεί να αναφέρει μέτρα για την αύξηση του αριθμού και της ποιότητας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.

**▼ B***Άρθρο 9***▼ M3**

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 8, όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, και λαμβάνει κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης ή μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας 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 ή της μειωμένης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη διάθεσή του καμπίνα ύπνου, κλίνη ή κουκέτα.

Όσον αφορά τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, η εν λόγω παρέκκλιση ισχύει μόνο για δρομολόγια πορθμείων ή σιδηροδρόμων όταν:

- α) το ταξίδι έχει προγραμματιστεί για 8 ή περισσότερες ώρες· και
- β) ο οδηγός έχει πρόσβαση σε καμπίνα ύπνου στο πορθμείο ή στον σιδηρόδρομο.

2. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό για να μεταβεί στον τόπο όπου θα αναλάβει ένα όχημα που emπίπτει 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 καμπίνα ύπνου, κλίνη ή κουκέτα.

**▼ B**

3. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό οχήματος οδηγώντας όχημα που δεν emπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού προς ή από ένα όχημα που emπίπτει 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».

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

▼ M3*Άρθρο 9α*

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή εκπονεί και υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση για την αξιολόγηση της χρήσης των συστημάτων αυτόνομης οδήγησης στα κράτη μέλη. Η εν λόγω έκθεση δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις πιθανές επιπτώσεις των εν λόγω συστημάτων στους κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης. Η εν λόγω έκθεση συνοδεύεται, ενδεχομένως, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

▼ B

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

## ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

*Άρθρο 10*▼ M3

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, την ταχύτητα παράδοσης και/ή με τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εάν οι αμοιβές αυτές είναι τέτοιας φύσεως ώστε να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και/ή να ενθαρρύνουν την παράβαση του παρόντος κανονισμού.

▼ B

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 ΙΙ 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 ΙΙ 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 συμβατικώς συμφωνούμενα ωράρια δρομολογίων πληρούν τον παρόντα κανονισμό.

5. α) Επιχείρηση μεταφορών η οποία χρησιμοποιεί οχήματα εφοδιασμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού:

**▼ B**

- 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.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

## ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

*Άρθρο 11*

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.

*Άρθρο 12*

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.

**▼ M3**

Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, ο οδηγός δύναται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να παρεκκλίνει από το άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 2 υπερβαίνοντας τον ημερήσιο και τον εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης έως μία ώρα προκειμένου να φθάσει στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη ή τον τόπο κατοικίας του οδηγού για να λάβει περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

**▼ M3**

Υπό τους ίδιους όρους, ο οδηγός μπορεί να υπερβεί την ημερήσια και την εβδομαδιαία διάρκεια οδήγησης έως και κατά δύο ώρες –υπό την προϋπόθεση να κάνει διάλειμμα 30 λεπτών χωρίς διακοπή αμέσως πριν από την πρόσθετη οδήγηση– προκειμένου να φθάσει στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού για την τακτική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

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 άφιξή του στον προορισμό ή στον κατάλληλο τόπο στάθμευσης.

Οποιαδήποτε περίοδος παράτασης πρέπει να αντισταθμίζεται με ισοδύναμη περίοδο ανάπαυσης που λαμβάνεται συνολικά μαζί με οποιαδήποτε περίοδο ανάπαυσης έως το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.

**▼ B***Άρθρο 13*

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, δένδροκτηπευτικές, 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·

**▼ M2**

- 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/ΕΚ 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 <sup>(1)</sup>, για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας.

<sup>(1)</sup> EE L 15 της 21.1.1998, σ. 14.

**▼ B**

Τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται μόνον σε ακτίνα ► **M2** 100 χιλιομέτρων ◀ από τη βάση της επιχείρησης, και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των εν λόγω οχημάτων δεν αποτελεί την κύρια δραστηριότητα του οδηγού·

**▼ M3**

- ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά ή σε περιοχές απομακρυσμένες από την ηπειρωτική χώρα επιφανείας κάτω των 2 300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα και τα οποία δεν συνορεύουν με κανένα άλλο κράτος μέλος

**▼ B**

- στ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε ακτίνα ► **M2** 100 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 ραδιοτηλεοπτικών 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·

**▼ C1**

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

**▼ B**

- 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·

**▼ B**

- 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 ► **M2** 100 χιλιομέτρων ◄·

**▼ M3**

- ιζ) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που μεταφέρουν μηχανήματα δομικών κατασκευών για κατασκευαστική επιχείρηση εντός ακτίνας 100 km από τη βάση της επιχείρησης, εφόσον η οδήγηση των οχημάτων δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού·
- ιη) οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση έτοιμου σκυροδέματος.

