

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** ΟΔΗΓΙΑ 2006/22/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 15ης Μαρτίου 2006

για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35)

Τροποποιείται από:

| | | Επίσημη Εφημερίδα | | |
|--------------------|--|-------------------|--------|------------|
| | | αριθ. | σελίδα | ημερομηνία |
| ► <u>M1</u> | Οδηγία 2009/4/ΕΚ της Επιτροπής της 23 Ιανουαρίου 2009 | L 21 | 39 | 24.1.2009 |
| ► <u>M2</u> | Οδηγία 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής της 30ής Ιανουαρίου 2009 | L 29 | 45 | 31.1.2009 |
| ► <u>M3</u> | Κανονισμός (ΕΕ) 2016/403 της Επιτροπής της 18ης Μαρτίου 2016 | L 74 | 8 | 19.3.2016 |

Διορθώνεται από:

- **C1** Διορθωτικό ΕΕ L 256 της 29.9.2009, σ. 38 (2009/5/ΕΚ)



**ΟΔΗΓΙΑ 2006/22/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 15ης Μαρτίου 2006

για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τις ελάχιστες προϋποθέσεις για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Άρθρο 2

Συστήματα ελέγχου

1. Τα κράτη μέλη οργανώνουν σύστημα κατάλληλων και τακτικών ελέγχων της ορθής και συνεπούς εφαρμογής, κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 1, τόσο καθ' οδόν όσο και στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων όλων των κατηγοριών μεταφορών.

Οι έλεγχοι αυτοί καλύπτουν ετησίως ευρεία και αντιπροσωπευτική διατομή μετακινούμενων εργαζομένων, οδηγών, επιχειρήσεων και οχημάτων όλων των κατηγοριών μεταφορών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, στην επικράτειά τους, εφαρμόζεται συνεκτική εθνική στρατηγική επιβολής του νόμου. Προς τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίζουν συντονιστικό φορέα όσον αφορά τα μέτρα που λαμβάνονται δυνάμει των άρθρων 4 και 6· στην περίπτωση αυτή ενημερώνονται σχετικά η Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη.

2. Εφόσον αυτό δεν έχει συμβεί ήδη, τα κράτη μέλη χορηγούν στους αρμόδιους για την επιθεώρηση υπαλλήλους, έως την 1η Μαΐου 2007, κάθε κατάλληλη νομική εξουσία, ούτως ώστε να μπορούν να ασκήσουν τα καθήκοντα επιθεώρησης που τους έχουν ανατεθεί βάσει της παρούσας οδηγίας.

3. Κάθε κράτος μέλος οργανώνει τους ελέγχους κατά τρόπο ώστε, από την 1η Μαΐου 2006, να ελέγχεται τουλάχιστον το 1 % των ημερών που εργάστηκαν οι οδηγοί οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Το ποσοστό αυτό θα αυξηθεί τουλάχιστον σε 2 % από την 1η Ιανουαρίου 2008 και σε 3 % από την 1η Ιανουαρίου 2010.

Από την 1η Ιανουαρίου 2012, το ελάχιστο αυτό ποσοστό μπορεί να αυξηθεί στο 4 % από την Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, υπό την προϋπόθεση ότι τα στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται δυνάμει του άρθρου 3 αποδεικνύουν ότι, κατά μέσο όρο, άνω των 90 % όλων των ελεγχόμενων οχημάτων διαθέτει ψηφιακό ταχογράφο. Κατά τη λήψη της απόφασης αυτής, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη την αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων μέτρων επιβολής του νόμου, ιδίως τη διαθεσιμότητα δεδομένων ψηφιακού ταχογράφου στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων.

▼B

Τουλάχιστον το 15 % του συνολικού αριθμού των εργασιμων ημερών που ελέγχονται, ελέγχεται καθ' οδόν, και τουλάχιστον το 30 % ελέγχεται στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων. Από την 1η Ιανουαρίου 2008, τουλάχιστον το 30 % του συνολικού αριθμού των εργασιμων ημερών που ελέγχονται ελέγχεται καθ' οδόν, και τουλάχιστον το 50 % ελέγχεται στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων.

4. Οι πληροφορίες οι οποίες υποβάλλονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, περιλαμβάνουν τον αριθμό των οδηγών που ελέγχθηκαν καθ' οδόν, τον αριθμό των ελέγχων σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων, τον αριθμό των εργασιμων ημερών που ελέγχθηκαν και τον αριθμό καθώς και τη φύση των παραβάσεων που αναφέρθηκαν, διευκρινίζοντας ταυτόχρονα εάν πρόκειται για μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων.

