



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 26 Ιουνίου 2026
(OR. en)

6829/26
ADD 2

LIMITE

UK 46

Διοργανικός φάκελος :
2026/0058 (NLE)

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα : Συμφωνία όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου,

ΟΔΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α

**ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΙΚΟΥΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ:
ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΚΑΙ ΑΣΚΗΣΗ
ΤΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ**

ΑΡΘΡΟ 1

Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν μέρος ρυθμίζει την πρόσβαση και την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα και εφαρμόζεται σε όλους τους οδικούς εμπορευματικούς μεταφορείς του Μέρους που συμμετέχει σε μεταφορά εμπορευμάτων που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 276 και 277 της παρούσας συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους, ισχύουν οι παρακάτω ορισμοί:

- α) «άδεια άσκησης επαγγέλματος του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα»: η διοικητική απόφαση η οποία επιτρέπει σε ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο που πληροί τους όρους που προβλέπονται στο παρόν μέρος να ασκεί το επάγγελμα του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα·
- β) «αρμόδια αρχή»: η εθνική, περιφερειακή ή τοπική αρχή ενός Μέρους, η οποία, προκειμένου να επιτρέψει την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα, ελέγχει αν ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο πληροί τους όρους που προβλέπονται στο παρόν μέρος και είναι εξουσιοδοτημένη να χορηγεί, να αναστέλλει ή να ανακαλεί την άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού εμπορευματικού μεταφορέα· και
- γ) «συνήθης τόπος κατοικίας»: ο τόπος στον οποίον το άτομο διαμένει συνήθως, ήτοι επί 185 ημέρες τουλάχιστον ανά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών δεσμών οι οποίοι παραπέμπουν σε στενούς δεσμούς μεταξύ ατόμου και τόπου διαμονής.

ΑΡΘΡΟ 3

Απαιτήσεις για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα

Τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ασκούν το επάγγελμα του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα πρέπει:

- α) να έχουν πραγματικό και σταθερό τόπο εγκατάστασης σε ένα Μέρος, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 του παρόντος μέρους·
- β) να παρέχουν εχέγγυα αξιοπιστίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 6 του παρόντος μέρους·
- γ) να διαθέτουν την κατάλληλη οικονομική επιφάνεια, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 του παρόντος μέρους· και
- δ) να διαθέτουν την κατάλληλη επαγγελματική επάρκεια, όπως ορίζεται στο άρθρο 8 του παρόντος μέρους.

ΑΡΘΡΟ 4

Διαχειριστής μεταφορών

1. Ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας ορίζει ένα τουλάχιστον φυσικό πρόσωπο, τον διαχειριστή μεταφορών, ο οποίος διαχειρίζεται πραγματικά και συνεχώς τις μεταφορικές δραστηριότητές του και πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3 στοιχεία β) και δ) και ο οποίος:
 - α) έχει γνήσια σχέση με τον οδικό εμπορευματικό μεταφορέα ως μισθωτός, διευθυντής, κύριος ή μέτοχος ή τον διοικεί, ή είναι το πρόσωπο αυτό· και

β) έχει την κατοικία του στο Μέρος στο έδαφος του οποίου είναι εγκατεστημένος ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας.

2. Εάν ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο δεν πληροί την απαίτηση επαγγελματικής επάρκειας, η αρμόδια αρχή μπορεί να του επιτρέψει να ασκεί το επάγγελμα του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα χωρίς να έχει ορισθεί διαχειριστής μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 1, υπό τις εξής προϋποθέσεις:

α) το φυσικό ή νομικό πρόσωπο ορίζει ένα φυσικό πρόσωπο με κατοικία στο Μέρος εγκατάστασης του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα, το οποίο πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχεία β) και δ) και το οποίο είναι εξουσιοδοτημένο, βάσει σύμβασης, να εκτελεί τα καθήκοντα του διαχειριστή μεταφορών για λογαριασμό της επιχείρησης·

β) η σύμβαση που συνδέει το φυσικό ή νομικό πρόσωπο με το πρόσωπο που αναφέρεται στο στοιχείο α) διευκρινίζει τα καθήκοντα που πρέπει να φέρει σε πέρας το πρόσωπο αυτό κατά τρόπο αποτελεσματικό και συνεχή και αναφέρει τις αρμοδιότητες του εν λόγω προσώπου ως διαχειριστή μεταφορών. Στα προσδιοριζόμενα καθήκοντα περιλαμβάνονται ιδίως αυτά που συνδέονται με τη διαχείριση της συντήρησης των οχημάτων, τον έλεγχο των συμβάσεων και των παραστατικών μεταφοράς, τη βασική λογιστική, τη διάθεση των φορτίων ή την κατανομή των υπηρεσιών σε οδηγούς και οχήματα και τον έλεγχο των διαδικασιών που αφορούν την ασφάλεια·

γ) υπό την ιδιότητά του/της ως διαχειριστή μεταφορών, το πρόσωπο που αναφέρεται στο στοιχείο α) δύναται να διευθύνει τις δραστηριότητες μεταφοράς το πολύ τεσσάρων διαφορετικών οδικών εμπορευματικών μεταφορέων, οι οποίες εκτελούνται με μέγιστο συνδυασμένο στόλο 50 οχημάτων συνολικά· και

δ) το πρόσωπο που αναφέρεται στο στοιχείο α) εκτελεί τα συγκεκριμένα καθήκοντα αποκλειστικά προς όφελος του φυσικού ή νομικού προσώπου και οι αρμοδιότητες του εν λόγω προσώπου ασκούνται ανεξάρτητα από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο για το οποίο εκτελεί μεταφορές.

3. Ένα Μέρος μπορεί να αποφασίσει ότι ο διαχειριστής μεταφορών που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν μπορεί, επιπρόσθετα, να έχει διοριστεί για τα καθήκοντα που ασκούνται σύμφωνα με την παράγραφο 2 ή ότι μπορεί να έχει διοριστεί μόνο για περιορισμένο αριθμό νομικών ή φυσικών προσώπων ή για στόλο οχημάτων μικρότερο από τον προβλεπόμενο στην παράγραφο 2 στοιχείο γ).

4. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο ενημερώνει την αρμόδια αρχή σχετικά με τον διαχειριστή ή τους διαχειριστές μεταφορών που έχουν οριστεί.

ΑΡΘΡΟ 5

Όροι σχετικοί με την απαίτηση εγκατάστασης

Για να πληροί την απαίτηση της πραγματικής και σταθερής εγκατάστασης στο Μέρος εγκατάστασης, ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει:

α) να διαθέτει χώρο στον οποίο μπορεί να έχει πρόσβαση στα πρωτότυπα των βασικών εμπορικών εγγράφων του, είτε σε ηλεκτρονική είτε σε άλλη μορφή, ιδίως στις συμβάσεις μεταφορών, τα έγγραφα σχετικά με τα οχήματα που διαθέτει το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τα λογιστικά έγγραφα, τα έγγραφα διαχείρισης του προσωπικού, τις συμβάσεις εργασίας, τα έγγραφα κοινωνικής ασφάλισης, τα έγγραφα που περιέχουν στοιχεία σχετικά με τις διαδρομές και τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, καθώς και κάθε άλλο έγγραφο στο οποίο πρέπει να έχει πρόσβαση η αρμόδια αρχή για να ελέγξει τη συμμόρφωση με τους όρους που προβλέπονται στο παρόν μέρος·

- β) να είναι εγγεγραμμένο στο μητρώο εμπορικών εταιρειών του συγκεκριμένου Μέρους ή σε ανάλογο μητρώο εφόσον αυτό απαιτείται από την εθνική νομοθεσία·
- γ) να υπόκειται σε φόρο εισοδήματος και, εφόσον αυτό απαιτείται από την εθνική νομοθεσία, να διαθέτει αριθμό φορολογικού μητρώου ΦΠΑ·
- δ) μόλις χορηγηθεί άδεια, να διαθέτει ένα ή περισσότερα οχήματα, τα οποία έχουν ταξινομηθεί ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία και έχουν λάβει άδεια χρήσης σύμφωνα με τη νομοθεσία του εν λόγω Μέρους, ανεξάρτητα από το κατά πόσο του ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα ή, για παράδειγμα, τα κατέχει βάσει σύμβασης αγοράς με δόσεις, βάσει σύμβασης μίσθωσης ή βάσει χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing)·
- ε) να εκτελεί πραγματικά και συνεχώς τις διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητές του με τον κατάλληλο εξοπλισμό και τις κατάλληλες εγκαταστάσεις σε χώρο, όπως αναφέρεται στο στοιχείο α), που βρίσκεται στο εν λόγω Μέρος και να διαχειρίζεται πραγματικά και συνεχώς τις μεταφορές του χρησιμοποιώντας τα οχήματα που αναφέρονται στο στοιχείο στ) με τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό που βρίσκεται στο εν λόγω Μέρος· και
- στ) να έχει διαρκώς στην τακτική του διάθεση έναν αριθμό οχημάτων συμβατών προς τους όρους του στοιχείου δ) και οδηγών που έχουν κανονικά τη βάση τους σε επιχειρησιακό κέντρο στο εν λόγω Μέρος ο οποίος να είναι ανάλογος προς τον όγκο των μεταφορών που εκτελεί η επιχείρηση.

ΑΡΘΡΟ 6

Όροι σχετικοί με την απαίτηση των εχεγγών αξιοπιστίας

1. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, τα Μέρη καθορίζουν τους όρους που πρέπει να πληροί ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο και ένας διαχειριστής μεταφορών προκειμένου να εκπληρώνεται η απαίτηση των εχεγγών αξιοπιστίας.

Προκειμένου να καθοριστεί κατά πόσο ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο πληροί την απαίτηση αυτή, τα Μέρη εξετάζουν τη συμπεριφορά του εν λόγω φυσικού ή νομικού προσώπου, των διαχειριστών μεταφοράς του, των εκτελεστικών διευθυντών και οποιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου δύναται να καθορίσει το κάθε Μέρος. Τυχόν αναφορά στο παρόν άρθρο σε καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις περιλαμβάνει καταδίκες, κυρώσεις ή παραβάσεις του ίδιου του φυσικού ή νομικού προσώπου, των διαχειριστών μεταφοράς του, των εκτελεστικών διευθυντών ή οποιουδήποτε άλλου σχετικού προσώπου δύναται να καθορίσει το κάθε Μέρος.

Οι όροι που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) ότι δεν υπάρχει σοβαρός λόγος που να θέτει υπό αμφισβήτηση τα εχέγγυα αξιοπιστίας του διαχειριστή μεταφορών ή του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα, όπως καταδίκη ή επιβολή κυρώσεων για σοβαρές παραβάσεις της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας στους τομείς:
 - i) του εμπορικού δικαίου·
 - ii) του δικαίου περί αφερεγγυότητας·
 - iii) των όρων αμοιβής και άσκησης του επαγγέλματος·

- iv) της οδικής κυκλοφορίας·
- v) της επαγγελματικής ευθύνης·
- vi) της εμπορίας ανθρώπων ή ναρκωτικών· και
- vii) του φορολογικού δικαίου· και

β) ότι ο διαχειριστής μεταφορών ή ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας δεν έχει, σε ένα ή και τα δύο Μέρη, καταδικαστεί για σοβαρό ποινικό αδίκημα ή δεν έχει υποστεί κύρωση για σοβαρή παράβαση των κανόνων των άρθρων 278 έως 282 της παρούσας συμφωνίας ή των εθνικών κανόνων που αναφέρονται ιδίως στα εξής:

- i) τον χρόνο οδήγησης και την περίοδο ανάπαυσης των οδηγών, τον χρόνο εργασίας και την τοποθέτηση και χρήση των συσκευών ελέγχου·
- ii) τα μέγιστα βάρη και τις διαστάσεις των επαγγελματικής χρήσεως οχημάτων στις διεθνείς μεταφορές·
- iii) την αρχική επιμόρφωση και τη συνεχή εκπαίδευση των οδηγών·
- iv) τον τεχνικό έλεγχο των επαγγελματικής χρήσεως οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών τεχνικών επιθεωρήσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων·
- v) την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών·
- vi) την ασφάλεια των οδικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων·

- vii) την τοποθέτηση και τη χρήση συσκευών περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων·
- viii) τις άδειες οδήγησης·
- ix) την πρόσβαση στο επάγγελμα·
- x) τη μεταφορά ζώων·
- xi) την απόσπαση εργαζομένων στις οδικές μεταφορές·
- xii) το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές· και
- xiii) τις διαδρομές των οποίων τα σημεία φόρτωσης και εκφόρτωσης βρίσκονται στο άλλο Μέρος.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 τρίτο εδάφιο στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, σε περίπτωση που ο διαχειριστής μεταφορών ή ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας έχει, σε ένα ή και στα δύο Μέρη, καταδικαστεί για σοβαρό ποινικό αδίκημα ή υποστεί κύρωση για μια από τις πλέον σοβαρές παραβάσεις που παρατίθενται στο προσάρτημα 27-A-1-1, η αρμόδια αρχή του Μέρους εγκατάστασης κινεί και ολοκληρώνει με τον κατάλληλο τρόπο και σε εύθετο χρόνο διοικητική διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, επιτόπια επιθεώρηση στους χώρους του εν λόγω φυσικού ή νομικού προσώπου.

