I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

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)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [3], υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 8 Δεκεμβρίου 2005,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [4] στοχεύει στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στις χερσαίες μεταφορές και ιδίως στον οδικό τομέα, καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Η πρόοδος που έχει σημειωθεί στους τομείς αυτούς θα πρέπει να διαφυλαχθεί και να προωθηθεί.

(2) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών [5], [5], τα κράτη μέλη υποχρεούνται να θεσπίζουν μέτρα που περιορίζουν τον ανώτατο εβδομαδιαίο χρόνο εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων.

(3) Έχουν διαπιστωθεί δυσκολίες όσον αφορά την ομοιόμορφη σε όλα τα κράτη μέλη ερμηνεία, εφαρμογή, επιβολή και έλεγχο ορισμένων διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 σχετικά με τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στις εθνικές και διεθνείς οδικές μεταφορές στο εσωτερικό της Κοινότητας, επειδή οι εν λόγω διατάξεις έχουν διατυπωθεί με γενικό τρόπο.

(4) Για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων και τη διατήρηση της αξιοπιστίας των σχετικών κανόνων, είναι επιθυμητή η αποτελεσματική και ομοιόμορφη επιβολή της εφαρμογής των διατάξεων. Συνεπώς, απαιτείται ένα σύνολο σαφέστερων και απλούστερων κανόνων, οι οποίοι θα κατανοούνται, θα ερμηνεύονται και θα εφαρμόζονται ευκολότερα από τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών και τις αρχές που είναι αρμόδιες για την επιβολή τους.

([1]) ΕΕ C 51 E της 26.2.2002, σ. 234.

([2]) ΕΕ C 221 της 17.9.2002, σ. 19.

([3]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Ιανουαρίου 2003 (ΕΕ C 38 E της 12.2.2004, σ. 152), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9ης Δεκεμβρίου 2004 (ΕΕ C 63 E της 15.3.2005, σ. 11) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Απριλίου 2005 (ΕΕ C 33 E της 9.2.2006, σ. 425). Νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 2ας Φεβρουαρίου 2006 και απόφαση του Συμβουλίου της 2ας Φεβρουαρίου 2006.

([4]) ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4).

([5]) ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35.

(5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό για τις συνθήκες εργασίας δεν θα πρέπει να θίγουν το δικαίωμα εργοδοτών και εργαζομένων να θεσπίζουν, με συλλογικές διαπραγματεύσεις ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, διατάξεις ευνοϊκότερες για τους εργαζόμενους.

(6) Είναι επιθυμητός ο σαφής καθορισμός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, μέσω του προσδιορισμού των κύριων κατηγοριών οχημάτων που καλύπτει.

(7) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που πραγματοποιούνται είτε αποκλειστικά εντός της Κοινότητας είτε μεταξύ της Κοινότητας, της Ελβετίας και των χωρών που αποτελούν μέρος της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

(8) Η ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (εφεξής: «AETR») της 1ης Ιουλίου 1970, όπως τροποποιήθηκε, θα πρέπει να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών με οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε κράτος μέλος ή σε χώρα που είναι συμβαλλόμενο μέρος της AETR, για το σύνολο της διαδρομής, όταν η διαδρομή αυτή πραγματοποιείται μεταξύ της Κοινότητας και μιας τρίτης χώρας, εκτός της Ελβετίας και των χωρών που είναι μέρη της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, ή μέσω μιας τέτοιας χώρας. Απαιτείται η τροποποίηση της AETR το συντομότερο δυνατόν, ιδανικά δε, εντός δύο ετών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος κανονισμού, για να εναρμονιστούν οι διατάξεις της με τον παρόντα κανονισμό.

(9) Σε περίπτωση οδικών μεταφορών με οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε τρίτη χώρα που δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της AETR, οι διατάξεις της AETR θα πρέπει να εφαρμόζονται στο τμήμα της διαδρομής που πραγματοποιείται εντός της Κοινότητας ή εντός χωρών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της AETR.

(10) Δεδομένου ότι το αντικείμενο της AETR εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, την αρμοδιότητα διαπραγμάτευσης και σύναψης της εν λόγω συμφωνίας έχει η Κοινότητα.