*Άρθρο 3***Στατιστικά στοιχεία**

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα στατιστικά στοιχεία που συλλέγονται κατά τους ελέγχους που οργανώνονται σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφοι 1 και 3, κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- α) όσον αφορά τους καθ' οδόν ελέγχους:
- i) τύπος οδού, δηλαδή αν πρόκειται για αυτοκινητόδρομο, εθνική ή επαρχιακή οδό και χώρα άδειας κυκλοφορίας του επιθεωρηθέντος οχήματος, προκειμένου να αποφεύγονται οι διακρίσεις,
 - ii) τύπος αναλογικού ή ψηφιακού ταχογράφου·
- β) όσον αφορά τους ελέγχους σε εγκαταστάσεις επιχειρήσεων:
- i) είδος μεταφορικής δραστηριότητας, δηλαδή κατά πόσον πρόκειται για διεθνή ή εσωτερική μεταφορά· μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων· μεταφορά για ίδιο λογαριασμό ή για λογαριασμό τρίτου,
 - ii) μέγεθος στόλου της εταιρείας,
 - iii) τύπος αναλογικού ή ψηφιακού ταχογράφου.

Τα εν λόγω στατιστικά αυτά στοιχεία υποβάλλονται στην Επιτροπή ανά διετία και δημοσιεύονται σε έκθεση.

Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών τηρούν αρχείο των δεδομένων που συγκεντρώνονται κατά το προηγούμενο έτος.

Οι επιχειρήσεις που ευθύνονται για τους οδηγούς διατηρούν, επί περίοδο ενός έτους, όλα τα έγγραφα, πρωτόκολλα και άλλα σχετικά στοιχεία που τους διαβιβάζουν οι αρχές επιβολής, για τους ελέγχους που έγιναν στον επιχειρησιακό τους χώρο ή/και στους οδηγούς τους καθ' οδόν.

Τυχόν περαιτέρω απαιτούμενη διευκρίνιση των ορισμών των κατηγοριών που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) διατυπώνεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

*Άρθρο 4***Έλεγχοι καθ' οδόν**

1. Οι καθ' οδόν έλεγχοι οργανώνονται σε διαφορετικά σημεία και οποιαδήποτε ώρα και καλύπτουν ένα αρκετά εκτεταμένο τμήμα του οδικού δικτύου ώστε να είναι δύσκολη η αποφυγή σημείων ελέγχου.

▼ B

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
- α) προβλέπονται αρκετά σημεία ελέγχου σε υφιστάμενες και σχεδιαζόμενες οδούς ή πλησίον αυτών και, εάν καθίσταται απαραίτητο, ως σημεία ελέγχου μπορούν να χρησιμεύσουν και άλλοι ασφαλείς χώροι σε αυτοκινητοδρόμους καθώς και χώροι στάθμευσης·
 - β) οι έλεγχοι διενεργούνται με δειγματοληπτικό εκ περιτροπής σύστημα, τηρώντας την κατάλληλη γεωγραφική ισορροπία.
3. Τα στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται στους καθ' οδόν ελέγχους καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος Ι. Οι έλεγχοι είναι δυνατόν να επικεντρώνονται σε συγκεκριμένο στοιχείο, εφόσον το απαιτούν οι περιστάσεις.
4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 9 παράγραφος 2, οι καθ' οδόν έλεγχοι διενεργούνται χωρίς διάκριση. Ειδικότερα, οι ελεγκτές δεν κάνουν διακρίσεις για κανέναν από τους ακόλουθους λόγους:
- α) τη χώρα αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος·
 - β) τη χώρα διαμονής του οδηγού·
 - γ) τη χώρα εγκατάστασης της επιχείρησης·
 - δ) την αφετηρία και τον προορισμό της μετακίνησης·
 - ε) τον τύπο αναλογικού ή ψηφιακού ταχογράφου.
5. Ο ελεγκτής είναι εφοδιασμένος με:
- α) κατάλογο των βασικών στοιχείων που πρέπει να ελεγχθούν, κατά τα οριζόμενα στο μέρος Α του παραρτήματος Ι·
 - β) τυποποιημένο εξοπλισμό για τον έλεγχο, κατά τα οριζόμενα στο παράρτημα ΙΙ.
6. Εάν, σε κάποιο κράτος μέλος, τα πορίσματα καθ' οδόν ελέγχου σε οδηγό οχήματος με αριθμό κυκλοφορίας άλλου κράτους μέλους παρέχουν βάσιμες υπόνοιες ότι σημειώθηκαν παραβάσεις οι οποίες δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθούν κατά τον έλεγχο λόγω έλλειψης των απαραίτητων στοιχείων, οι αρμόδιες αρχές των ενδιαφερομένων κρατών μελών συνδράμουν η μια την άλλη για τη διευκρίνιση της κατάστασης.