Στη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, η αρμόδια αρχή εκτιμά κατά πόσο, λόγω ειδικών συνθηκών, η απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας θα συνιστούσε στη συγκεκριμένη περίπτωση δυσανάλογη αντίδραση. Στο πλαίσιο αυτής της εκτίμησης, η αρμόδια αρχή λαμβάνει υπόψη τον αριθμό σοβαρών παραβάσεων των κανόνων όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο του παρόντος άρθρου, καθώς και τον αριθμό των πλέον σοβαρών παραβάσεων που παρατίθενται στο προσάρτημα 27-A-1-1, για τις οποίες ο διαχειριστής μεταφορών ή ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας έχει καταδικαστεί ή υποστεί κυρώσεις. Κάθε τέτοια απόφαση αιτιολογείται δεόντως.

Εάν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας είναι δυσανάλογη αντίδραση, αποφασίζει ότι το εν λόγω φυσικό ή νομικό πρόσωπο συνεχίζει να πληροί τα εγγύα αξιοπιστίας. Όταν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας δεν θα ήταν δυσανάλογη αντίδραση, η καταδίκη ή η κύρωση οδηγεί στην απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας.

3. Πέραν του καταλόγου των πλέον σοβαρών παραβάσεων που παρατίθενται στο προσάρτημα 27-A-1-1, οι σοβαρές παραβάσεις που παρατίθενται στο προσάρτημα 27-A-1-1α ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας.

4. Η απαίτηση των εγγυών αξιοπιστίας εξακολουθεί να μην πληρούται, έως ότου μεσολαβήσει μέτρο αποκατάστασης ή άλλο μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος κατ' εφαρμογή των οικείων διατάξεων του εθνικού δικαίου των Μερών.

ΑΡΘΡΟ 7

Όροι σχετικοί με την απαίτηση οικονομικής επιφάνειας

1. Για να πληροί την απαίτηση της οικονομικής επιφάνειας, ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο οφείλει να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να αντιμετωπίζει τις οικονομικές υποχρεώσεις του κατά τη διάρκεια της ετήσιας λογιστικής χρήσης. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο αποδεικνύει με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς του, κατόπιν επικύρωσής τους από ελεγκτή ή δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, ότι, κάθε χρόνο, διαθέτει κεφάλαια και αποθεματικά:
 - α) τα οποία ανέρχονται συνολικά σε τουλάχιστον 9 000 EUR / 8 000 GBP όταν χρησιμοποιείται μόνο ένα μηχανοκίνητο όχημα, 5 000 EUR / 4 500 GBP για κάθε επιπλέον χρησιμοποιούμενο μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμό οχημάτων που έχει επιτρεπόμενη μεικτή μάζα η οποία υπερβαίνει τους 3,5 τόνους συν 900 EUR / 800 GBP για κάθε επιπλέον μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμό οχημάτων που έχει επιτρεπόμενη μεικτή μάζα η οποία υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά όχι τους 3,5 τόνους·
 - β) τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ασκούν το επάγγελμα του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα αποκλειστικά και μόνο με μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα υπερβαίνει τους 2,5 τόνους αλλά όχι τους 3,5 τόνους αποδεικνύουν, με βάση τους ετήσιους λογαριασμούς τους, κατόπιν επικύρωσής τους από ελεγκτή ή δεόντως διαπιστευμένο πρόσωπο, ότι, κάθε χρόνο, διαθέτουν κεφάλαια και αποθεματικά τα οποία ανέρχονται συνολικά σε τουλάχιστον 1 800 EUR / 1 600 GBP όταν χρησιμοποιείται μόνο ένα όχημα συν 900 EUR / 800 GBP για κάθε επιπλέον χρησιμοποιούμενο όχημα.

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή μπορεί να συμφωνεί ή να απαιτεί από μια επιχείρηση να αποδεικνύει την οικονομική της επιφάνεια με βεβαίωση που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, όπως τραπεζική εγγύηση ή ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλισης επαγγελματικής ευθύνης από μία ή περισσότερες τράπεζες ή άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένων των ασφαλιστικών εταιρειών, ή με άλλο δεσμευτικό έγγραφο, το οποίο εγγυάται εις ολόκληρον για την επιχείρηση τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α).

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, όταν δεν υπάρχουν επικυρωμένοι ετήσιοι λογαριασμοί για το έτος καταχώρισης της επιχείρησης, η αρμόδια αρχή μπορεί να δεχθεί ότι μια επιχείρηση δύναται να αποδείξει την οικονομική της επιφάνεια με βεβαίωση, όπως τραπεζική εγγύηση, έγγραφο που έχει εκδοθεί από χρηματοπιστωτικό ίδρυμα διά του οποίου πιστοποιείται η πρόσβαση της επιχείρησης σε χρηματοδότηση, ή άλλο δεσμευτικό έγγραφο όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή το οποίο αποδεικνύει ότι η επιχείρηση έχει στη διάθεσή της τα ποσά που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α).

4. Οι ετήσιοι λογαριασμοί της παραγράφου 1 και η εγγύηση της παραγράφου 2 που πρέπει να ελέγχονται, είναι εκείνοι της οικονομικής οντότητας που είναι εγκατεστημένη στο έδαφος του Μέρους όπου έχει ζητηθεί άδεια και όχι εκείνοι τυχόν άλλων οικονομικών οντοτήτων εγκατεστημένων στο έδαφος άλλου Μέρους.

Όροι σχετικοί με την απαίτηση της επαγγελματικής επάρκειας

1. Για να πληρούν την απαίτηση της επαγγελματικής επάρκειας, οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να έχουν γνώσεις που να αντιστοιχούν στο επίπεδο που προβλέπεται στο μέρος I του προσαρτήματος 27-A-1-2, στα θέματα που αναφέρει το εν λόγω προσάρτημα. Η γνώση αυτή αποδεικνύεται με υποχρεωτική γραπτή εξέταση, η οποία, εφόσον το αποφασίσει ένα Μέρος, μπορεί να συμπληρωθεί από προφορική εξέταση. Η οργάνωση αυτών των εξετάσεων πραγματοποιείται σύμφωνα με το μέρος II του προσαρτήματος 27-A-1-2. Για τον σκοπό αυτό, ένα Μέρος μπορεί να επιβάλλει υποχρεωτική εκπαίδευση πριν από την εξέταση.
2. Οι ενδιαφερόμενοι εξετάζονται στο Μέρος στο οποίο βρίσκεται ο συνήθης τόπος κατοικία τους.
3. Τις γραπτές και προφορικές εξετάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου μπορούν να οργανώνουν και να πιστοποιούν μόνον δεόντως εξουσιοδοτημένες προς τούτο αρμόδιες αρχές ή οργανισμοί Μέρους σύμφωνα με κριτήρια που αυτό καθορίζει. Τα Μέρη ελέγχουν τακτικά αν οι συνθήκες υπό τις οποίες οργανώνουν τις εξετάσεις οι εν λόγω αρχές ή οργανισμοί είναι σύμφωνες προς το προσάρτημα 27-A-1-2.
4. Ένα Μέρος μπορεί να απαλλάσσει τους κατόχους ορισμένων τίτλων σπουδών τριτοβάθμιας ή τεχνικής εκπαίδευσης που χορηγεί το εν λόγω Μέρος, και οι οποίοι έχουν καθοριστεί ειδικά για τον σκοπό αυτό και που συνεπάγονται τη γνώση όλων των θεμάτων που αναφέρονται στον κατάλογο του μέρους I του προσαρτήματος 27-A-1-2 από την εξέταση στα θέματα που καλύπτονται από αυτούς τους τίτλους σπουδών. Η απαλλαγή αυτή εφαρμόζεται μόνον στα τμήματα του μέρους I του προσαρτήματος 27-A-1-2 για τα οποία οι τίτλοι σπουδών καλύπτουν όλα τα θέματα που απαριθμούνται υπό τον τομέα κάθε τμήματος.

Ένα Μέρος μπορεί να απαλλάσσει από συγκεκριμένα τμήματα των εξετάσεων τους κατόχους πιστοποιητικών επαγγελματικής επάρκειας που ισχύουν για δραστηριότητες εθνικών μεταφορών στο εν λόγω Μέρος.

ΑΡΘΡΟ 9

Απαλλαγή από εξέταση

Για τους σκοπούς της χορήγησης άδειας σε οδικό εμπορευματικό μεταφορέα που χρησιμοποιεί μόνο μηχανοκίνητα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων η επιτρεπόμενη μεικτή μάζα δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, ένα Μέρος μπορεί να αποφασίζει να απαλλάσσει από την εξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 τα πρόσωπα τα οποία αποδεικνύουν ότι εργάζονταν συνεχώς ως διαχειριστές φυσικού ή νομικού προσώπου του ίδιου τύπου κατά τα τελευταία 10 έτη πριν από τις 20 Αυγούστου 2020.

Διαδικασία αναστολής και ανάκλησης αδείας

1. Εάν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι υπάρχει ο κίνδυνος ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο να μην πληροί πλέον τις απαιτήσεις του άρθρου 3, αποστέλλει στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο σχετική προειδοποίηση. Εάν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι δεν πληρούνται πλέον μία ή περισσότερες από τις εν λόγω απαιτήσεις, τάσσει ένα από τα εξής χρονικά όρια στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο προκειμένου να τακτοποιήσει την κατάστασή του:
 - α) εντός προθεσμίας έξι το πολύ μηνών, η οποία δύναται να παραταθεί κατά τρεις μήνες σε περίπτωση θανάτου ή φυσικής αδυναμίας του διαχειριστή μεταφορών, για την πρόσληψη αντικαταστάτη του διαχειριστή μεταφορών, σε περίπτωση που ο διαχειριστής μεταφορών δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις εχεγγύων αξιοπιστίας ή επαγγελματικής επάρκειας·
 - β) εντός προθεσμίας έξι το πολύ μηνών, όταν το φυσικό ή νομικό πρόσωπο οφείλει να τακτοποιήσει την κατάστασή του αποδεικνύοντας ότι διαθέτει πραγματική και σταθερή εγκατάσταση· ή
 - γ) εντός προθεσμίας έξι το πολύ μηνών, σε περίπτωση που δεν πληρούται η απαίτηση οικονομικής επιφάνειας, για να αποδείξει ότι η απαίτηση αυτή θα πληρούται και πάλι σε διαρκή βάση.
2. Η αρμόδια αρχή μπορεί να απαιτήσει από φυσικό ή νομικό πρόσωπο του οποίου η άδεια έχει ανακληθεί ή ανασταλεί να διασφαλίσει ότι οι διαχειριστές μεταφορών του θα έχουν υποβληθεί στην εξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1, πριν από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου αποκατάστασης.

3. Εάν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο δεν πληροί πλέον μία ή περισσότερες από τις απαιτήσεις του άρθρου 3, αναστέλλει ή ανακαλεί την άδεια άσκησης του επαγγέλματος οδικού εμπορευματικού μεταφορέα εντός της προθεσμίας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

ΑΡΘΡΟ 11

Κήρυξη ακαταλληλότητας του διαχειριστή μεταφορών

1. Σε περίπτωση που ένας διαχειριστής μεταφορών απολέσει τα εχέγγυα αξιοπιστίας σύμφωνα με το άρθρο 6, η αρμόδια αρχή τον κηρύσσει ακατάλληλο να διευθύνει τις μεταφορικές δραστηριότητες ενός οδικού εμπορευματικού μεταφορέα.