(11) Εάν η τροποποίηση των εσωτερικών κανόνων της Κοινότητας στο συγκεκριμένο τομέα απαιτεί αντίστοιχη τροποποίηση της AETR, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δράσουν από κοινού προκειμένου να επιφέρουν την εν λόγω τροποποίηση της AETR το συντομότερο δυνατόν, σύμφωνα με την προβλεπόμενη σε αυτή διαδικασία.

(12) Θα πρέπει να γίνει ενημέρωση του καταλόγου των εξαιρέσεων προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών κατά τα τελευταία 19 έτη.

(13) Θα πρέπει να διατυπωθούν πλήρεις ορισμοί για όλους τους βασικούς όρους, προκειμένου να καθίσταται ευκολότερη η ερμηνεία και να διασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Παράλληλα, θα πρέπει να επιδιωχθεί ενιαία ερμηνεία και εφαρμογή του κανονισμού από πλευράς των μεμονωμένων εθνικών υπηρεσιών ελέγχου. Ο ορισμός της «εβδομάδας» που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό δεν θα πρέπει να εμποδίζει τους οδηγούς να αρχίζουν την εβδομαδιαία εργασία τους οποιαδήποτε ημέρα της εβδομάδας.

(14) Για να εξασφαλισθεί ουσιαστική επιβολή του νόμου, έχει ουσιώδη σημασία να μπορούν οι αρμόδιες αρχές, όταν διενεργούν καθ' οδόν ελέγχους και ύστερα από μεταβατική περίοδο, να εξακριβώνουν ότι οι χρόνοι οδήγησης και οι περίοδοι ανάπαυσης έχουν τηρηθεί ορθώς κατά την ημέρα του ελέγχου και κατά τις προηγούμενες 28 ημέρες.

(15) Οι βασικοί κανόνες σχετικά με τη διάρκεια οδήγησης πρέπει να γίνουν σαφέστεροι και απλούστεροι ώστε να μπορούν να επιβάλλονται με αποτελεσματικό και ομοιόμορφο τρόπο μέσω του ψηφιακού ταχογράφου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχων στον τομέα των οδικών μεταφορών ([1]) και τον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, μέσω της μόνιμης επιτροπής, οι αρμόδιες για την επιβολή του νόμου αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να επιδιώξουν να καταλήξουν σε συναίνεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

(16) Έχει αποδειχθεί ότι, σύμφωνα με τους κανόνες του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, είναι δυνατόν να προγραμματίζονται οι ημερήσιες περίοδοι οδήγησης και τα διαλείμματα κατά τρόπο ώστε να μπορεί ένας οδηγός να οδηγεί για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς πλήρες διάλειμμα, με αποτέλεσμα μειωμένη οδική ασφάλεια και επιδείνωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών. Ως εκ τούτου, ενδείκνυται να εξασφαλισθεί ότι η κατανομή των διαλειμμάτων διευθετείται κατά τρόπο που να αποφεύγονται οι καταχρήσεις.

(17) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται κυρίως με τις διατάξεις που αφορούν τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά ημέρα, ανά εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο, με τη διάταξη η οποία υποχρεώνει τον οδηγό να λαμβάνει μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο και με τις διατάξεις που ορίζουν ότι η περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης δεν θα πρέπει να διαρκεί επ' ουδενί λιγότερο από εννέα συνεχείς ώρες. Δεδομένου ότι αυτές οι διατάξεις εξασφαλίζουν επαρκή ανάπαυση και λαμβάνοντας επίσης υπόψη την εμπειρία από τις πρακτικές επιβολής των τελευταίων ετών, δεν απαιτείται πλέον σύστημα αντιστάθμισης για μειωμένες περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης.

(18) Πολλές οδικές μεταφορές εντός της Κοινότητας αφορούν μεταφορά με πορθμείο ή σιδηρόδρομο σε τμήμα της διαδρομής. Θα πρέπει, επομένως, να καθορισθούν σαφείς και κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τις περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης και τα διαλείμματα για τις εν λόγω μεταφορές.

(19) Λόγω της αύξησης της διασυνοριακής μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, είναι επιθυμητό, χάριν της οδικής ασφάλειας και της ενίσχυσης της επιβολής να καλύπτουν οι καθ' οδόν έλεγχοι και οι έλεγχοι στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων το χρόνο οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τα διαλείμματα που πραγματοποιούνται εντός άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών και να ορίζεται κατά πόσον οι σχετικοί κανόνες τηρούνται πλήρως και με ορθό τρόπο.