*Άρθρο 5***Συντονισμένοι έλεγχοι**

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν, τουλάχιστον έξι φορές το χρόνο, συντονισμένους καθ' οδόν ελέγχους οδηγών και οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Αυτοί οι έλεγχοι πραγματοποιούνται ταυτόχρονα από τις αρχές επιβολής του νόμου δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καθεμία από τις οποίες ενεργεί εντός της επικρατείας της.

*Άρθρο 6***Έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων**

1. Οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων προγραμματίζονται λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εμπειρία όσον αφορά τις διάφορες κατηγορίες μεταφορών και επιχειρήσεων. Έλεγχοι διενεργούνται επίσης σε περιπτώσεις που έχουν εντοπιστεί καθ' οδόν σοβαρές παραβάσεις των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ή (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

▼B

2. Οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν τα στοιχεία που παρατίθενται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος Ι.
3. Οι ελεγκτές είναι εφοδιασμένοι με:
 - α) κατάλογο των βασικών στοιχείων που πρέπει να ελεγχθούν, όπως ορίζονται στα μέρη Α και Β του παραρτήματος Ι·
 - β) τυποποιημένο εξοπλισμό ελέγχου, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ.
4. Κατά τον έλεγχο, οι ελεγκτές του κράτους μέλους λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες που παρέχονται από τον αναφερόμενο στο άρθρο 7 παράγραφος 1 σύνδεσμο ελέγχου άλλου κράτους μέλους σχετικά με τις δραστηριότητες της εν λόγω επιχείρησης σε αυτό το άλλο κράτος μέλος.
5. Για τους σκοπούς των παραγράφων 1 έως 4, οι έλεγχοι που διενεργούνται στις εγκαταστάσεις των αρμοδίων αρχών, με βάση τα σχετικά έγγραφα ή στοιχεία που χορηγούν οι επιχειρήσεις μετά από αίτηση των εν λόγω αρχών, ισοδυναμούν με ελέγχους που διενεργούνται στις εγκαταστάσεις επιχειρήσεων.

*Άρθρο 7***Ενδοκοινοτικός σύνδεσμος**

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν έναν φορέα με τα ακόλουθα καθήκοντα:
 - α) να εξασφαλίζει το συντονισμό με αντίστοιχους φορείς στα λοιπά ενδιαφερόμενα κράτη μέλη όσον αφορά τις δράσεις που αναλαμβάνονται δυνάμει του άρθρου 5·
 - β) να διαβιβάζει στην Επιτροπή τα ανά διετία στατιστικά στοιχεία δυνάμει του άρθρου 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85·
 - γ) να είναι ο κύριος υπεύθυνος για την παροχή συνδρομής στις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 6.

Ο φορέας αντιπροσωπεύεται στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τον ορισμό του φορέα αυτού και η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα λοιπά κράτη μέλη.
3. Η ανταλλαγή στοιχείων, εμπειρίας και πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών προωθείται ενεργά, κατά κύριο λόγο αλλά όχι αποκλειστικά, μέσω της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 και μέσω κάθε παρόμοιου φορέα που είναι δυνατόν να ορίσει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

*Άρθρο 8***Ανταλλαγή πληροφοριών**

1. Πληροφορίες που έχουν ανταλλαγεί διμερώς δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ή του άρθρου 19 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, ανταλλάσσονται μεταξύ των καθορισμένων φορέων που έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 2:
 - α) τουλάχιστον μία φορά ανά εξάμηνο μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας·
 - β) μετά από σχετική αίτηση κράτους μέλους σε συγκεκριμένες περιπτώσεις.

▼B

2. Τα κράτη μέλη επιδιώκουν να εγκαταστήσουν συστήματα για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, η Επιτροπή καθορίζει κοινή μεθοδολογία για την αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών.

*Άρθρο 9***Σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας**

1. Τα κράτη μέλη εισάγουν σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας για τις επιχειρήσεις ανάλογα με τον σχετικό αριθμό και τη σοβαρότητα των παραβάσεων των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 ή (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, τις οποίες διαπράττει μια συγκεκριμένη επιχείρηση. Η Επιτροπή υποστηρίζει τον διάλογο μεταξύ των κρατών μελών ώστε να υπάρξει συνέπεια μεταξύ των συστημάτων αποτίμησης επικινδυνότητας.

2. Οι επιχειρήσεις υψηλής επικινδυνότητας ελέγχονται στενότερα και συχνότερα. Τα κριτήρια και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του εν λόγω συστήματος αποτελούν αντικείμενο συζητήσεων στο πλαίσιο της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 12, προκειμένου να θεσπισθεί σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τις βέλτιστες πρακτικές.