Η αρμόδια αρχή δεν αποκαθιστά τον διαχειριστή μεταφορών εάν δεν παρέλθει ένα έτος από την ημερομηνία απώλειας των εχεγγύων αξιοπιστίας και πριν ο διαχειριστής μεταφορών αποδείξει ότι έχει παρακολουθήσει κατάλληλη κατάρτιση για περίοδο τουλάχιστον τριών μηνών ή έχει εξεταστεί στα θέματα που παρατίθενται στο μέρος I του προσαρτήματος 27-A-1-2.

2. Σε περίπτωση που ένας διαχειριστής μεταφορών απολέσει τα εχέγγυα αξιοπιστίας σύμφωνα με το άρθρο 6, μπορεί να υποβληθεί αίτηση αποκατάστασης μετά από ένα το πολύ έτος από την ημερομηνία απώλειας των εχεγγύων αξιοπιστίας.

ΑΡΘΡΟ 12

Εξέταση και καταχώριση των αιτήσεων

1. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε Μέρος καταχωρίζουν στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 τα δεδομένα που αφορούν τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγούν άδειες.
2. Κατά την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας μιας επιχείρησης, οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν αν, κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης, ο διορισμένος διαχειριστής ή οι διορισμένοι διαχειριστές μεταφορών έχουν κηρυχθεί σε ένα από τα Μέρη ακατάλληλοι να διευθύνουν τις μεταφορικές δραστηριότητες επιχείρησης δυνάμει του άρθρου 11.
3. Οι αρμόδιες αρχές ελέγχουν τακτικά αν οι επιχειρήσεις στις οποίες έχουν χορηγήσει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος οδικού εμπορευματικού μεταφορέα συνεχίζουν να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 3. Προς τούτο, οι αρμόδιες αρχές διενεργούν ελέγχους, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, επιτόπιων επιθεωρήσεων στους χώρους των εν λόγω επιχειρήσεων, εστιάζοντας σε εκείνες που έχουν χαρακτηριστεί αυξημένης επικινδυνότητας.

ΑΡΘΡΟ 13

Εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα

1. Οι αρμόδιες αρχές τηρούν εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών στις οποίες έχει χορηγηθεί άδεια άσκησης επαγγέλματος οδικού εμπορευματικού μεταφορέα.

2. Τα δεδομένα που περιέχονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών, καθώς και οι όροι πρόσβασης στα δεδομένα αυτά καθορίζονται στο προσάρτημα 27-A-1-5.

ΑΡΘΡΟ 14

Διοικητική συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών

1. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε Μέρος ορίζουν εθνικό σημείο επαφής, αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών με τις αρμόδιες αρχές του έτερου Μέρους όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος μέρους.
2. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε Μέρος συνεργάζονται στενά και παρέχουν αμελλητί και σε αμοιβαία βάση συνδρομή και κάθε άλλη σχετική πληροφορία προκειμένου να διευκολύνουν την εφαρμογή και την επιβολή του παρόντος μέρους.
3. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε Μέρος διενεργούν επιμέρους ελέγχους προς επαλήθευση του κατά πόσο μια επιχείρηση πληροί τους όρους πρόσβασης στο επάγγελμα του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα, εφόσον το ζητήσει η αρμόδια αρχή του έτερου Μέρους σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις. Ενημερώνουν την αρμόδια αρχή του έτερου Μέρους για τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων και για τα μέτρα που έλαβαν εάν διαπιστώθηκε ότι μια επιχείρηση δεν πληροί πλέον τους όρους που ορίζονται στο παρόν μέρος.
4. Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε Μέρος ανταλλάσσουν πληροφορίες για τις καταδίκες και κυρώσεις όσον αφορά ενδεχόμενες σοβαρές παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.
5. Στο προσάρτημα 27-A-1-5 καθορίζονται λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τους τρόπους ανταλλαγής πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4.

**ΠΛΕΟΝ ΣΟΒΑΡΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Α ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ**

1. Υπέρβαση χρονικών ορίων ως εξής:
 - α) υπέρβαση κατά 25 % ή περισσότερο των μέγιστων χρονικών ορίων εξαήμερου ή δεκαπενθήμερου χρόνου οδήγησης·
 - β) υπέρβαση κατά 50 % ή περισσότερο, κατά τη διάρκεια ημερήσιας περιόδου εργασίας, του μέγιστου ημερήσιου χρονικού ορίου οδήγησης.
2. Απουσία ταχογράφου και/ή μηχανισμού για τον περιορισμό της ταχύτητας ή ύπαρξη στο όχημα και/ή δόλια χρήση συσκευής ικανής να τροποποιεί την καταγραφή στοιχείων στη συσκευή ελέγχου και/ή τον μηχανισμό για τον περιορισμό της ταχύτητας ή παραποίηση των φύλλων καταγραφής ή των δεδομένων που τηλεφορτώνονται από τον ταχογράφο και/ή την κάρτα οδηγού.
3. Οδήγηση χωρίς να έχει χορηγηθεί πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου και/ή οδήγηση με ύπαρξη σοβαρότατου ελαττώματος μεταξύ άλλων στο σύστημα πέδησης, στις ράβδους διεύθυνσης, στους τροχούς/ελαστικά, στις αναρτήσεις ή στο αμάξωμα, δυνάμενου να δημιουργήσει άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια σε τέτοιο βαθμό ώστε να ληφθεί απόφαση για ακινητοποίηση του οχήματος.

4. Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται ή των οποίων η μεταφορά πραγματοποιείται με απαγορευμένο ή μη εγκεκριμένο περίβλημα ή χωρίς να έχει τεθεί επισήμανση ότι το όχημα μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, με αποτέλεσμα να συνιστά απειλή για τη ζωή ή το περιβάλλον σε τέτοιο βαθμό ώστε να ληφθεί απόφαση για ακινητοποίηση του οχήματος.
5. Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή ισχύουσας άδειας οδήγησης ή μεταφορά από επιχείρηση χωρίς την κατοχή ισχύουσας άδειας μεταφορέα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 278 της παρούσας συμφωνίας.
6. Οδήγηση με παραποιημένη κάρτα οδηγού ή με κάρτα της οποίας δεν είναι κάτοχος ο οδηγός ή η οποία έχει αποκτηθεί βάσει ψευδών δηλώσεων και/ή πλαστών εγγράφων.
7. Μεταφορά εμπορευμάτων καθ' υπέρβαση της μεγίστης επιτρεπομένης μεικτής μάζας κατά 20 % ή περισσότερο για οχήματα των οποίων το επιτρεπόμενο μεικτό βάρος υπερβαίνει τους 12 τόνους και κατά 25 % ή περισσότερο για οχήματα των οποίων το επιτρεπόμενο μεικτό βάρος δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΟΒΑΡΩΝ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ
ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Α ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

Οι πίνακες που ακολουθούν περιέχουν τις κατηγορίες και τους τύπους σοβαρών παραβάσεων του παρόντος παραρτήματος, οι οποίες διαιρούνται σε τρεις κατηγορίες σοβαρότητας ανάλογα με την πιθανότητα να δημιουργήσουν κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού και/ή στρέβλωσης του ανταγωνισμού στην αγορά οδικών μεταφορών: πλέον σοβαρή παράβαση («ΠΣΠ»), λίαν σοβαρή παράβαση («ΛΣΠ») και σοβαρή παράβαση («ΣΠ»).

- (1) Ομάδες παραβάσεων του μέρους Β τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά.

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ Σ			
			ΠΣΠ	ΛΣ Π	Σ Π	
Περίοδοι οδήγησης						
1.	Άρθρο 4 παράγραφος 1 και προσάρτημα 27-A-1-1	Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 9 ωρών εάν δεν επιτρέπεται η δυνατότητα παράτασης έως τις 10 ώρες	10 ώρες ≤ ... < 11 ώρες			X
2.			11 ώρες ≤ ...		X	
3.		Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 9 ωρών κατά 50 % ή περισσότερο	13,5 ώρες ≤ ...	X		
4.		Υπέρβαση του παρατεταμένου ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 10 ωρών, εφόσον επιτρέπεται η παράταση	11 ώρες ≤ ... < 12 ώρες			X
5.			12 ώρες ≤ ...		X	
6.		Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 10 ωρών κατά 50 % ή περισσότερο	15 ώρες ≤ ...	X		

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ		ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ Σ		
				ΠΣΠ	ΛΣ Π	Σ Π
7.	Άρθρο 4 παράγραφος 2 και προσάρτημα 27-A-1-1	Υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης	60 ώρες ≤ ... < 65 ώρες			X
8.			65 ώρες ≤ ... < 70 ώρες		X	
9.		Υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης κατά 25 % ή περισσότερο	70 ώρες ≤ ...	X		
10.	Άρθρο 4 παράγραφος 3 και προσάρτημα 27-A-1-1	Υπέρβαση του μέγιστου συνολικού χρόνου οδήγησης κατά τη διάρκεια 2 διαδοχικών εβδομάδων	100 ώρες ≤ ... < 105 ώρες			X
11.			105 ώρες ≤ ... < 112,5 ώρες		X	
12.		Υπέρβαση του μέγιστου συνολικού χρόνου οδήγησης κατά τη διάρκεια 2 διαδοχικών εβδομάδων κατά 25 % ή περισσότερο	112,5 ώρες ≤ ...	X		
Διαλείμματα						
13.	Άρθρο 5	Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης των 4,5 ωρών πριν το διάλειμμα	5 ώρες ≤ ... < 6 ώρες			X
14.			6 ώρες ≤ ...		X	
Περίοδοι ανάπαυσης						
15.	Άρθρο 6 παράγραφος 2	Ανεπαρκής ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 11 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης	8,5 ώρες ≤ ... < 10 ώρες			X
16.			... < 8,5 ώρες		X	
17.		Ανεπαρκής μειωμένη ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 9 ωρών, εφόσον επιτρέπεται μείωση	7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες			X
18.			... < 7 ώρες		X	
19.		Ανεπαρκής τμηματικώς λαμβανόμενη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 3 ωρών + 9 ώρες	3 ώρες + [7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες]			X
20.			3 ώρες + [... < 7 ώρες]		X	

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ		ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ Σ		
				ΠΣΠ	ΛΣ Π	Σ Π
21.	Άρθρο 6 παράγραφος 5	Ανεπαρκής περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 9 ωρών, για πολυμελές πλήρωμα	7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες			X
22.			... < 7 ώρες		X	
23.	Άρθρο 6 παράγραφος 6	Ανεπαρκής μειωμένη εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης κάτω των 24 ωρών	20 ώρες ≤ ... < 22 ώρες			X
24.			... < 20 ώρες		X	
25.		Ανεπαρκής εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης, κάτω των 45 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης	36 ώρες ≤ ... < 42 ώρες			X
26.			... < 36 ώρες		X	
27.		Υπέρβαση 6 διαδοχικών εικοσιτετράωρων περιόδων μετά την προηγούμενη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης	3 ώρες ≤ ... < 12 ώρες			X
28.			12 ώρες ≤ ...		X	
29.		Άρθρο 6 παράγραφος 7	Καμία αντισταθμιστική ανάπαυση για δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης			X
30.	Άρθρο 6 παράγραφος 9	Κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή οποιαδήποτε περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης άνω των 45 ωρών που λαμβάνεται εντός του οχήματος			X	
31.		Ο εργοδότης δεν καλύπτει τα έξοδα διαμονής εκτός του οχήματος				X
Οργάνωση της εργασίας						
32.	Άρθρο 6 παράγραφος 10	Η επιχείρηση μεταφορών δεν οργανώνει την εργασία των οδηγών κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να είναι σε θέση να επιστρέψουν στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη ή να επιστρέψουν στον τόπο κατοικίας των οδηγών			X	
33.	Άρθρο 7 παράγραφος 1	Σύνδεση του μισθού / της αμοιβής με τη διανύμενη απόσταση, την ταχύτητα παράδοσης και/ή τον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων			X	
34.	Άρθρο 7 παράγραφος 2	Απουσία οργάνωσης ή πλημμελής οργάνωση της εργασίας του οδηγού, ή απουσία οδηγιών ή ακατάλληλες οδηγίες προς τον οδηγό που να του επιτρέπουν να συμμορφώνεται με τον νόμο			X	

- (2) Ομάδες παραβάσεων του μέρους Β τμήμα 4 και μέρος Γ τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος.