**▼ B**

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.

*Άρθρο 14*

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.

**▼ M3**

2. Σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν, όταν συντρέχουν έκτακτες περιστάσεις, προσωρινή εξαίρεση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες, η οποία είναι δεόντως αιτιολογημένη και κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως τις πληροφορίες αυτές σε δημόσιο ιστότοπο.



**▼ B**

3. Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη για κάθε εξαίρεση που χορηγείται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

**▼ M3***Άρθρο 15*

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. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τους σχετικούς εθνικούς κανόνες που ισχύουν για αυτούς τους οδηγούς.

**▼ B**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

*Άρθρο 16*

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.

**▼ M4**

4. Για τους σκοπούς των καθ' οδόν ελέγχων, έως ότου καταστεί διαθέσιμο ψηφιακό φύλλο πορείας, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να δικαιολογήσει τη χρήση των παρεκκλίσεων του άρθρου 7 τρίτο εδάφιο και του άρθρου 8 παράγραφοι 2α και 6α:

▼ **M4**

- α) φέροντας επί του οχήματος συμπληρωμένο φύλλο πορείας που περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, το οποίο η επιχείρηση μεταφορών είναι υπεύθυνη να παρέχει στον οδηγό πριν από κάθε διαδρομή και
- β) φέροντας επί του οχήματος έντυπα ή ηλεκτρονικά αντίγραφα των φύλλων πορείας που καλύπτουν τις προηγούμενες 28 ημέρες και, από τις 31 Δεκεμβρίου 2024, τις προηγούμενες 56 ημέρες.

Η υποχρέωση του στοιχείου β) του πρώτου εδαφίου παύει να ισχύει το αργότερο όταν το όχημα αρχίσει να χρησιμοποιεί ταχογράφο που επιτρέπει την καταγραφή του είδους της επιβατικής γραμμής που αναφέρεται στην παράγραφο 5.

Για τις εθνικές γραμμές, μπορεί να χρησιμοποιείται το φύλλο πορείας για τις διεθνείς γραμμές, με την ένδειξη ότι χρησιμοποιείται για εθνικές γραμμές. Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστική πράξη για τον καθορισμό του μορφοτύπου του φύλλου πορείας για τις εθνικές γραμμές με σκοπό την απλούστευση των ελέγχων συμμόρφωσης, κατά περίπτωση. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2α.

Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2026, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις επιλογές ψηφιοποίησης του φύλλου πορείας για τους οδηγούς που εκτελούν έκτακτες επιβατικές γραμμές όσον αφορά τη σκοπιμότητα, τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας και τον αντίκτυπό της στην εκτελεστικότητα και τις συνθήκες εργασίας των οδηγών και, κατά περίπτωση, θα υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο νομοθετική πρόταση σχετικά με την εν λόγω ψηφιοποίηση.

Η εν λόγω αξιολόγηση καλύπτει την ανάπτυξη ψηφιακού φύλλου πορείας που περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/2009, ώστε να είναι δυνατή η ηλεκτρονική καταχώρισή των εν λόγω πληροφοριών πριν από την έναρξη της διαδρομής σε πολύγλωσση διεπαφή, στην οποία έχουν πρόσβαση οι φορείς εκμετάλλευσης. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή μπορεί επίσης να διερευνήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης μίας ή περισσότερων νέων εννοιών για το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>.

5. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή και επιβολή του άρθρου 7 τρίτο εδάφιο και του άρθρου 8 παράγραφοι 2α και 6α, η Επιτροπή εκδίδει, με την πρώτη ευκαιρία επανεξέτασης του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής <sup>(2)</sup> ή οποιασδήποτε εκτελεστικής πράξης τον αντικαταστήσει και το αργότερο έως τις 23 Νοεμβρίου 2025, εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες θεσπίζονται κατάλληλες τεχνικές προδιαγραφές που καθιστούν δυνατή την καταγραφή και αποθήκευση στον ταχογράφο δεδομένων σχετικά με το είδος της μεταφοράς επιβατών, δηλαδή εάν πρόκειται για τακτική ή έκτακτη επιβατική γραμμή. Η ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω εκτελεστικών πράξεων ορίζεται κατόπιν διαβούλευσης με τους σχετικούς συμφεροντούχους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 24 παράγραφος 2α.