3. Ένας αρχικός κατάλογος παραβάσεων των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) 3821/85 ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Για να παράσχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την αξιολόγηση των παραβάσεων των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, η Επιτροπή δύναται, όπου κρίνεται απαραίτητο, να τροποποιεί το παράρτημα ΙΙΙ σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12, παράγραφος 2, για τη θέσπιση κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με την κοινή κλίμακα παραβάσεων, οι οποίες θα χωρίζονται ανά κατηγορίες, ανάλογα με τη βαρύτητά τους.

Η κατηγορία που αφορά τις πιο σοβαρές παραβάσεις θα πρέπει να περιλαμβάνει και περιπτώσεις όπου η παράβαση των αντίστοιχων διατάξεων των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 δημιουργεί σοβαρό κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού προσωπικού τραυματισμού.

*Άρθρο 10***Έκθεση**

Μέχρι την 1η Μαΐου 2009 η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση στην οποία αναλύονται οι κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις που προβλέπονται στη νομοθεσία των κρατών μελών.

*Άρθρο 11***Βέλτιστη πρακτική**

1. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, η Επιτροπή χαράσσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική επιβολής του νόμου.

Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δημοσιεύονται σε έκθεση της Επιτροπής ανά διετία.

2. Τα κράτη μέλη εκπονούν κοινά προγράμματα κατάρτισης σχετικά με τη βέλτιστη πρακτική που διοργανώνονται τουλάχιστον μία φορά το χρόνο και διευκολύνουν τις ανταλλαγές προσωπικού των αντίστοιχων φορέων τους για ενδοκοινοτικό σύνδεσμο με ομολόγους τους σε άλλα κράτη μέλη, τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο.

▼B

3. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2 η Επιτροπή εκπονεί ηλεκτρονικό έγγραφο, δυνάμενο να εκτυπωθεί, το οποίο χρησιμοποιείται όταν ο οδηγός είναι σε άδεια λόγω ασθένειας ή σε ετήσια άδεια, ή όταν ο οδηγός έχει οδηγήσει άλλο όχημα που εξαιρείται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, κατά την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο πρώτη περίπτωση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.
4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές είναι καλά καταρτισμένοι για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

*Άρθρο 12***Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.
- Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.
3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

*Άρθρο 13***Εκτελεστικά μέτρα**

- Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους ή εξ ιδίας πρωτοβουλίας η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, εκτελεστικά μέτρα, ιδίως με έναν από τους ακόλουθους στόχους:
- α) την προαγωγή κοινής προσέγγισης για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·
- β) την ενθάρρυνση συνεκτικής προσέγγισης και εναρμονισμένης ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3820/85 από τις αρχές επιβολής του νόμου·
- γ) τη διευκόλυνση του διαλόγου μεταξύ του τομέα μεταφορών και των αρχών επιβολής του νόμου.

*Άρθρο 14***Διαπραγματεύσεις με τρίτες χώρες**

Μόλις αρχίσει να ισχύει η παρούσα οδηγία, η Επιτροπή προσέρχεται σε διαπραγματεύσεις με τις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες ενόψει της εφαρμογής κανόνων ισοδύναμων προς τους κανόνες που θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία.

Έως την ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων αυτών τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή, όπως καθορίζεται στο άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, στοιχεία για τους ελέγχους που διενεργήθηκαν σε οχήματα από τρίτες χώρες.

*Άρθρο 15***Ενημέρωση των παραρτημάτων**

Οι τροποποιήσεις των παραρτημάτων οι οποίες είναι αναγκαίες για την προσαρμογή τους στις εξελίξεις της βέλτιστης πρακτικής, θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

▼B*Άρθρο 16***Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία μέχρι την 1η Απριλίου 2007. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και τον πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 17***Κατάργηση**

1. Η οδηγία 88/599/ΕΟΚ καταργείται.
2. Οι αναφορές στην καταργηθείσα οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 18***Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 19***Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

▼B*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι*

ΜΕΡΟΣ Α

ΕΛΕΓΧΟΙ ΚΑΘ'ΟΔΟΝ

Κατά τους καθ' οδόν ελέγχους, πρέπει να καλύπτονται, εν γένει, τα ακόλουθα στοιχεία:

1. ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους οδήγησης, διαλείμματα και ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης· επίσης τα φύλλα καταγραφής των προηγούμενων ημερών που πρέπει να φέρονται επί του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ή/και τα δεδομένα που έχουν καταχωρηθεί για το αυτό χρονικό διάστημα στην κάρτα οδηγού ή/και στη μνήμη της συσκευής ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της παρούσας οδηγίας ή/και στις εκτυπώσεις·
2. για την περίοδο την αναφερόμενη στο άρθρο 15 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, περιπτώσεις κατά τις οποίες σημειώνεται υπέρβαση της επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος, η οποία ορίζεται ως κάθε περιόδος διάρκειας άνω του 1 λεπτού κατά την οποία η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 90 km/h για οχήματα κατηγορίας N₃ ή τα 105 km/h για οχήματα κατηγορίας M₃ [οι κατηγορίες N₃ και M₃ ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ μέρος Α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους ⁽¹⁾·
3. ανάλογα με την περίπτωση, στιγμιαίες ταχύτητες του οχήματος οι οποίες έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου κατά τη χρήση του οχήματος σε διάστημα όχι μεγαλύτερο από τις προηγούμενες 24 ώρες·
4. ορθή λειτουργία της συσκευής ελέγχου (εντοπισμός ενδεχόμενης αντικανονικής χρησιμοποίησης της συσκευής ή/και της κάρτας οδηγού ή/και των φύλλων καταγραφής) ή, ανάλογα με την περίπτωση, παρουσία των εγγράφων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85·

▼M1

5. κατά περίπτωση, και με τη δέουσα προσοχή σε ζητήματα ασφάλειας, επαλήθευση της συσκευής ελέγχου επί του οχήματος με σκοπό τον εντοπισμό της εγκατάστασης ή/και τη χρήση οποιασδήποτε διάταξης ή διατάξεων που προορίζονται για καταστροφή, απόκρυψη, παραποίηση ή αλλοίωση δεδομένων ή που έχουν σκοπό να παρεμβαίνουν σε οποιοδήποτε σημείο της ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ των συστατικών μερών της συσκευής ελέγχου, ή που με τέτοιους τρόπους παρεμποδίζουν ή αλλοιώνουν τα δεδομένα πριν από την κρυπτοθέτηση.

▼B

ΜΕΡΟΣ Β

ΕΛΕΓΧΟΙ ΣΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Επιπλέον των στοιχείων που αναγράφονται στο μέρος Α, στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων ελέγχονται τα ακόλουθα στοιχεία:

1. εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης και εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης μεταξύ των εν λόγω περιόδων ανάπαυσης·
2. τήρηση του δεκαπενθήμερου ορίου των ωρών οδήγησης·
3. φύλλα καταγραφής, δεδομένα και εκτυπώσεις της μονάδας οχήματος και της κάρτας του οδηγού.

Τα κράτη μέλη μπορούν, εάν το κρίνουν σκόπιμο, να ελέγχουν τη συνυπευθυνότητα άλλων ηθικών αυτοργών ή συνεργών στην αλυσίδα μεταφοράς, όπως φορτωτές, μεταφορείς ή συμβαλλόμενοι, σε περίπτωση εντοπισμού παράβασης, συμπεριλαμβανόμενης της επαλήθευσης ότι οι συμβάσεις για την παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς επιτρέπουν τη συμμόρφωση προς τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

⁽¹⁾ ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2006/28/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 65 της 7.3.2006, σ. 27).

▼ B*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II***Τυποποιημένος εξοπλισμός που πρέπει να διατίθεται στις μονάδες ελέγχου**

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι στις μονάδες ελέγχου που εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο παράρτημα I, διατίθεται ο ακόλουθος τυποποιημένος εξοπλισμός:

1. εξοπλισμός ικανός να τηλεφορτώνει δεδομένα από τη μονάδα οχήματος και την κάρτα οδηγού του ψηφιακού ταχογράφου, να αναγιγνώσκει δεδομένα, να αναλύει δεδομένα ή/και να διαβιβάζει ευρήματα προς κεντρική βάση δεδομένων για ανάλυση·
2. εξοπλισμός για τον έλεγχο των φύλλων ταχογράφου·

▼ M1

3. ειδικός εξοπλισμός ανάλυσης, με κατάλληλο λογισμικό, για επαλήθευση και επιβεβαίωση των ψηφιακών υπογραφών που τίθενται σε δεδομένα, καθώς και ειδικό λογισμικό ανάλυσης για την παροχή λεπτομερών χαρακτηριστικών ταχύτητας των οχημάτων πριν από την επιθεώρηση των οικείων συσκευών ελέγχου.