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Εγκατάσταση ταχογράφου					
1.	Μέρος Γ τμήμα 2 άρθρα 3 και 5 και προσάρτημα 27-A-1-1	Δεν έχει εγκατασταθεί και δεν χρησιμοποιείται ταχογράφος εγκεκριμένου τύπου	X		
Χρήση ταχογράφου, κάρτας οδηγού ή φύλλου καταγραφής					
2.	Μέρος Γ τμήμα 2 άρθρο 6 παράγραφος 1	Χρήση ταχογράφου που δεν έχει επιθεωρηθεί από εγκεκριμένο συνεργείο		X	
3.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 3 και προσάρτημα 27-A-1-1	Οδηγός κάτοχος και/ή χρήστης περισσότερων της μίας δικής του κάρτας οδηγού		X	
4.		Οδήγηση με παραπονημένη κάρτα οδηγού (θεωρούμενη ως οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού)	X		
5.		Οδήγηση με κάρτα της οποίας ο οδηγός δεν είναι κάτοχος (θεωρούμενη ως οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού)	X		
6.		Οδήγηση με κάρτα οδηγού που έχει αποκτηθεί με ψευδείς δηλώσεις και/ή πλαστά έγγραφα (θεωρούμενη ως οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού)	X		
7.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 7 παράγραφος 1 και μέρος Γ τμήμα 2 άρθρο 15 παράγραφος 1	Ταχογράφος που δεν λειτουργεί σωστά (π.χ.: ταχογράφος που δεν έχει επιθεωρηθεί, βαθμονομηθεί και σφραγιστεί κανονικά)		X	
8.		Ταχογράφος χρησιμοποιούμενος αντικανονικά (π.χ.: συνειδητή, εκούσια ή επιβληθείσα κακή χρήση, έλλειψη οδηγιών σχετικά με την ορθή χρήση κ.λπ.)		X	

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
9.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 7 παράγραφος 2 και προσάρτημα 27-Α-1-1	Δόλια μεταφορά επί του οχήματος και/ή χρήση συσκευής ικανής να τροποποιεί την καταγραφή στοιχείων στον ταχογράφο	X		
10.		Παραποίηση, συγκάλυψη, απόκρυψη ή καταστροφή δεδομένων που έχουν αποτυπωθεί στα φύλλα καταγραφής ή έχουν αποθηκευτεί και τηλεφορτώνονται από τον ταχογράφο και/ή την κάρτα οδηγού	X		
11.	Μέρος Γ τμήμα 2 άρθρο 15 παράγραφος 2	Η επιχείρηση δεν τηρεί φύλλα καταγραφής, εκτυπώματα και δεδομένα τηλεφόρτωσης		X	
12.		Μη διαθέσιμα καταγραμμένα και αποθηκευμένα δεδομένα για τουλάχιστον ένα έτος		X	
13.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 1	Μη ορθή χρήση φύλλων καταγραφής / κάρτας οδηγού		X	
14.		Μη επιτρεπόμενη αφαίρεση φύλλων καταγραφής ή κάρτας οδηγού, με επίπτωση στην καταγραφή των σχετικών δεδομένων		X	
15.		Χρήση φύλλου καταγραφής ή κάρτας οδηγού για την κάλυψη περιόδου μακρότερης από την προβλεπόμενη για αυτά και απώλεια δεδομένων		X	
16.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 2	Χρήση ακάθαρτων ή φθαρμένων φύλλων καταγραφής ή καρτών οδηγού και δυσανάγνωστα δεδομένα		X	
17.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 3	Μη χρήση χειρόγραφης εισαγωγής στοιχείων, όταν αυτό ήταν απαραίτητο		X	
18.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 4	Μη χρήση ορθού φύλλου καταγραφής ή κάρτα οδηγού στη μη σωστή σχισμή (πολυμελές πλήρωμα)			X

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
19.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 5	Μη ορθή χρήση του μηχανισμού μεταγωγής		X	
Παροχή στοιχείων					
20.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημείο ν)	Μη ορθή χρήση ή μη χρήση του συμβόλου πορθμείου/σιδηροδρόμου			X
21.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 6	Μη καταχώριση απαιτούμενων πληροφοριών στο φύλλο καταγραφής		X	
22.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 7	Τα αρχεία δεν εμφανίζουν τα σύμβολα των χωρών από τα σύνορα των οποίων διήλθε ο οδηγός κατά τη διάρκεια της ημερήσιας περιόδου εργασίας			X
23.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 6 παράγραφος 7	Τα αρχεία δεν εμφανίζουν το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται η ημερήσια περίοδος εργασίας του οδηγού			X
24.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 10	Άρνηση διενέργειας ελέγχου		X	
25.		Αδυναμία προσκόμισης χειρόγραφων εγγραφών και εκτυπωμάτων της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 56 ημερών		X	
26.		Αδυναμία προσκόμισης της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός είναι κάτοχος κάρτας		X	
Ελαττωματική λειτουργία					
27.	Μέρος Γ τμήμα 2 άρθρο 16 παράγραφος 1 και άρθρο 5 παράγραφος 1	Ταχογράφος μη επισκευασμένος από εγκεκριμένο εφαρμοστή ή συνεργείο		X	
28.	Μέρος Β τμήμα 4 άρθρο 11	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	

(3) Ομάδες παραβάσεων του μέρους Β τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ			
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ	
Μέγιστος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας						
1.	Άρθρο 3	Υπέρβαση του μέγιστου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας των 48 ωρών εφόσον έχει ήδη αναλωθεί η δυνατότητα παράτασης σε 60 ώρες	56 ώρες ≤ ... 60 ώρες			X
2.			60 ώρες ≤ ...		X	
3.		Υπέρβαση του μέγιστου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας των 60 ωρών εφόσον δεν έχει χορηγηθεί παρέκκλιση βάσει του άρθρου 7	65 ≤ ... < 70 ώρες			X
4.			70 ώρες ≤ ...		X	
Διαλείμματα						
5.	Άρθρο 4	Ανεπαρκές υποχρεωτικό διάλειμμα σε χρόνο εργασίας από 6 έως 9 ώρες	10 < ... ≤ 20 λεπτά			X
6.			... ≤ 10 λεπτά		X	
7.		Ανεπαρκές υποχρεωτικό διάλειμμα σε χρόνο εργασίας άνω των 9 ωρών	20 < ... ≤ 30 λεπτά			X
8.			... ≤ 20 λεπτά		X	
Νυκτερινή εργασία						
9.	Άρθρο 6	Ημερήσιος χρόνος εργασίας ανά 24ωρο με νυκτερινή εργασία χωρίς τη χορήγηση παρέκκλισης βάσει του άρθρου 7	11 ώρες ≤ ... < 13 ώρες			X
10.			13 ώρες ≤ ...		X	
Εγγραφές						
11.	Άρθρο 8	Οι εργοδότες παραποιούν τις εγγραφές του χρόνου εργασίας ή αρνούνται να παραδώσουν τις εγγραφές στον ελεγκτή			X	
12.		Οι απασχολούμενοι/αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί παραποιούν τις εγγραφές του χρόνου εργασίας ή αρνούνται να παραδώσουν τις εγγραφές στον ελεγκτή			X	

(4) Ομάδες παραβάσεων του μέρους Γ τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ			
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ	
Βάρη						
1.	Άρθρο 1 και προσάρτημα 27-A-1-1	Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για οχήματα της κατηγορίας N3	$5 \% \leq \dots < 10 \%$			X
2.			$10 \% \leq \dots < 20 \%$		X	
3.			$20 \% \leq \dots$	X		
4.		Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για οχήματα της κατηγορίας N2	$5 \% \leq \dots < 15 \%$			X
5.			$15 \% \leq \dots < 25 \%$		X	
6.			$25 \% \leq \dots$	X		
Μήκη						
7.	Άρθρο 1	Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους	$2 \% < \dots < 20 \%$			X
8.			$20 \% \leq \dots$		X	
Πλάτος						
9.	Άρθρο 1	Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους	$2,65 \leq \dots < 3,10$ μέτρα			X
10.			$3,10 \text{ μέτρα} \leq \dots$		X	

(5) Ομάδες παραβάσεων των κανόνων για την οδική τεχνική επιθεώρηση

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Τεχνικός έλεγχος					
1.	Παράρτημα 27 μέρος Α άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο iv) και προσάρτημα 27-A-1-1	Οδήγηση χωρίς έγκυρο αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου, όπως απαιτείται από το δίκαιο της ΕΕ και του Ηνωμένου Βασιλείου	X		
2.		Μη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και καλή τεχνική κατάσταση, με αποτέλεσμα πολύ σοβαρό ελάττωμα στο σύστημα πέδησης, στις ράβδους διεύθυνσης, στους τροχούς/ελαστικά, στις αναρτήσεις ή στο αμάξωμα ή σε άλλο εξοπλισμό, δυνάμενο να δημιουργήσει άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια σε τέτοιο βαθμό ώστε να ληφθεί απόφαση για ακινητοποίηση του οχήματος	X		

(6) Ομάδες παραβάσεων των κανόνων για τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Παράρτημα 27 μέρος Α άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο vii)	Δεν υπάρχει διάταξη περιορισμού της ταχύτητας	X		
2.		Διάταξη περιορισμού της ταχύτητας που δεν πληροί τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις		X	
3.		Δεν έχει τοποθετηθεί διάταξη περιορισμού της ταχύτητας από εγκεκριμένο συνεργείο			X
4.		Δόλια κατοχή και/ή χρήση συσκευής ώστε να παραποιούνται τα στοιχεία της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας ή δόλια κατοχή και/ή χρήση διάταξης περιορισμού της ταχύτητας	X		

(7) Ομάδες παραβάσεων του μέρους Β τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Κατάρτιση και άδεια οδήγησης					
1.	Άρθρο 3	Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση και/ή υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση		X	
2.	Άρθρο 9 και προσάρτημα 27-B-1-2	Ο οδηγός δεν είναι σε θέση να προσκομίσει έγκυρο δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή την άδεια οδήγησης με την επισήμανση, όπως απαιτείται από το εθνικό δίκαιο (π.χ.: λόγω απώλειας, φθοράς ή μη αναγνώσιμη)			X

(8) Ομάδες παραβάσεων των απαιτήσεων για την άδεια οδήγησης

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Παράρτημα 27 μέρος Α τμήμα 1 άρθρο 6	Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκυρης άδειας οδήγησης	X		
2.	παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο viii) και προσάρτημα 27-A-1-1	Χρήση φθαρμένης ή μη αναγνώσιμης άδειας οδήγησης ή μη σύμφωνης με κοινό υπόδειγμα			X

(9) Ομάδες παραβάσεων των κανόνων για τις οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Παράρτημα 27 μέρος Α άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο vi) και προσάρτημα 27-A-1-1	Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται	X		
2.		Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με απαγορευμένο ή μη εγκεκριμένο περίβλημα, με αποτέλεσμα να συνιστά απειλή για τη ζωή ή το περιβάλλον σε τέτοιο βαθμό ώστε να ληφθεί απόφαση για ακινητοποίηση του οχήματος	X		
3.		Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς να έχει τεθεί επισήμανση ότι το όχημα μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα, με αποτέλεσμα να συνιστά απειλή για τη ζωή ή το περιβάλλον σε τέτοιο βαθμό ώστε να ληφθεί απόφαση για ακινητοποίηση του οχήματος	X		
4.		Διαρροή επικίνδυνων ουσιών		X	
5.		Μεταφορά χύδην φορτίου σε εμπορευματοκιβώτιο δομικά μη συντηρήσιμο		X	
6.		Μεταφορά με όχημα χωρίς κατάλληλο πιστοποιητικό έγκρισης		X	
7.		Όχημα μη ανταποκρινόμενο πλέον στα πρότυπα έγκρισης και το οποίο αντιπροσωπεύει άμεσο κίνδυνο		X	