([1]) ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 432/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 71 της 10.3.2004, σ. 3).

(20) Η ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών θα πρέπει να εκτείνεται τουλάχιστον στις επιχειρήσεις μεταφορών οι οποίες είναι νομικά ή φυσικά πρόσωπα, και δεν θα πρέπει να αποκλείει την άσκηση δίωξης κατά φυσικών προσώπων τα οποία διαπράττουν ή υποκινούν παραβάσεις του παρόντος κανονισμού ή συνεργούν σ' αυτές.

(21) Οι οδηγοί που εργάζονται σε πολλές επιχειρήσεις μεταφορών είναι ανάγκη να παρέχουν σε κάθε μία από αυτές επαρκείς πληροφορίες, ώστε να μπορεί αυτή να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

(22) Για την προαγωγή της κοινωνικής προόδου και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διατηρεί το δικαίωμα λήψης ορισμένων ενδεδειγμένων μέτρων.

(23) Οι εθνικές παρεκκλίσεις θα πρέπει να αντανακλούν τις εξελίξεις στον τομέα των οδικών μεταφορών και να περιορίζονται μόνο σε στοιχεία που δεν υπόκεινται σε ανταγωνιστικές πιέσεις.

(24) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν κανόνες για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα. Οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να παρέχουν επαρκή προστασία όσον αφορά τις επιτρεπόμενες περιόδους οδήγησης καθώς και τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που επιβάλλονται.

(25) Χάριν της αποτελεσματικής εφαρμογής, είναι επιθυμητό όλες οι τακτικές εθνικές και διεθνείς μεταφορές επιβατών να ελέγχονται με μια τυποποιημένη συσκευή ελέγχου.

(26) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις οι οποίες επιβάλλονται για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίζουν την επιβολή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις. Η δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρών παραβάσεων θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται μεταξύ των μέτρων που μπορούν να επιβάλλουν τα κράτη μέλη. Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού που αφορούν τις κυρώσεις ή την κίνηση διαδικασιών δεν θα πρέπει να θίγουν τους εθνικούς κανόνες σχετικά με το βάρος της απόδειξης.

(27) Χάριν της σαφούς και αποτελεσματικής επιβολής της εφαρμογής, είναι επιθυμητό να διασφαλισθούν ομοιόμορφες διατάξεις σχετικά με την ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού. Η ευθύνη αυτή είναι δυνατό να συνεπάγεται ποινικές, αστικές ή διοικητικές κυρώσεις, ανάλογα με την περίπτωση, στα κράτη μέλη.

(28) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι ο καθορισμός σαφών κοινών κανόνων για το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης, δεν δύναται να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί, συνεπώς, λόγω της ανάγκης συντονισμένης δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ιδίου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(29) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [1].

(30) Δεδομένου ότι οι διατάξεις για την ελάχιστη ηλικία των οδηγών έχουν ρυθμιστεί στο μεταξύ με την οδηγία 2003/59/ΕΚ [2] και πρέπει να ενσωματωθούν στο εθνικό δίκαιο έως το 2009, ο παρών κανονισμός περιλαμβάνει μόνο τις μεταβατικές διατάξεις για το ελάχιστο όριο ηλικίας του πληρώματος των οχημάτων.

(31) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διευκρινισθούν οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις των επιχειρήσεων μεταφορών και των οδηγών, καθώς και για να ενισχυθεί η ασφάλεια δικαίου και να διευκολύνεται η επιβολή των ορίων του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης κατά τους καθ' οδόν ελέγχους.

(32) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 θα πρέπει να τροποποιηθεί επίσης για να εξασφαλισθεί ασφάλεια δικαίου όσον αφορά τις νέες ημερομηνίες εισαγωγής του ψηφιακού ταχογράφου και τη διαθεσιμότητα καρτών οδηγού.

(33) Με τη θέσπιση της συσκευής ελέγχου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2135/98, που καθιστά δυνατή την ηλεκτρονική καταγραφή των ενεργειών του οδηγού στην κάρτα οδήγησης για χρονική περίοδο 28 ημερών και του οχήματος για χρονική περίοδο 365 ημερών, θα επιτραπεί στο μέλλον ταχύτερος και πληρέστερος έλεγχος των οδικών μεταφορών.