▼ M3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

1. Ομάδες παραβιάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

| Αριθ. | ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ | ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ | ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ (1) | | | |
|----------|--------------------------|---|--|--|----|----|
| | | | ΠΣΠ | ΛΣΠ | ΣΠ | ΕΠ |
| A | Πλήρωμα | | | | | |
| A1 | Άρθρο 5 παράγραφος 1 | Μη τήρηση της κατώτατης ηλικίας των οδηγών | | | X | |
| B | Περίοδοι οδήγησης | | | | | |
| B1 | Άρθρο 6 παράγραφος 1 | Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 9 ωρών εάν δεν επιτρέπεται η δυνατότητα παράτασης έως τις 10 ώρες | 9 ώρες < ... < 10 ώρες | | | X |
| X | | | 10 ώρες ≤ ... < 11 ώρες | | | X |
| B3 | | | 11 ώρες ≤ ... | | X | |
| B4 | Άρθρο 6 παράγραφος 1 | Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 9 ωρών κατά 50 % ή περισσότερο χωρίς διάλειμμα ή χωρίς ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 4,5 ωρών | 13,5 ώρες ≤ ... και χωρίς διάλειμμα/ανάπαυση | X | | |
| B5 | | | 10 ώρες < ... < 11 ώρες | | | X |
| B6 | | | 11 ώρες ≤ ... < 12 ώρες | | | X |
| B7 | | | 12 ώρες ≤ ... | | X | |
| B8 | | | Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 10 ωρών κατά 50 % ή περισσότερο χωρίς διάλειμμα ή χωρίς ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 4,5 ωρών | 15 ώρες ≤ ... και χωρίς διάλειμμα/ανάπαυση | X | |
| B9 | Άρθρο 6 παράγραφος 2 | Υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης | 56 ώρες < ... < 60 ώρες | | | X |
| B10 | | | 60 ώρες ≤ ... < 65 ώρες | | | X |
| B11 | | | 65 ώρες ≤ ... < 70 ώρες | | X | |
| B12 | | | Υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης κατά 25 % ή περισσότερο | 70 ώρες ≤ ... | X | |
| B13 | Άρθρο 6 παράγραφος 3 | Υπέρβαση του μέγιστου συνολικού χρόνου οδήγησης κατά τη διάρκεια 2 διαδοχικών εβδομάδων | 90 ώρες < ... < 100 ώρες | | | X |
| B14 | | | 100 ώρες ≤ ... < 105 ώρες | | | X |
| B15 | | | 105 ώρες ≤ ... < 112,5 ώρες | | X | |
| B16 | | | Υπέρβαση του μέγιστου συνολικού χρόνου οδήγησης κατά τη διάρκεια 2 διαδοχικών εβδομάδων κατά 25 % ή περισσότερο | 112,5 ώρες ≤ ... | X | |

▼ M3

| Αριθ. | ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ | ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ | ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ (1) | | | |
|----------|---------------------------|---|----------------------------------|-----|----|----|
| | | | ΠΣΠ | ΛΣΠ | ΣΠ | ΕΠ |
| Γ | Διαλείμματα | | | | | |
| Γ1 | Άρθρο 7 | Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης των 4,5 ώρες πριν το διάλειμμα | 4,30 ώρες < ... < 5 ώρες | | | X |
| Γ2 | | | 5 ώρες ≤ ... < 6 ώρες | | X | |
| Γ3 | | | 6 ώρες ≤ ... | X | | |
| Δ | Περίοδοι ανάπαυσης | | | | | |
| Δ1 | Άρθρο 8 παράγραφος 2 | Ανεπαρκής ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 11 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης | 10 ώρες ≤ ... < 11 ώρες | | | X |
| Δ2 | | | 8,5 ώρες ≤ ... < 10 ώρες | | X | |
| Δ3 | | | ... < 8,5 ώρες | X | | |
| Δ4 | | Ανεπαρκής μειωμένη ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 9 ωρών, εφόσον επιτρέπεται μειωμένη ανάπαυση | 8 ώρες ≤ ... < 9 ώρες | | | X |
| Δ5 | | | 7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες | | X | |
| Δ6 | | | ... < 7 ώρες | X | | |
| Δ7 | | Ανεπαρκής τμηματικώς λαμβανόμενη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 3 ωρών + 9 ώρες | 3 ώρες + [8 ώρες ≤ ... < 9 ώρες] | | | X |
| Δ8 | | | 3 ώρες + [7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες] | | X | |
| Δ9 | | | 3 ώρες + [... < 7 ώρες] | X | | |
| Δ10 | Άρθρο 8 παράγραφος 5 | Ανεπαρκής περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 9 ωρών, για πολυμελές πλήρωμα | 8 ώρες ≤ ... < 9 ώρες | | | X |
| Δ11 | | | 7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες | | X | |
| Δ12 | | | ... < 7 ώρες | X | | |
| Δ13 | Άρθρο 8 παράγραφος 6 | Ανεπαρκής μειωμένη εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης κάτω των 24 ωρών | 22 ώρες ≤ ... < 24 ώρες | | | X |
| Δ14 | | | 20 ώρες < ... < 22 ώρες | | X | |
| Δ15 | | | ... < 20 ώρες | X | | |
| Δ16 | | Ανεπαρκής εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης, κάτω των 45 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης | 42 ώρες ≤ ... < 45 ώρες | | | X |
| Δ17 | | | 36 ώρες ≤ ... < 42 ώρες | | X | |
| Δ18 | ... < 36 ώρες | X | | | | |