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
8.		Μη τήρηση των κανόνων που διέπουν την ασφάλεια και τη στοιβασία του φορτίου		X	
9.		Μη τήρηση των κανόνων που διέπουν τη μεικτή φόρτωση συσκευασιών		X	
10.		Μη τήρηση των διατάξεων για τον περιορισμό των μεταφερόμενων ποσοτήτων σε μονάδα μεταφοράς, ούτε των επιτρεπόμενων βαθμών πλήρωσης των δεξαμενών ή των συσκευασιών		X	
11.		Απουσία πληροφοριών σχετικά με τη μεταφερόμενη ουσία που επιτρέπουν τον προσδιορισμό του επιπέδου σοβαρότητας της παράβασης (π.χ. αριθμός UN, σωστή ονομασία αποστολής, ομάδα συσκευασίας)		X	
12.		Ο οδηγός δεν είναι κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού επαγγελματικής κατάρτισης		X	
13.		Χρήση πυρός ή απροστάτευτης πηγής φωτός		X	
14.		Μη τήρηση της απαγόρευσης καπνίσματος		X	
15.		Το όχημα δεν υπόκειται σε κανονική επιτήρηση ή δεν έχει σταθμεύσει κανονικά			X
16.		Η μονάδα μεταφοράς περιλαμβάνει περισσότερα από ένα ρυμουλκούμενα/ημιρυμουλκούμενα			X
17.		Το όχημα δεν πληροί πλέον τα πρότυπα έγκρισης, αλλά δεν παρουσιάζει άμεσο κίνδυνο			X
18.		Το όχημα δεν φέρει πυροσβεστήρες σε ετοιμότητα λειτουργίας, όπως απαιτείται			X

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
19.		Το όχημα δεν φέρει τον εξοπλισμό που απαιτείται από τη συμφωνία ADR ή που αναφέρεται στις γραπτές οδηγίες			X
20.		Μεταφορά συσκευασιών με φθαρμένη συσκευασία, IBC ή μεγάλων συσκευασιών ή φθαρμένων ακάθαρτων κενών συσκευασιών			X
21.		Μεταφορά συσκευασμένων εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτιο που δεν είναι δομικά συντηρήσιμο			X
22.		Οι δεξαμενές / δεξαμενές-εμπορευματοκιβώτια (συμπεριλαμβανομένων των κενών και ακάθαρτων) δεν έχουν κλείσει κανονικά			X
23.		Εσφαλμένη επισήμανση, χαρακτηρισμός ή πινακίδα του οχήματος και/ή της συγκράτησης			X
24.		Δεν υπάρχουν γραπτές οδηγίες σύμφωνα με την ADR, ή οι γραπτές οδηγίες δεν σχετίζονται με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.			X

(10) Ομάδες παραβάσεων του μέρους Β τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ Σ		
			ΠΣ Π	ΛΣ Π	Σ Π
Άδεια					
1.	Άρθρο 278 παράγραφος 1 και προσάρτημα 271-A- 1-1	Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκυρης άδειας (δηλ. άδεια ανύπαρκτη, παραποιημένη, ανακληθείσα, λήξασα κ.λπ.)	X		
2.	Άρθρο 278 παράγραφος 3	Η μεταφορική επιχείρηση ή ο οδηγός δεν είναι σε θέση να επιδείξει στον ελεγκτή έγκυρη άδεια ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της άδειας (δηλ. η άδεια ή το επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της άδειας έχει απολεσθεί, ξεχαστεί, φθαρεί κ.λπ.)		X	
Βεβαίωση οδηγού					
3.	Παράρτημα 27 μέρος Α άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ν)	Μεταφορά εμπορευμάτων από οδηγούς που δεν κατέχουν έγκυρη βεβαίωση οδηγού (δηλαδή: βεβαίωση οδηγού ανύπαρκτη, παραποιημένη, ανακληθείσα, λήξασα κ.λπ.)		X	
4.	Παράρτημα 27 μέρος Α άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο ν)	Ο οδηγός ή η μεταφορική επιχείρηση δεν είναι σε θέση να επιδείξει στον ελεγκτή έγκυρη βεβαίωση οδηγού ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της βεβαίωσης οδηγού (δηλαδή η βεβαίωση οδηγού ή το επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της βεβαίωσης οδηγού έχει απολεσθεί, ξεχαστεί, φθαρεί κ.λπ.)			X
Ειδικές μεταφορές που επιτρέπονται βάσει της παρούσας συμφωνίας					
5.	Άρθρο 277	Εκτέλεση ενδομεταφοράς ή άλλων μεταφορών κατά παράβαση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων, συμπεριλαμβανομένων περιορισμών στον αριθμό των ταξιδιών, που ισχύουν στο Μέρος υποδοχής.		X	

(11) Ομάδες παραβάσεων των κανόνων για τη μεταφορά ζώων

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Παράρτημα 27 μέρος Α άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο x)	Τα χωρίσματα δεν είναι αρκετά ανθεκτικά ώστε να αντέχουν το βάρος των ζώων		X	
2.		Ράμπες φόρτωσης ή εκφόρτωσης με ολισθηρές επιφάνειες, χωρίς πλευρική προστασία ή υπερβολικά απότομες			X
3.		Χρήση ανυψωτικής πλατφόρμας ή όροφοι χωρίς φράγματα ασφαλείας που να εμποδίζουν τα ζώα να πέσουν ή να διαφύγουν κατά τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους			X
4.		Μέσα μεταφοράς μη εγκεκριμένα για ταξίδια μεγάλης διάρκειας ή μη εγκεκριμένα για το είδος των μεταφερόμενων ζώων			X
5.		Μεταφορά χωρίς έγκυρα έγγραφα μεταφοράς, ημερολόγιο ταξιδιού ή άδεια μεταφοράς ή πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας			X

(12) Ομάδες παραβάσεων των κανόνων για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές

	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Παράρτημα 27 μέρος Α άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο xii)	Παραβίαση του εφαρμοστέου δικαίου στις συμβατικές ενοχές		X	

Βαθμοί σοβαρότητας των σοβαρών παραβάσεων

- (1) Οι βαθμοί σοβαρότητας των παραβάσεων είναι σοβαρές («ΣΠ»), λίαν σοβαρές («ΛΣΠ») και πλέον σοβαρές («ΠΣΠ»).
- (2) Οι σοβαρές και λίαν σοβαρές παραβάσεις, όταν διαπράττονται επανειλημμένα από τον ίδιο μεταφορέα, θεωρούνται σοβαρότερες από την αρμόδια αρχή του Μέρους εγκατάστασης. Κατά τον υπολογισμό της συχνότητας επανάληψης των παραβάσεων, οι αρμόδιες αρχές του Μέρους λαμβάνουν υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:
 - τη σοβαρότητα της παράβασης (ΣΠ ή ΛΣΠ)·
 - τον χρόνο (τουλάχιστον ένα κυλιόμενο έτος από την ημερομηνία του ελέγχου)·
 - τον αριθμό των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τις δραστηριότητες μεταφορών υπό τη διεύθυνση του διαχειριστή μεταφορών (μέσος όρος ανά έτος).
- (3) Λαμβανομένων υπόψη των πιθανοτήτων δημιουργίας κινδύνου για την οδική ασφάλεια, η μέγιστη συχνότητα των σοβαρών παραβάσεων, πέραν της οποίας πρέπει να θεωρούνται σοβαρότερες, καθορίζεται ως εξής:
 - τρία ΣΠ ανά όχημα και ανά έτος = ένα ΛΣΠ·
 - τρία ΛΣΠ ανά όχημα και ανά έτος = κίνηση εθνικής διαδικασίας περί εχεγγύων αξιοπιστίας.

- (4) Ο αριθμός των παραβάσεων ανά όχημα και ανά έτος είναι ένας μέσος όρος που υπολογίζεται με διαίρεση του συνολικού αριθμού όλων των παραβάσεων του ίδιου βαθμού σοβαρότητας (ΣΠ ή ΛΣΠ) διά του μέσου αριθμού των οχημάτων που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια του έτους. Ο μαθηματικός τύπος της συχνότητας παρέχει ανώτατο όριο εμφάνισης σοβαρών παραβάσεων, πέραν του οποίου θεωρούνται σοβαρότερες. Οι αρμόδιες αρχές των Μερών δύνανται να θεσπίσουν αυστηρότερα όρια, εάν προβλέπεται στην οικεία εθνική διοικητική διαδικασία για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας.

ΜΕΡΟΣ Ι

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 8 ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Α ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

Οι γνώσεις που λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να διαπιστώνεται η επαγγελματική επάρκεια από τα Μέρη πρέπει να αφορούν τουλάχιστον τα θέματα που αναφέρονται παρακάτω. Όσον αφορά αυτά τα θέματα, οι υποψήφιοι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς πρέπει να διαθέτουν το επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων που είναι αναγκαίο για να διευθύνουν μια επιχείρηση μεταφορών.

Το ελάχιστο επίπεδο γνώσεων, όπως αυτό καθορίζεται στη συνέχεια, πρέπει να αντιστοιχεί τουλάχιστον με το επίπεδο γνώσεων που αποκτάται κατά την υποχρεωτική σχολική εκπαίδευση την οποία συμπληρώνει, είτε επαγγελματική εκπαίδευση και συμπληρωματική τεχνική εκπαίδευση, είτε σχολείο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή άλλης τεχνικής εκπαίδευσης.

A. Στοιχεία αστικού δικαίου

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- α) να γνωρίζει τις κύριες συμβάσεις που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές, καθώς και τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτές·
- β) να είναι σε θέση να διαπραγματευθεί μια νομικά έγκυρη σύμβαση μεταφοράς, ιδίως σε ό,τι αφορά τους όρους μεταφοράς·

- γ) να μπορεί να αναλύει τυχόν ένσταση του εντολέα του υποψηφίου αναφορικά με τυχόν ζημιές που προκλήθηκαν είτε από απώλεια ή αβαρίες του εμπορεύματος κατά τη διάρκεια της μεταφοράς είτε από καθυστέρηση της παράδοσής του, καθώς και τις επιπτώσεις που έχει η ένσταση αυτή επί της συμβατικής ευθύνης του υποψηφίου· και
- δ) να γνωρίζει τους κανόνες και τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση CMR περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων, που υπεγράφη στη Γενεύη στις 19 Μαΐου 1956.

B. Στοιχεία εμπορικού δικαίου

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- α) να γνωρίζει τους προβλεπόμενους όρους και διατυπώσεις για την άσκηση της σχετικής εμπορικής δραστηριότητας, καθώς και τις γενικές υποχρεώσεις των οδικών μεταφορέων (εγγραφή σε μητρώα, εμπορικά βιβλία κ.λπ.), καθώς και τις συνέπειες τυχόν πτώχευσης· και
- β) να έχει κατάλληλες γνώσεις των διαφόρων τύπων εμπορικών εταιρειών, καθώς και των κανόνων σύστασης και λειτουργίας τους.

Γ. Στοιχεία εργατικού δικαίου

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως να γνωρίζει τα εξής:

- α) τον ρόλο και τη λειτουργία των διαφόρων κοινωνικών θεσμικών οργάνων που υπεισέρχονται στον τομέα των οδικών μεταφορών (εργατικά συνδικάτα, επιτροπές επιχειρήσεων, εκπρόσωποι προσωπικού, επιθεωρητές εργασίας κ.λπ.)·

- β) τις υποχρεώσεις των εργοδοτών σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης·
- γ) τους εφαρμοστέους κανόνες στις συμβάσεις εργασίας των διαφόρων κατηγοριών εργαζομένων στις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών (τύπος συμβάσεων, υποχρεώσεις των αντισυμβαλλομένων μερών, όροι και διάρκεια εργασίας, άδειες μετ' αποδοχών, αμοιβές, αθέτηση όρων της σύμβασης κ.λπ.)·
- δ) τους εφαρμοστέους κανόνες σε θέματα χρόνου οδήγησης, χρόνου ανάπαυσης και χρόνου εργασίας, καθώς και τα πρακτικά μέτρα εφαρμογής των κανονισμών αυτών· και
- ε) τους εφαρμοστέους κανόνες σε θέματα αρχικής επιμόρφωσης και συνεχούς εκπαίδευσης των οδηγών οι οποίοι ορίζονται στο μέρος Β τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος.