(34) Η οδηγία 88/599/ΕΟΚ [3] επιβάλλει, όσον αφορά τους καθ' οδόν ελέγχους στις οδικές μεταφορές, μόνο έλεγχο του ημερήσιου χρόνου οδήγησης, του ημερήσιου χρόνου ανάπαυσης, καθώς και των στάσεων. Με τη θέσπιση ψηφιακής συσκευής καταγραφής, καταγράφονται ηλεκτρονικά τα στοιχεία που αφορούν τον οδηγό και το όχημα, ενώ καθίσταται δυνατή η ηλεκτρονική αξιολόγηση των στοιχείων αυτών επιτόπου. Μακροχρονίως, αυτό θα επιτρέψει τη διενέργεια απλών ελέγχων των περιόδων τακτικής ημερήσιας ανάπαυσης και μειωμένης ημερήσιας ανάπαυσης, των περιόδων τακτικής εβδομαδιαίας και μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και της αντισταθμιστικής ανάπαυσης.

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

([2]) Οδηγία 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2003, σχετικά με την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου και της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου και για την κατάργηση της οδηγίας 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 226 της 10.9.2003, σ. 4)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2004/66/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 168 της 1.5.2004, σ. 35).

([3]) Οδηγία 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 1988, σχετικά με τυποποιημένες διαδικασίες ελέγχου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 325 της 29.11.1988, σ. 55).

(35) Η εμπειρία καταδεικνύει ότι η τήρηση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, και ιδίως του επιβαλλόμενου ανώτατου χρονικού ορίου οδήγησης για περίοδο δύο εβδομάδων, μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν γίνονται αποτελεσματικοί έλεγχοι σε σχέση με τη συνολική περίοδο.

(36) Η εφαρμογή των νομικών διατάξεων για τον ψηφιακό ταχογράφο θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με τον παρόντα κανονισμό για να επιτευχθεί η μέγιστη αποτελεσματικότητα κατά την εποπτεία και την εκτέλεση της συγκεκριμένης κοινωνικής νομοθεσίας στις οδικές μεταφορές.

(37) Για λόγους σαφήνειας και εξορθολογισμού, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/1985 θα πρέπει να καταργηθεί και να αντικατασταθεί από τον παρόντα κανονισμό,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

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 χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.

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· ή

β) επιβατών με οχήματα τα οποία είναι κατασκευασμένα ή διαμορφωμένα με μόνιμο τρόπο και κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα ατόμων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, και προορίζονται για το σκοπό αυτόν.

2. 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 AETR 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 AETR, για το σύνολο της διαδρομής·

β) για τα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας σε τρίτη χώρα, η οποία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της AETR, μόνο για το μέρος της διαδρομής που πραγματοποιείται στο έδαφος της Κοινότητας ή των χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη της AETR.

Οι διατάξεις της AETR θα πρέπει να εναρμονιστούν με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, ώστε οι κύριες διατάξεις του παρόντος κανονισμού να ισχύουν, μέσω της AETR, 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·

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

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

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

ε) ειδικά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για ιατρικούς σκοπούς·

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

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

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

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

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/ΕΚ εκτός από την «οδήγηση», καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη, εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών·

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ιδ) «τακτικές επιβατικές γραμμές»: οι εθνικές και διεθνείς γραμμές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία [1]·

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·

[1] ΕΕ L 74 της 20.3.1992, σ. 1· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 2003.

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.

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.

5. Ο οδηγός καταγράφει ως «άλλη εργασία» οποιονδήποτε χρόνο που περιγράφεται στο άρθρο 4 στοιχείο ε) καθώς και οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και καταγράφει οποιεσδήποτε περιόδους «διαθεσιμότητας», κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, μετά την τελευταία περίοδο ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε φύλλο καταγραφής, σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή με το χέρι μέσω της συσκευής ελέγχου.

Άρθρο 7

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

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

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.

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

4. Ο οδηγός μπορεί να πραγματοποιεί τρεις, το πολύ, μειωμένες περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης μεταξύ δύο περιόδων εβδομαδιαίας ανάπαυσης.

5. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, σε περίπτωση πολλαπλής επάνδρωσης οχήματος, ο οδηγός πρέπει, εντός 30 ωρών από το τέλος μιας περιόδου ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσής του, να έχει λάβει νέα περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 9 ωρών.