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά και την κατάργηση της απόφασης 2008/49/ΕΚ («κανονισμός IMI») (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 1).

<sup>(2)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής, της 18ης Μαρτίου 2016, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος καθορίζει τις απαιτήσεις κατασκευής, δοκιμής, εγκατάστασης, λειτουργίας και επισκευής ταχογράφων και των δομικών στοιχείων τους (ΕΕ L 139 της 26.5.2016, σ. 1).

**▼ B***Άρθρο 17*

1. Τα κράτη μέλη, χρησιμοποιώντας το τυποποιημένο έντυπο που ορίζεται στην απόφαση 93/173/ΕΟΚ <sup>(1)</sup>, ανακοινώνουν στην Επιτροπή τις απαιτούμενες πληροφορίες προκειμένου να συντάσσει κάθε δύο χρόνια έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και τις εξελίξεις στους αντίστοιχους τομείς.
2. Οι πληροφορίες αυτές γνωστοποιούνται στην Επιτροπή το αργότερο στις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που έπεται της λήξης της διετούς περιόδου που καλύπτει η έκθεση.
3. Η έκθεση αυτή αναφέρει επίσης τη χρήση έγινε της εξαίρεσης που προβλέπει το άρθρο 13.
4. Η Επιτροπή διαβιβάζει την έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο εντός 13 μηνών από την ημερομηνία λήξης της εν λόγω διετούς περιόδου.

**▼ M4***Άρθρο 17α*

Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2028, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση στην οποία αξιολογούνται οι συνέπειες των διατάξεων του παρόντος κανονισμού που σχετίζονται με τον τομέα των έκτακτων επιβατικών γραμμών όσον αφορά την οδική ασφάλεια και τις κοινωνικές πτυχές, ιδίως τις συνθήκες εργασίας των οδηγών. Η Επιτροπή διαβιβάζει την έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Εάν το κρίνει σκόπιμο, η Επιτροπή υποβάλλει σχετικές νομοθετικές προτάσεις.

**▼ B***Άρθρο 18*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 19***▼ M3**

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές και ανάλογες με βαρύτητα των παραβάσεων, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Καμία παράβαση του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 δεν υπόκειται σε περισσότερες της μίας κυρώσεις ή διαδικασίες. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους εν λόγω κανόνες και μέτρα, καθώς και τη μέθοδο και τα κριτήρια που επιλέγονται σε εθνικό επίπεδο για την αξιολόγηση της αναλογικότητάς τους. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν χωρίς καθυστέρηση κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση που επηρεάζει τους εν λόγω κανόνες και μέτρα. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη σχετικά με τους εν λόγω κανόνες και μέτρα, καθώς και σχετικά με κάθε τροποποίησή τους. Η Επιτροπή εξασφαλίζει τη δημοσίευση των εν λόγω πληροφοριών σε

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 72 της 25.3.1993, σ. 33.

<sup>(2)</sup> Οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 και της οδηγίας 2002/15/ΕΚ σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35).

**▼ M3**

ειδικό δημόσιο ισότοπο σε όλες τις επίσημες γλώσσες της Ένωσης, ο οποίος περιέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

**▼ M4**

2. Ένα κράτος μέλος επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να επιβάλλουν κύρωση σε επιχείρηση ή/και σε οδηγό για παράβαση του παρόντος κανονισμού ή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 η οποία 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.

**▼ B**

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.

*Άρθρο 20*

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.

*Άρθρο 21*

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

**▼ B**

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 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.

*Άρθρο 22***▼ M3**

1. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται στενά μεταξύ τους και παρέχουν αμοιβαία συνδρομή χωρίς περιττή καθυστέρηση προκειμένου να διευκολύνουν τη συνεπή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και την αποτελεσματική επιβολή του, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 8 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

**▼ B**

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ανταλλάσσουν τακτικά όλα τα διαθέσιμα στοιχεία που αφορούν:

- α) τις παραβάσεις των κανόνων του κεφαλαίου II από μη κατοίκους, καθώς και τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις αυτές·
- β) τις κυρώσεις που επιβάλλει ένα κράτος μέλος σε κατοίκους του για παραβάσεις που διαπράττουν σε άλλα κράτη μέλη·

**▼ M3**

γ) άλλα συγκεκριμένα στοιχεία, όπως μεταξύ άλλων η αποτίμηση της επικινδυνότητας της επιχείρησης, τα οποία ενδέχεται να έχουν συνέπειες για τη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

**▼ B**

3. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τακτικά στην Επιτροπή τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά την ερμηνεία και την εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο του παρόντος κανονισμού· η Επιτροπή καθιστά τις πληροφορίες αυτές διαθέσιμες σε ηλεκτρονική μορφή στα άλλα κράτη μέλη.