Δ. Στοιχεία φορολογικού δικαίου

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως να γνωρίζει τους κανόνες σχετικά με:

- α) τον φόρο προστιθέμενης αξίας («ΦΠΑ») με τον οποίο επιβαρύνονται οι υπηρεσίες μεταφοράς·
- β) τον φόρο κυκλοφορίας οχημάτων·
- γ) τους φόρους με τους οποίους επιβαρύνονται ορισμένα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων καθώς και τα διόδια και τα τέλη χρήσης που εισπράττονται για τη χρησιμοποίηση ορισμένων έργων υποδομής· και
- δ) τη φορολογία εισοδήματος.

Ε. Εμπορική και χρηματοοικονομική διαχείριση

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- α) να έχει γνώση των νομικών διατάξεων και των πρακτικών που διέπουν τη χρήση επιταγών, συναλλαγματικών, γραμματίων, πιστωτικών καρτών και άλλων μέσων ή μεθόδων πληρωμής·
- β) να γνωρίζει τις διάφορες μορφές πίστωσης (τραπεζική πίστωση, ενέγγυο πίστωση, κατάθεση εγγύησης, ενυπόθηκη πίστωση, χρηματοδοτική μίσθωση, μίσθωση, εκχώρηση απαιτήσεων κ.λπ.), καθώς και τις επιβαρύνσεις και τις υποχρεώσεις που αυτές συνεπάγονται·
- γ) να γνωρίζει τι είναι ο ισολογισμός, πώς παρουσιάζεται και να είναι σε θέση να τον ερμηνεύει·
- δ) να μπορεί να διαβάζει και να ερμηνεύει έναν λογαριασμό κερδών και ζημιών·
- ε) να μπορεί να πραγματοποιεί ανάλυση της χρηματοοικονομικής κατάστασης και της αποδοτικότητας της επιχείρησης, βασιζόμενος ιδίως σε χρηματοοικονομικούς δείκτες·
- στ) να είναι σε θέση να καταρτίσει προϋπολογισμό·
- ζ) να γνωρίζει τα διάφορα στοιχεία που συνθέτουν το κόστος παραγωγής της επιχείρησης (σταθερό κόστος, μεταβλητό κόστος, κεφάλαιο κίνησης, αποσβέσεις κ.λπ.), και να είναι σε θέση να το υπολογίζει ανά όχημα, ανά χιλιόμετρο, ανά επιβάτη ή ανά τόνο·
- η) να μπορεί να συντάσσει οργανόγραμμα για τον συνολικό αριθμό των απασχολουμένων στην επιχείρηση και να διαμορφώνει προγράμματα εργασίας κ.λπ.·

- θ) να γνωρίζει τις βασικές αρχές έρευνας της αγοράς (marketing), προώθησης των πωλήσεων μεταφορικών υπηρεσιών, επεξεργασίας πελατολογίων, διαφήμισης, δημοσίων σχέσεων κ.λπ.
- ι) να γνωρίζει τις διάφορες κατηγορίες ασφάλισης στον κλάδο των οδικών μεταφορών (ασφάλιση ευθύνης, προσώπων, αγαθών, αποσκευών), καθώς και τις αντίστοιχες εγγυήσεις και υποχρεώσεις που συνεπάγονται οι ασφάλειες αυτές.
- ια) να γνωρίζει τις τηλεματικές εφαρμογές (ηλεκτρονική διαβίβαση δεδομένων) στον τομέα των οδικών μεταφορών.
- ιβ) να είναι σε θέση να εφαρμόζει τους κανόνες τιμολόγησης των υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αλλά και να γνωρίζει τη σημασία και τις επιπτώσεις των διεθνών εμπορικών όρων (Incoterms) και
- ιγ) να γνωρίζει τις διάφορες κατηγορίες βοηθητικών επαγγελματιών μεταφορών, τον ρόλο τους, τα λειτουργικά τους καθήκοντα και το καθεστώς που ενδεχομένως τα διέπει.

ΣΤ. Πρόσβαση στην αγορά

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως να γνωρίζει τα εξής:

- α) τις ρυθμίσεις που διέπουν τον επαγγελματικό κλάδο των οδικών μεταφορών, καθώς και τις αντίστοιχες ρυθμίσεις για την εκμίσθωση βιομηχανικών οχημάτων και την υπεργολαβία και ιδίως τους κανόνες που αφορούν την τυπική οργάνωση του επαγγέλματος, την πρόσβαση στο επάγγελμα, τις άδειες που χορηγούνται για τις οδικές μεταφορές, τους ελέγχους και τις κυρώσεις.
- β) τις ρυθμίσεις που διέπουν τη σύσταση επιχείρησης οδικών μεταφορών.

- γ) τα διάφορα έγγραφα που απαιτούνται για την εκτέλεση δρομολογίων οδικής μεταφοράς και να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή διαδικασίες εξακρίβωσης για να διασφαλίζει την ύπαρξη, τόσο στην επιχείρηση όσο και επί των οχημάτων, νομότυπων εγγράφων για κάθε πραγματοποιούμενη μεταφορά, και ιδίως των εγγράφων που αφορούν το όχημα, τον οδηγό, το εμπόρευμα ή τις αποσκευές·
- δ) τους κανόνες που διέπουν την οργάνωση της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, καθώς και τους κανόνες των γραφείων ναύλωσης και της εφοδιαστικής· και
- ε) τις διατυπώσεις για τη διέλευση συνόρων, τον ρόλο και την έκταση εφαρμογής των παραστατικών T και των δελτίων TIR, καθώς και των υποχρεώσεων και ευθυνών που συνεπάγεται η χρήση τους.

Z. Τεχνικά πρότυπα και τεχνικές πτυχές εκμετάλλευσης

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- α) να γνωρίζει τους κανόνες που εφαρμόζονται για τα βάρη και τις διαστάσεις των οχημάτων στα Μέρη, καθώς και τις διαδικασίες που ισχύουν για τις έκτακτες μεταφορές κατά παρέκκλιση από τους κανόνες αυτούς·
- β) να είναι σε θέση να επιλέγει, ανάλογα με τις ανάγκες της επιχείρησης, τα οχήματα και τα ιδιαίτερα στοιχεία τους (πλαίσιο, κινητήρας, όργανα μετάδοσης της κίνησης, συστήματα πέδησης κ.λπ.)·
- γ) να γνωρίζει τις διατυπώσεις έγκρισης, ταξινόμησης και τεχνικού ελέγχου των οχημάτων αυτών·

- δ) να μπορεί να λαμβάνει υπόψη τα μέτρα που απαιτούνται για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των μηχανοκίνητων οχημάτων, καθώς και για την καταπολέμηση της ηχορύπανσης·
- ε) να μπορεί να καταρτίσει προγράμματα περιοδικής συντήρησης των οχημάτων και του εξοπλισμού τους·
- στ) να γνωρίζει τους διάφορους τύπους μέσων διακίνησης φορτίων και φόρτωσης (οπίσθια πλατφόρμα φορτοεκφόρτωσης, εμπορευματοκιβώτια, παλέτες κ.λπ.) και να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή μεθόδους και οδηγίες για τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων (κατανομή του βάρους, στοίχιση, στοιβάσια, σφήνωση φορτίου κ.λπ.)·
- ζ) να γνωρίζει τις διάφορες τεχνικές συνδυασμένων οδικών-σιδηροδρομικών μεταφορών ή με πορθμεία roll on / roll off·
- η) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τις διαδικασίες για την τήρηση των κανόνων σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και αποβλήτων·
- θ) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τις διαδικασίες για την τήρηση των κανόνων μεταφοράς ευπαθών τροφίμων, ιδίως των κανόνων που απορρέουν από τη συμφωνία για τις διεθνείς μεταφορές ευπαθών τροφίμων και για τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τις μεταφορές αυτές (ATP), που έγινε στη Γενεύη την 1η Σεπτεμβρίου 1970· και
- ι) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή τις διαδικασίες για την τήρηση των κανόνων σχετικά με τη μεταφορά ζώντων ζώων.

Η. Οδική ασφάλεια

Ο υποψήφιος οφείλει ιδίως:

- α) να γνωρίζει τα προσόντα που απαιτούνται για το προσωπικό οδήγησης (άδεια οδήγησης, ιατρικά πιστοποιητικά, βεβαιώσεις επάρκειας κ.λπ.)·
- β) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή συγκεκριμένα μέτρα για να διασφαλίζει ότι οι οδηγοί τηρούν τους κανόνες, τις απαγορεύσεις και τους περιορισμούς κυκλοφορίας που ισχύουν στα Μέρη (όρια ταχύτητας, κανόνες προτεραιότητας, περιορισμοί στάσης και στάθμευσης, χρήση φανών, οδική σήμανση κ.λπ.)·
- γ) να μπορεί να δίνει στους οδηγούς οδηγίες για τον έλεγχο τήρησης των κανόνων ασφαλείας, αφενός, για την κατάσταση του τροχαίου οδικού εξοπλισμού του και του φορτίου και, αφετέρου, για οδήγηση με στόχο την πρόληψη των ατυχημάτων·
- δ) να μπορεί να καθιερώσει διαδικασίες συμπεριφοράς σε περίπτωση ατυχήματος και να θέτει σε εφαρμογή κατάλληλες διαδικασίες για την αποφυγή επανάληψης ατυχημάτων ή σοβαρών τροχαίων παραβάσεων· και
- ε) να μπορεί να θέσει σε εφαρμογή διαδικασίες ασφαλούς στοιβασίας των εμπορευμάτων και να γνωρίζει τις σχετικές τεχνικές.

ΜΕΡΟΣ II

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

1. Τα Μέρη θα οργανώνουν υποχρεωτική γραπτή εξέταση, την οποία μπορούν να συμπληρώνουν με προαιρετική προφορική εξέταση, προκειμένου να εξακριβώνουν αν οι υποψήφιοι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς διαθέτουν το απαιτούμενο επίπεδο γνώσεων στα θέματα που αναφέρονται στο μέρος I και, ιδίως, ότι είναι σε θέση να χρησιμοποιούν τα σχετικά εργαλεία και τεχνικές και να εκπληρώνουν τα προβλεπόμενα εκτελεστικά και συντονιστικά καθήκοντα.
 - α) Η υποχρεωτική γραπτή εξέταση θα συνίσταται σε δύο δοκιμασίες, οι οποίες είναι οι ακόλουθες:
 - i) γραπτό ερωτηματολόγιο είτε πολλαπλών επιλογών (multiple choice) (τέσσερις εναλλακτικές απαντήσεις) ή ερωτήσεων απευθείας απάντησης, είτε συνδυασμού των δύο συστημάτων και
 - ii) γραπτές ασκήσεις/μελέτες περιπτώσεων.

Κάθε δοκιμασία θα είναι ελάχιστης διάρκειας δύο ωρών.

- β) Στην περίπτωση που οργανώνεται προφορική εξέταση, τα Μέρη μπορούν να απαιτούν ως προϋπόθεση συμμετοχής να έχει επιτύχει ο υποψήφιος στη γραπτή εξέταση.

2. Εάν τα Μέρη οργανώνουν επίσης προφορική εξέταση, μπορούν να προβλέπουν για καθεμία από τις τρεις δοκιμασίες, στάθμιση των βαθμών με συντελεστές, οι οποίοι δεν μπορεί να είναι κατώτεροι του 25 % ούτε ανώτεροι του 40 % της συνολικής βαθμολογίας.

Εάν τα Μέρη οργανώνουν μόνο γραπτή εξέταση οφείλουν να προβλέπουν, για κάθε δοκιμασία, στάθμιση των βαθμών με συντελεστές, οι οποίοι δεν μπορεί να είναι κατώτεροι του 40 % ούτε ανώτεροι του 60 % της συνολικής βαθμολογίας.

3. Στο σύνολο των δοκιμασιών, οι υποψήφιοι οφείλουν να επιτύχουν μέσο όρο τουλάχιστον 60 % του συνόλου της δυνατής βαθμολογίας, χωρίς όμως η βαθμολογία κάθε δοκιμασίας να μπορεί να είναι κατώτερη του 50 % της συνολικής δυνατής βαθμολογίας. Ένα Μέρος μπορεί, μόνον για μία δοκιμασία, να μειώνει το ποσοστό από 50 % σε 40 %.