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

— δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, ή

— μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης και μία μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 24 ωρών· ωστόσο, η μείωση πρέπει να αντισταθμίζεται με ισοδύναμη ανάπαυση που λαμβάνεται συνολικά πριν από το τέλος της τρίτης εβδομάδας που έπεται της εν λόγω εβδομάδας.

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

7. Οιαδήποτε ανάπαυση, η οποία λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για μια μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης, πρέπει να λαμβάνεται μαζί με άλλη περίοδο ανάπαυσης τουλάχιστον 9 ωρών.

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

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

Άρθρο 9

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 8, όταν ο οδηγός συνοδεύει όχημα που μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, και λαμβάνει κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης, η περίοδος αυτή μπορεί να διακόπτεται δύο μόνον φορές από άλλες δραστηριότητες, η συνολική διάρκεια των οποίων δεν υπερβαίνει τη μία ώρα. Κατά τη διάρκεια αυτής της κανονικής ημερήσιας ανάπαυσης, ο οδηγός πρέπει να έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.

2. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό για να μεταβεί στον τόπο όπου θα αναλάβει ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού ή για να επιστρέψει από τον τόπο αυτόν, και το οποίο δεν βρίσκεται στον τόπο διαμονής του οδηγού ή στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, δεν υπολογίζεται ως ανάπαυση ή ως διάλειμμα, εκτός εάν ο οδηγός βρίσκεται σε πορθμείο ή τρένο και έχει στη διάθεσή του κλίνη ή κουκέτα.

3. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό οχήματος οδηγώντας όχημα που δεν εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού προς ή από ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και το οποίο δεν βρίσκεται στον τόπο διαμονής του οδηγού ή στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, υπολογίζεται ως «άλλη εργασία».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Άρθρο 10

1. Η επιχείρηση μεταφορών δεν αμείβει τους οδηγούς που απασχολεί ή διαθέτει, ακόμη και εάν οι αμοιβές έχουν τη μορφή επιδόματος ή μισθολογικής αύξησης, σε συνάρτηση με τις διανυόμενες αποστάσεις ή/και με τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων, εάν οι αμοιβές αυτές είναι τέτοιας φύσεως ώστε να θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια ή/και να ενθαρρύνουν την παράβαση του παρόντος κανονισμού.

2. Η επιχείρηση μεταφορών οργανώνει την εργασία των οδηγών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να μπορούν να συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 καθώς και με το κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού. Η επιχείρηση μεταφορών δίδει κατάλληλες οδηγίες στον οδηγό και διενεργεί τακτικούς ελέγχους προκειμένου να διασφαλίζει την τήρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 καθώς και του κεφαλαίου II του παρόντος κανονισμού.

3. Η επιχείρηση μεταφορών είναι υπεύθυνη για τις παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς της επιχείρησης, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεωρούν εξ ολοκλήρου υπεύθυνες τις επιχειρήσεις, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαρτούν την εν λόγω ευθύνη από την παράβαση, εκ μέρους της επιχείρησης, των παραγράφων 1 και 2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξετάζουν οποιοδήποτε στοιχείο που ενδέχεται να αποδεικνύει ότι η επιχείρηση μεταφορών δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη για τη διαπραχθείσα παράβαση.

4. Οι επιχειρήσεις, οι αποστολείς, οι μεταφορείς φορτίων, οι διοργανωτές ταξιδιών, οι εργολάβοι, οι υπεργολάβοι και τα γραφεία απασχόλησης οδηγών εξασφαλίζουν ότι τα συμβατικώς συμφωνούμενα ωράρια δρομολογίων πληρούν τον παρόντα κανονισμό.