▼ M3

| Αριθ. | ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ | ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ | ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ (1) | | | | |
|-----------|---|---|-------------------------|-----|----|----|---|
| | | | ΠΣΠ | ΛΣΠ | ΣΠ | ΕΠ | |
| Δ19 | Άρθρο 8 παράγραφος 6 | Υπέρβαση 6 διαδοχικών εικοσιτετράωρων περιόδων μετά την προηγούμενη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης | ... < 3 ώρες | | | | X |
| Δ20 | | | 3 ώρες ≤ ... < 12 ώρες | | | X | |
| Δ21 | | | 12 ώρες ≤ ... | | X | | |
| E | Παρέκλιση από τον κανόνα των 12 ημερών | | | | | | |
| E1 | Άρθρο 8 παράγραφος 6α | Υπέρβαση 12 διαδοχικών εικοσιτετράωρων περιόδων μετά από προηγούμενη κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση | ... < 3 ώρες | | | | X |
| E2 | | | 3 ώρες ≤ ... < 12 ώρες | | | X | |
| E3 | | | 12 ώρες ≤ ... | | X | | |
| E4 | Άρθρο 8 παράγραφος 6α στοιχείο β) περίπτωση ii) | Περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης μετά από 12 διαδοχικές εικοσιτετράωρες περιόδους | 65 ώρες < ... ≤ 67 ώρες | | | X | |
| E5 | | | ... ≤ 65 ώρες | | X | | |
| E6 | Άρθρο 8 παράγραφος 6α στοιχείο δ) | Περίοδος οδήγησης, μεταξύ 22:00 και 6:00, περισσότερο από 3 ώρες πριν από το διάλειμμα, εάν το όχημα δεν έχει πολυμελές πλήρωμα | 3 ώρες < ... < 4,5 ώρες | | | X | |
| E7 | | | 4,5 ώρες ≤ ... | | X | | |
| ΣΤ | Οργάνωση της εργασίας | | | | | | |
| ΣΤ1 | Άρθρο 10 παράγραφος 1 | Σύνδεση μισθού και διανυόμενης απόστασης ή μεταφερόμενης ποσότητας εμπορευμάτων | | X | | | |
| ΣΤ2 | Άρθρο 10 παράγραφος 2 | Απουσία οργάνωσης ή πλημμελής οργάνωση της εργασίας οδηγού, ή απουσία οδηγιών ή ακατάλληλες οδηγίες προς τον οδηγό που να του επιτρέπουν να συμμορφώνεται με τον νόμο | | X | | | |

(1) ΠΣΠ = Πλέον Σοβαρή Παράβαση/ΛΣΠ = Λίαν σοβαρή παράβαση/ΣΠ = Σοβαρή παράβαση.

2. Ομάδες παραβιάσεων του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1) (Ταχογράφος)

| Αριθ. | ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ | ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ | ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ | | | | |
|----------|--|--|--------------------|-----|----|----|--|
| | | | ΠΣΠ | ΛΣΠ | ΣΠ | ΕΠ | |
| Z | Εγκατάσταση ταχογράφου | | | | | | |
| Z1 | Άρθρο 3 παράγραφος 1 και άρθρο 22 παράγραφος 2 | Δεν έχει εγκατασταθεί και δεν χρησιμοποιείται ταχογράφος εγκεκριμένου τύπου (π.χ.: δεν έχει τοποθετηθεί ταχογράφος από τεχνικούς, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων εγκεκριμένους από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, γίνεται χρήση ταχογράφου χωρίς τις απαραίτητες σφραγίδες που τοποθετούνται ή αντικαθίστανται από εγκεκριμένο τεχνικό, συνεργείο ή κατασκευαστή οχημάτων ή γίνεται χρήση ταχογράφου χωρίς την πινακίδα τοποθέτησης) | X | | | | |