ΜΕΡΟΣ Α
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΩΣΗ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

α)

(Χρώμα Pantone ανοιχτό γαλάζιο 290, ή το πλησιέστερο δυνατό χρώμα,
χαρτί μεγέθους DIN A4 από κυτταρίνη, 100 g/m² ή περισσότερο)

(Πρώτη σελίδα της άδειας)

(Κείμενο συνταγμένο στην, στις ή σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους που
εκδίδει την άδεια)

Διακριτικό σήμα του κράτους μέλους⁽¹⁾
που εκδίδει την άδεια

Ονομασία της αρμόδιας αρχής ή του
οργανισμού

ΑΔΕΙΑ αριθ. ...

ή

ΕΠΙΚΥΡΩΜΕΝΟ ΓΝΗΣΙΟ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ αριθ. ...

για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου

Με την παρούσα άδεια
επιτρέπεται σε⁽²⁾

.....
.....
να εκτελεί, σε όλες τις μεταφορικές σχέσεις, για τις διαδρομές ή τα τμήματα διαδρομών που πραγματοποιούνται για λογαριασμό τρίτου στο έδαφος της Κοινότητας, διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/1072/oj>), για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, και σύμφωνα με τους γενικούς όρους της παρούσας άδειας.

Επιμέρους παρατηρήσεις:

Η παρούσα άδεια ισχύει από

έως

Εκδόθηκε σε (τόπος)

την

(3)

- (1) Τα διακριτικά σήματα του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια είναι τα εξής: (B) Βέλγιο, (BG) Βουλγαρία, (CZ) Τσεχία, (DK) Δανία, (D) Γερμανία, (EST) Εσθονία, (IRL) Ιρλανδία, (GR) Ελλάδα, (E) Ισπανία, (F) Γαλλία, (HR) Κροατία, (I) Ιταλία, (CY) Κύπρος, (LV) Λετονία, (LT) Λιθουανία, (L) Λουξεμβούργο, (H) Ουγγαρία, (MT) Μάλτα, (NL) Κάτω Χώρες, (A) Αυστρία, (PL) Πολωνία, (P) Πορτογαλία, (RO) Ρουμανία, (SLO) Σλοβενία, (SK) Σλοβακία, (FIN) Φινλανδία, (S) Σουηδία.
- (2) Επωνυμία και πλήρης διεύθυνση του μεταφορέα.
- (3) Υπογραφή και σφραγίδα της εκδίδουσας αρμόδιας αρχής ή φορέα.

β)

(Δεύτερη σελίδα της άδειας)

(Κείμενο συνταγμένο στην, στις ή σε μία από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει την άδεια)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Η παρούσα άδεια εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

Επιτρέπει την εκτέλεση, σε όλες τις μεταφορικές σχέσεις, για τις διαδρομές ή τα τμήματα διαδρομών που πραγματοποιούνται στο έδαφος της Κοινότητας και, ενδεχομένως, υπό τους όρους που θέτει, διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου:

- των οποίων το σημείο αναχώρησης και το σημείο άφιξης βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη, με ή χωρίς διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη ή τρίτες χώρες,
- με αναχώρηση από ένα κράτος μέλος και προορισμό μια τρίτη χώρα και αντιστρόφως, με ή χωρίς διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης μέσω ενός ή περισσότερων κρατών μελών ή τρίτων χωρών,
- μεταξύ τρίτων χωρών με διέλευση υπό καθεστώς διαμετακόμισης από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών, καθώς και τις μετακινήσεις χωρίς φορτίο που έχουν σχέση με τις μεταφορές αυτές.

Στην περίπτωση μεταφοράς με αναχώρηση από το κράτος μέλος και προορισμό τρίτη χώρα και αντιστρόφως, η παρούσα άδεια ισχύει για τη διαδρομή που πραγματοποιείται σε κοινοτικό έδαφος. Ισχύει στο κράτος μέλος φόρτωσης ή εκφόρτωσης μόνο μετά τη σύναψη της αναγκαίας συμφωνίας μεταξύ της Κοινότητας και της εν λόγω τρίτης χώρας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009.

Η άδεια είναι προσωπική και δεν μεταβιβάζεται σε τρίτους.

Η άδεια μπορεί να ανακληθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που την εξέδωσε, ιδίως εφόσον ο κάτοχος:

- παρέλειψε να τηρήσει όλους τους όρους στους οποίους υπόκειται η χρήση της άδειας,
- έδωσε ανακριβείς πληροφορίες για τα στοιχεία που ήταν αναγκαία για την έκδοση ή την ανανέωση της άδειας.

Το πρωτότυπο της άδειας πρέπει να φυλάσσεται από την επιχείρηση εμπορευματικών μεταφορών. Επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας πρέπει να βρίσκεται επί του οχήματος⁽¹⁾. Στην περίπτωση συνδυασμού συζευγμένων οχημάτων, πρέπει να συνοδεύει το μηχανοκίνητο όχημα. Καλύπτει τον συνδυασμό συζευγμένων οχημάτων ακόμα και αν το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο δεν είναι εγγεγραμμένο ούτε έχει τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα του κατόχου της άδειας ή είναι εγγεγραμμένο και έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος.

Η άδεια πρέπει να επιδεικνύεται εφόσον ζητηθεί από αρμόδιο για τον έλεγχο υπάλληλο.

Ο κάτοχός της υποχρεούται να τηρεί στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο εν λόγω κράτος, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά και την κυκλοφορία.

⁽¹⁾ «Όχημα»: το μηχανοκίνητο όχημα με άδεια κυκλοφορίας σε κράτος μέλος ή συνδυασμός συζευγμένων οχημάτων του οποίου τουλάχιστον το μηχανοκίνητο όχημα έχει άδεια κυκλοφορίας σε κράτος μέλος, που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

ΜΕΡΟΣ Β

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΑΔΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ, ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ

Κοινοτική άδεια του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ

α)

(Χρώμα pantone ανοιχτό γαλάζιο, χαρτί μεγέθους DIN A4 από κυτταρίνη, 100 g/m² ή

περισσότερο)

(Πρώτη σελίδα της άδειας)

(Κείμενο στα αγγλικά)

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ, ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	ΟΝΟΜΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (1)
--	--

ΑΔΕΙΑ αριθ.:

Η

ΕΠΙΚΥΡΩΜΕΝΟ ΓΝΗΣΙΟ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ αριθ.:

για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου

Με την παρούσα άδεια

επιτρέπεται σε⁽²⁾

να εκτελεί, σε όλες τις μεταφορικές σχέσεις, για τις διαδρομές ή τα τμήματα διαδρομών που πραγματοποιούνται στο έδαφος ενός κράτους μέλους, διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009⁽³⁾.

Επιμέρους παρατηρήσεις:	
Η παρούσα άδεια ισχύει από	Έως
Εκδόθηκε σε (τόπος)	Την
	

(1) Αρμόδια αρχή για για το σχετικό έδαφος για την οποία εκδίδεται το πιστοποιητικό.

(2) Επωνυμία και πλήρης διεύθυνση του μεταφορέα.

(3) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, όπως διατηρήθηκε στο δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, με το τμήμα 6 του νόμου του 2019 για την αποχώρηση του Γιβραλτάρ από την Ευρωπαϊκή Ένωση και όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς που εκδόθηκαν βάσει του τμήματος 11 του εν λόγω νόμου.

β)

(Δεύτερη σελίδα της άδειας)

(Κείμενο στα αγγλικά)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Η παρούσα άδεια εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009⁽¹⁾.

Επιτρέπει στον κάτοχό της την εκτέλεση, σε όλες τις μεταφορικές συνδέσεις, για τις διαδρομές ή τα τμήματα διαδρομών που πραγματοποιούνται στο έδαφος ενός κράτους μέλους, διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτου, το οποίο επιτρέπεται βάσει οποιασδήποτε διεθνούς συμφωνίας μεταξύ του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, και της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή κράτους μέλους.

Η άδεια είναι προσωπική και δεν μεταβιβάζεται σε τρίτους.

Η άδεια μπορεί να ανακληθεί από την Υπηρεσία Αδειοδότησης Οδηγών και Οχημάτων (Υπουργείο Μεταφορών, Κυκλοφορίας και Τεχνικών Υπηρεσιών της κυβέρνησης του Γιβραλτάρ), για παράδειγμα, όπου ο κάτοχος:

- παρέλειψε να τηρήσει όλους τους όρους στους οποίους υπόκειται η χρήση της άδειας,
- έδωσε ανακριβείς πληροφορίες για τα στοιχεία που ήταν αναγκαία για την έκδοση ή την ανανέωση της άδειας.

Το πρωτότυπο της άδειας πρέπει να φυλάσσεται από την επιχείρηση εμπορευματικών μεταφορών.

Επικυρωμένο αντίγραφο της άδειας πρέπει να βρίσκεται επί του οχήματος⁽²⁾. Στην περίπτωση συνδυασμού συζευγμένων οχημάτων, πρέπει να συνοδεύει το μηχανοκίνητο όχημα. Καλύπτει τον συνδυασμό συζευγμένων οχημάτων ακόμα και αν το ρυμουλκούμενο ή το ημρυμουλκούμενο δεν είναι εγγεγραμμένο ούτε έχει τεθεί σε κυκλοφορία στο όνομα του κατόχου της άδειας ή είναι εγγεγραμμένο και έχει τεθεί σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος.

Η άδεια πρέπει να επιδεικνύεται εφόσον ζητηθεί από αρμόδιο για τον έλεγχο υπάλληλο.

Ο κάτοχός της υποχρεούται να τηρεί στο έδαφος του Γιβραλτάρ ή κάθε κράτους μέλους τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που ισχύουν στο εν λόγω κράτος, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά και την κυκλοφορία.

-
- ⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009, όπως διατηρήθηκε στο δίκαιο του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, με το τμήμα 6 του νόμου του 2019 για την αποχώρησης του Γιβραλτάρ από την Ευρωπαϊκή Ένωση και όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς που εκδόθηκαν βάσει του τμήματος 11 του εν λόγω νόμου.
- ⁽²⁾ «Όχημα»: το μηχανοκίνητο όχημα με άδεια κυκλοφορίας στο Γιβραλτάρ ή σε κράτος μέλος, ή οι συνδυασμοί συζευγμένων οχημάτων των οποίων τουλάχιστον το μηχανοκίνητο όχημα έχει άδεια κυκλοφορίας στο Γιβραλτάρ ή σε κράτος μέλος, που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΔΕΙΑΣ

Η άδεια πρέπει να φέρει τουλάχιστον δύο από τα ακόλουθα χαρακτηριστικά ασφαλείας:

- ολόγραμμα,
- ειδικές ίνες στο χαρτί οι οποίες γίνονται ορατές με υπεριώδη φωτισμό,
- μία τουλάχιστον γραμμή με μικροστοιχεία (εκτύπωση που γίνεται ορατή μόνο με μεγεθυντικό φακό και δεν αναπαράγεται με φωτοαντιγραφικά μηχανήματα),
- ανάγλυφους χαρακτήρες, σύμβολα ή σχέδια,
- διπλή αρίθμηση: σειριακό αριθμό της άδειας, επικυρωμένου αντιγράφου της, καθώς και, σε κάθε περίπτωση, τον αριθμό έκδοσης,
- σχέδιο ασφαλείας του φόντου με σύμπλεκτες κυματοειδείς γραμμές και εκτύπωση με ιριδισμό.