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

i) εξασφαλίζει ότι όλα τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται από τη μονάδα επί του οχήματος και την κάρτα οδηγού με τη συχνότητα που ορίζει το κράτος μέλος. Επίσης, η επιχείρηση μεταφορών τηλεφορτώνει τα σχετικά δεδομένα συχνότερα ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηλεφορτώνονται όλα τα δεδομένα που αφορούν δραστηριότητες που εκτελούνται από την εν λόγω επιχείρηση ή για λογαριασμό της·

ii) εξασφαλίζει ότι όλα τα δεδομένα που τηλεφορτώνονται από τη μονάδα του οχήματος και την κάρτα του οδηγού φυλάσσονται επί τουλάχιστον δώδεκα μήνες μετά την καταγραφή τους και, σε περίπτωση που ζητηθούν από επιθεωρητή, τα δεδομένα αυτά πρέπει να είναι προσβάσιμα, είτε απευθείας είτε εξ αποστάσεως, από τις εγκαταστάσεις της επιχείρησης·

β) για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, η «τηλεφόρτωση» ερμηνεύεται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο παράρτημα IB κεφάλαιο I στοιχείο ιθ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85·

γ) η μέγιστη περίοδος εντός της οποίας τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται δυνάμει του στοιχείου α) σημείο i) αποφασίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2.

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 άφιξή του στον κατάλληλο τόπο στάθμευσης.

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, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της οικείας επιχειρηματικής δραστηριότητας σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων από τη βάση της επιχείρησης·

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

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

— από φορείς παροχής καθολικής υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 της οδηγίας 97/67/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 ([1]), για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας, ή

— για να μεταφέρουν υλικά, εξοπλισμό ή μηχανήματα προς χρήση από τον οδηγό κατά την άσκηση του επαγγέλματός του.

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

ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά επιφάνειας κάτω των 2 300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οχήματα με κινητήρα·

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

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

η) οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεων, αντιπλημμυρικής προστασίας, ύδρευσης, συντήρησης των δικτύων αερίου και ηλεκτρισμού, συντήρησης και ελέγχου του οδικού δικτύου, κατ' οίκον συλλογής των οικιακών απορριμμάτων και διάθεσης αυτών, καθώς και από τις υπηρεσίες τηλέγραφου 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·

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

ιγ) ειδικά οχήματα μεταφοράς χρημάτων ή/και τιμαλφών·

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

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

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

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

([1]) ΕΕ L 15 της 21.1.1998, σ. 14· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

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.

2. Σε επείγουσες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν προσωρινή εξαίρεση για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τις 30 ημέρες, η οποία κοινοποιείται αμέσως στην Επιτροπή.

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

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.

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.

Άρθρο 17

1. Τα κράτη μέλη, χρησιμοποιώντας το τυποποιημένο έντυπο που ορίζεται στην απόφαση 93/173/ΕΟΚ ([1]), 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 τι 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.

([1]) ΕΕ L 72 της 25.3.1993, σ. 33.

Άρθρο 18

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

Άρθρο 19

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

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

Κατ' εξαίρεση, όταν διαπιστώνεται παράβαση:

— η οποία δεν διεπράχθη στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους, και

— η οποία διεπράχθη από επιχείρηση η οποία είναι εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα ή από οδηγό του οποίου ο τόπος απασχόλησης είναι σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα,

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

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

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

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 περισσοτέρων της μιας επιχειρήσεων μεταφορών υποχρεούται να παρέχει σε κάθε επιχείρηση επαρκείς πληροφορίες ώστε να καθίσταται δυνατή η συμμόρφωσή τους με το κεφάλαιο ΙΙ.

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 αναγκαίο, να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια μιας επιχείρησης, εάν η επιχείρηση είναι εγκατεστημένη στο εν λόγω κράτος μέλος ή να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν την άδεια οδήγησης ενός οδηγού. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 24 παράγραφος 2, εκπονεί κατευθυντήριες γραμμές με σκοπό την προαγωγή της εναρμονισμένης εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 22

1. Τα κράτη μέλη συνδράμουν το ένα το άλλο για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τον έλεγχο της συμμόρφωσης.

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

α) τις παραβάσεις των κανόνων του κεφαλαίου ΙΙ 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.

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.

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.

Άρθρο 24

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

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 25

1. Κατόπιν αιτήματος κράτους μέλους, ή εξ ιδίας 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·

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

2. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, η Επιτροπή αποφασίζει με βάση συνιστώμενη προσέγγιση σύμφωνα με τη διαδικασία της επιτροπής του άρθρου 24 παράγραφος 2. Η Επιτροπή γνωστοποιεί την απόφασή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

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 αδείας 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:

«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:

«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.»

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.

Στρασβούργο, 15 Μαρτίου 2006.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
J. BORRELL FONTELLES	H. WINKLER