(1) 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

| Αριθ. | ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ | ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ | ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ | | | |
|----------|--|---|--------------------|-----|----|----|
| | | | ΠΣΠ | ΛΣΠ | ΣΠ | ΕΠ |
| H | Χρήση ταχογράφου, κάρτας οδηγού ή φύλλου καταγραφής | | | | | |
| H1 | Άρθρο 23 παράγραφος 1 | Χρήση ταχογράφου που δεν έχει επιθεωρηθεί από εγκεκριμένο συνεργείο | | X | | |
| H2 | Άρθρο 27 | Οδηγός κάτοχος και/ή χρήστης περισσότερων της μιας δικής του κάρτας οδηγού | | X | | |
| H3 | | Οδήγηση με παραπονημένη κάρτα οδηγού (θεωρούμενη ως οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού) | X | | | |
| H4 | | Οδήγηση με κάρτα της οποίας ο οδηγός δεν είναι κάτοχος (θεωρούμενη ως οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού) | X | | | |
| H5 | | Οδήγηση με κάρτα οδηγού που έχει αποκτηθεί με ψευδείς δηλώσεις και/ή πλαστά έγγραφα (θεωρούμενη ως οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού) | X | | | |
| H6 | Άρθρο 32 παράγραφος 1 | Ταχογράφος που δεν λειτουργεί σωστά (π.χ.: ταχογράφος που δεν έχει επιθεωρηθεί, βαθμονομηθεί και σφραγιστεί κανονικά) | | X | | |
| H7 | Άρθρο 32 παράγραφος 1 και άρθρο 33 παράγραφος 1 | Ταχογράφος χρησιμοποιούμενος αντικανονικά (π.χ.: συνειδητή, εκούσια ή επιβληθείσα κακή χρήση, έλλειψη οδηγιών σχετικά με την ορθή χρήση κ.λπ.) | | X | | |
| H8 | Άρθρο 32 παράγραφος 3 | Δόλια χρήση συσκευής ικανής να τροποποιεί την καταγραφή στοιχείων στον ταχογράφο | X | | | |
| H9 | | Παραποίηση, συγκάλυψη, απόκρυψη ή καταστροφή δεδομένων που έχουν αποτυπωθεί στα φύλλα καταγραφής ή έχουν αποθηκευτεί και τηλεφορτώνονται από τον ταχογράφο ή/και την κάρτα οδηγού | X | | | |
| H10 | Άρθρο 33 παράγραφος 2 | Η επιχείρηση δεν τηρεί φύλλα καταγραφής, εκτυπώματα και δεδομένα τηλεφόρτωσης | | X | | |
| H11 | | Καταγραμμένα και αποθηκευμένα δεδομένα μη διαθέσιμα για τουλάχιστον ένα έτος | | X | | |
| H12 | Άρθρο 34 παράγραφος 1 | Μη ορθή χρήση φύλλων καταγραφής/κάρτας οδηγού | | X | | |
| H13 | | Μη επιτρεπόμενη αφαίρεση φύλλων καταγραφής ή κάρτας οδηγού, με επίπτωση στην καταγραφή των σχετικών δεδομένων | | X | | |
| H14 | | Χρήση φύλλου καταγραφής ή κάρτας οδηγού για την κάλυψη περιόδου μακρότερης από την προβλεπόμενη για αυτά και απώλεια δεδομένων | | X | | |
| H15 | Άρθρο 34 παράγραφος 2 | Χρήση ακάθαρτων ή φθαρμένων φύλλων καταγραφής ή καρτών οδηγού και δυσανάγνωστα δεδομένα | | X | | |
| H16 | Άρθρο 34 παράγραφος 3 | Μη χρήση χειρόγραφης εισαγωγής στοιχείων, όταν αυτό ήταν απαραίτητο | | X | | |
| H17 | Άρθρο 34 παράγραφος 4 | Μη χρήση ορθού φύλλου καταγραφής ή κάρτα οδηγού στη μη σωστή χρονοθυρίδα (πολυμελές πλήρωμα) | | | X | |
| H18 | Άρθρο 34 παράγραφος 5 | Μη ορθή χρήση του μηχανισμού μεταγωγής | | X | | |

▼ **M3**

| Αριθ. | ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ | ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ | ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ | | | |
|----------|---|---|--------------------|-----|----|----|
| | | | ΠΣΠ | ΛΣΠ | ΣΠ | ΕΠ |
| Θ | Παροχή στοιχείων | | | | | |
| Θ1 | Άρθρο 36 | Άρνηση διενέργειας ελέγχου | | X | | |
| Θ2 | Άρθρο 36 | Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών της διανυόμενης ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών | | X | | |
| Θ3 | | Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός είναι κάτοχος κάρτας | | X | | |
| Θ4 | Άρθρο 36 | Αδυναμία προσκόμισης χειρόγραφων εγγραφών και εκτυπωμάτων της διανυόμενης ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών | | X | | |
| Θ5 | Άρθρο 36 | Αδυναμία προσκόμισης της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός είναι κάτοχος κάρτας | | X | | |
| I | Ελαττωματική λειτουργία | | | | | |
| I1 | Άρθρο 37 παράγραφος 1 και άρθρο 22 παράγραφος 1 | Ταχογράφος μη επισκευασμένος από εγκεκριμένο τεχνίτη ή συνεργείο | | X | | |
| I2 | Άρθρο 37 παράγραφος 2 | Ο οδηγός δεν έχει σημειώσει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία των χρονικών περιόδων, τα οποία δεν καταγράφονται πλέον διότι ο ταχογράφος δεν λειτουργεί ή δυσλειτουργεί | | X | | |