**▼ M3**

3α. Για τον σκοπό της ανταλλαγής στοιχείων στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τους φορείς ενδοκοινοτικού συνδέσμου που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 7 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

3β. Η αμοιβαία διοικητική συνεργασία και συνδρομή παρέχονται δωρεάν.

**▼ B**

4. Η Επιτροπή στηρίζει το διάλογο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την ερμηνεία ανά κράτος μέλος και την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού μέσω της επιτροπής του άρθρου 24 παράγραφος 1.

*Άρθρο 23*

Η Κοινότητα προσέρχεται σε όποιες διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες κρίνονται απαραίτητες προς τον σκοπό της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

**▼ M3***Άρθρο 23α*

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 8α εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθενται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 20ή Αυγούστου 2020.

**▼ M3**

Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε-ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 8α μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου <sup>(1)</sup>.

5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 8α τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

**▼ B***Άρθρο 24*

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή του άρθρου 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

**▼ M3**

2. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>.

2α. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

**▼ B**

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

*Άρθρο 25*

1. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, ή εξ ίδιας πρωτοβουλίας, η Επιτροπή:

α) εξετάζει περιπτώσεις στις οποίες ανακύπτουν διαφορές στην εφαρμογή και την επιβολή της εφαρμογής οιασδήποτε εκ των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

**▼B**

β) διευκρινίζει τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, με σκοπό την προαγωγή κοινής προσέγγισης.

**▼M3**

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχείο β), η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό κοινών προσεγγίσεων.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 24 παράγραφος 2α.

**▼B**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI  
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

*Άρθρο 26*

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

*«Άρθρο 2*

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ορισμοί που παρατίθενται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου (\*).

(\*) ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1»

2. Στο άρθρο 3, οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο 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.»

3. Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

▼ B

«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.»

4. Το άρθρο 15 τροποποιείται ως εξής:

— Στην παράγραφο 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«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.»

— Στην παράγραφο 2, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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.»

— Στην παράγραφο 3, τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:



## ▼ B

- «β) “άλλη εργασία” σημαίνει κάθε δραστηριότητα διαφορετική από την οδήγηση, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων δραστηριότητες οδικών μεταφορών (\*), 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/ΕΚ πρέπει να καταγράφεται με το σύμβολο .

(\*) ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35.»

— Η παράγραφος 4 διαγράφεται.

— Η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 15 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 15 ημερών, κατά τα οριζόμενα από τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Ωστόσο, μετά την 1η Ιανουαρίου 2008, οι χρονικές περίοδοι των σημείων i) και iii) καλύπτουν την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 28 ημέρες·

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.»

**▼B***Άρθρο 27*

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2135/98 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 2 παράγραφος 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. α) Από την 20ή ημέρα από την ημερομηνία δημοσίευσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου (\*), όλα τα οχήματα που τίθενται για πρώτη φορά στην κυκλοφορία οφείλουν να είναι εξοπλισμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνη με τις προδιαγραφές του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

(\*) ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.»

2. Στο άρθρο 2, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι είναι σε θέση να χορηγούν κάρτες οδηγού το αργότερο έως την 20ή ημέρα από την ημερομηνία δημοσίευσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

*Άρθρο 28*

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 καταργείται και αντικαθίσταται από τον παρόντα κανονισμό.

Ωστόσο, οι παράγραφοι 1, 2 και 4 του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι τις ημερομηνίες που καθορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 της οδηγίας 2003/59/ΕΚ.

*Άρθρο 29*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 11 Απριλίου 2007, εξαιρουμένου του άρθρου 10 παράγραφος 5, του άρθρου 26 παράγραφοι 3 και 4, και του άρθρου 27, που αρχίζουν να ισχύουν την 1η Μαΐου 2006.

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