Μέρος 1

Δεδομένα που περιέχονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και όροι πρόσβασης στα δεδομένα αυτά

1. Τα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος περιέχουν τουλάχιστον τα ακόλουθα δεδομένα:
 - α) την επωνυμία και τη νομική μορφή της επιχείρησης οδικών μεταφορών·
 - β) τη διεύθυνση της εγκατάστασης·
 - γ) το ονοματεπώνυμο των διαχειριστών μεταφορών που έχουν καθοριστεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος όσον αφορά τα εχέγγυα αξιοπιστίας και την επαγγελματική επάρκεια ή, κατά περίπτωση, το ονοματεπώνυμο του νόμιμου εκπροσώπου·
 - δ) τον τύπο της άδειας, τον αριθμό των οχημάτων που καλύπτει και, κατά περίπτωση, τον σειριακό αριθμό της άδειας που αναφέρεται στο άρθρο 278 παράγραφος 1 της παρούσας συμφωνίας και των επικυρωμένων γνήσιων αντιγράφων·
 - ε) τον αριθμό, την κατηγορία και τον τύπο των σοβαρών παραβάσεων, όπως αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος, οι οποίες οδήγησαν σε καταδίκη ή κύρωση κατά τα τελευταία δύο έτη·

- στ) το ονοματεπώνυμο κάθε προσώπου που έχει κηρυχθεί ακατάλληλο να διευθύνει τις μεταφορικές δραστηριότητες μιας επιχείρησης, εφόσον τα εχέγγυα αξιοπιστίας του εν λόγω προσώπου δεν έχουν αποκατασταθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος, και τα εφαρμοστέα μέτρα αποκατάστασης·
- ζ) τους αριθμούς κυκλοφορίας των οχημάτων που έχουν στη διάθεσή τους οι επιχειρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 5 στοιχείο στ) του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος· και
- η) τη βαθμίδα αποτίμησης επικινδυνότητας της επιχείρησης σύμφωνα με το δίκαιο και/ή τις διαδικασίες που εφαρμόζει κάθε Μέρος.

2. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) έως δ) είναι προσβάσιμα στο κοινό, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις του δικαίου σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που εφαρμόζονται σε κάθε Μέρος.

Οι αρμόδιες αρχές κάθε Μέρους μπορούν να επιλέξουν να τηρούν τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ε) έως η) σε χωριστά μητρώα. Στις περιπτώσεις αυτές, τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ε) και στ) διατίθενται κατόπιν αιτήσεως ή είναι απευθείας προσβάσιμα από όλες τις αρμόδιες αρχές του οικείου Μέρους. Οι πληροφορίες που ζητούνται παρέχονται εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του αιτήματος.

Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ζ) και η) τίθενται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών κατά τη διάρκεια καθ' οδόν ελέγχων.

Στα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία ε) έως η) έχουν πρόσβαση μόνον όσες αρχές, πέραν των αρμοδίων, έχουν τις δέουσες εξουσίες εποπτείας και επιβολής κυρώσεων στις οδικές μεταφορές και οι υπάλληλοί τους είναι ορκωτοί ή άλλως δεσμεύονται από υποχρέωση εχεμύθειας.

3. Τα δεδομένα που αφορούν επιχείρηση της οποίας η άδεια έχει ανασταλεί ή ανακληθεί παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο για δύο έτη από την ημερομηνία εκπνοής της αναστολής ή της ανάκλησης της άδειας και στη συνέχεια διαγράφονται αμέσως.

Τα δεδομένα που αφορούν κάθε πρόσωπο το οποίο έχει κηρυχθεί ακατάλληλο για το επάγγελμα του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα παραμένουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο για όσο διάστημα δεν έχουν αποκατασταθεί τα εχέγγυα αξιοπιστίας του εν λόγω προσώπου σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 4 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος. Σε περίπτωση που λαμβάνεται μέτρο αποκατάστασης ή μέτρο ισοδυνάμου αποτελέσματος, τα δεδομένα διαγράφονται αμέσως.

Τα δεδομένα που αναφέρονται στο πρώτο και δεύτερο εδάφιο διευκρινίζουν τους λόγους που οδήγησαν σε αναστολή ή ανάκληση της άδειας ή σε κήρυξη ακαταλληλότητας, κατά περίπτωση, και την αντίστοιχη διάρκεια.

4. Τα Μέρη λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι όλα τα δεδομένα που περιλαμβάνονται στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο είναι επικαιροποιημένα και ακριβή.

Μέρος 2

Ελάχιστες απαιτήσεις για τα δεδομένα που πρέπει να εγγράφονται
στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών

1. Οι ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τα δεδομένα που πρέπει να εγγράφονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα που ιδρύονται από τις αρμόδιες αρχές κάθε Μέρους σύμφωνα με το άρθρο 13 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος καθορίζονται στο παράρτημα της απόφασης 2009/992/ΕΕ της Επιτροπής¹ και στο άρθρο 1 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/2164 της Επιτροπής², όπως προσαρμόζονται με τις ακόλουθες παραγράφους.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος, ισχύουν οι ακόλουθες προσαρμογές του παραρτήματος της απόφασης 2009/992/ΕΕ:
 - α) η αναφορά «κράτος μέλος» αντικαθίσταται από τη λέξη «χώρα»³.
 - β) οι αναφορές στην «κοινοτική άδεια», όποτε εμφανίζονται, αντικαθίστανται από τη φράση «άδεια που αναφέρεται στο άρθρο 278 παράγραφος 1 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

¹ Απόφαση 2009/992/ΕΕ της Επιτροπής, της 17ης Δεκεμβρίου 2009, όσον αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα δεδομένα που πρέπει να εγγράφονται στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ΕΕ ΕΕ L 339 της 22.12.2009, σ. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2009/992/oj>)

² Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/2164 της Επιτροπής, της 11ης Ιουλίου 2024, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις που αφορούν τα δεδομένα για μισθωμένα οχήματα προς καταχώριση στα εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα των επιχειρήσεων οδικών (ΕΕ ΕΕ L, 2024/2164, 20.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/2164/oj).

³ Ως χώρα νοείται, για την Ένωση, ένα κράτος μέλος και, για το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, το έδαφος του Γιβραλτάρ.

- γ) στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, δεν απαιτούνται τα ακόλουθα πεδία: «Αριθμός απασχολουμένων» και «Διαβάθμιση κινδύνου»·
- δ) η φράση «άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» αντικαθίσταται από τη φράση «παράρτημα 27 προσάρτημα 27-A-1-5 μέρος 1 στοιχείο γ) της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».
3. Για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος, το στοιχείο δεδομένων «Χώρα ταξινόμησης του οχήματος» που αναφέρεται στο άρθρο 1 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/2164 τίθεται εξ ορισμού, στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, ως «Γιβραλτάρ».

Μέρος 3

Τρόποι ανταλλαγής των πληροφοριών που αναφέρονται άρθρο 14 παράγραφοι 3 και 4 του μέρους
Α του παρόντος παραρτήματος

1. Το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, και τα κράτη μέλη της Ένωσης χρησιμοποιούν το Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών («ERRU»), που έχει θεσπιστεί με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2016/480 της Επιτροπής¹, για την ανταλλαγή των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφοι 3 και 4 του μέρους Α του παρόντος παραρτήματος.
2. Το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, πραγματοποιεί τη διασύνδεση του εθνικού ηλεκτρονικού μητρώου του με το ERRU σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις τεχνικές απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/480 όπως προσαρμόζεται με το μέρος 4 του παρόντος προσαρτήματος.

¹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/480 της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των επιχειρήσεων οδικών μεταφορών και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1213/2010 της Επιτροπής (ΕΕ ΕΕ L 87 της 2.4.2016, σ. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

3. Κάθε Μέρος διασφαλίζει ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος προσαρτήματος διενεργείται αποκλειστικά για τον σκοπό της επαλήθευσης της συμμόρφωσης με το μέρος 3 τίτλος III κεφάλαιο 2 της παρούσας συμφωνίας και το παράρτημα 31.
4. Το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, και κάθε κράτος μέλος της Ένωσης ορίζουν σημείο επαφής ERRU το οποίο είναι αρμόδιο για την ανταλλαγή πληροφοριών του έτερου Μέρους όσον αφορά την εφαρμογή του παρόντος προσαρτήματος.

Μέρος 4

Προσαρμογές των τεχνικών προδιαγραφών του ERRU

Για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος, ισχύουν οι ακόλουθες προσαρμογές του κανονισμού (ΕΕ) 2016/480:

1. Οι αναφορές σε «κράτος μέλος», όποτε εμφανίζονται, νοούνται ως αναφορές σε «χώρα»¹ και οι αναφορές σε «κράτη μέλη», όποτε εμφανίζονται, νοούνται ως αναφορές σε «χώρες»².
2. Οι αναφορές στον «παρόντα κανονισμό», όποτε εμφανίζονται, στα «παραρτήματα I έως VII του παρόντος κανονισμού» και στο «παράρτημα VIII του παρόντος κανονισμού» νοούνται ως αναφορές στο «προσάρτημα 27-A-1-5 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

¹ Ως χώρα νοείται, για την Ένωση, ένα κράτος μέλος και, για το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, το έδαφος του Γιβραλτάρ.

² Ως χώρες νοούνται τόσο τα κράτη μέλη όσο και, για το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, το έδαφος του Γιβραλτάρ.

3. Οι αναφορές στην «κοινοτική άδεια», όποτε εμφανίζονται, νοούνται ως αναφορές στην «άδεια που αναφέρεται στο άρθρο 278 παράγραφος 1 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».
4. Στα άρθρα 1 έως 3, οι φράσεις «άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» και «άρθρο 16 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» αντικαθίστανται από τη φράση «προσάρτημα 27-A-1-5 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».
5. Στο άρθρο 2, η φράση «άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 2 του μέρους Α του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».
6. Στο άρθρο 2 στοιχείο ε), η φράση «άρθρο 8 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 280 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».
7. Τα άρθρα 6 και 7 δεν εφαρμόζονται για τους σκοπούς του παρόντος προσαρτήματος.
8. Στο σημείο 1.3. του παραρτήματος II,
 - α) η φράση «τη διαβάθμιση της επικινδυνότητας και τη ζώνη διαβάθμισης της επικινδυνότητας» αντικαθίσταται από τη φράση «τη ζώνη διαβάθμισης της επικινδυνότητας»,
 - β) διαγράφεται η αναφορά στον «αριθμό των εργαζομένων».

9. Στο προσάρτημα του παραρτήματος III:

- α) τα ακόλουθα πεδία δεν περιέχονται σε μήνυμα Απάντησης Ελέγχου Δεδομένων Επιχείρησης Μεταφορών: «Number of People Employed (Αριθμός απασχολουμένων)» και «Risk Rating (Διαβάθμιση κινδύνου)»,
- β) Η φράση «παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 και το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2016/403 της Επιτροπής» αντικαθίσταται από τη φράση «προσάρτημα 27-A-1-1 και το προσάρτημα 27-A-1-1α του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου,».

10. Στο τμήμα 1 του παραρτήματος VIII, η φράση «άρθρο 11 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 12 παράγραφος 2 του μέρους Α του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

11. Στο παράρτημα VIII τμήμα 2.1, η φράση «στην οδηγία 2006/22/EK ή στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009» αντικαθίσταται από τη φράση «στο προσάρτημα 27-A-1-1 και στο προσάρτημα 27-A-1-1α του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου, ».

Μέρος 5

Αναστολή της σύνδεσης του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, με το ERRU

Η Ένωση δύναται να αναστείλει την πρόσβαση του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, στο ERRU, αν το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, παύσει να πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο παρόν προσάρτημα.

ΜΕΡΟΣ Β

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 280 ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ 1

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

ΑΡΘΡΟ 1

Πεδίο εφαρμογής

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται στη δραστηριότητα της οδήγησης από οποιονδήποτε που έχει απασχοληθεί ή χρησιμοποιηθεί από οδικό εμπορευματικό μεταφορέα του Μέρους που εκτελεί τις διαδρομές που αναφέρονται στο άρθρο 276 ή 277 της παρούσας συμφωνίας και χρησιμοποιεί οχήματα για τα οποία απαιτείται άδεια οδήγησης κατηγορίας C1, C1+E, C ή C+E ή άδεια οδήγησης που αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη από την ειδική επιτροπή οικονομίας και εμπορίου.

ΑΡΘΡΟ 2

Εξαιρέσεις

Δεν απαιτείται πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας («ΠΕΕ») για οδηγούς οχημάτων:

- α) των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 45 km/h·
- β) τα οποία χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες των ενόπλων δυνάμεων, της πολιτικής άμυνας, της πυροσβεστικής υπηρεσίας, των δυνάμεων που είναι αρμόδιες για την τήρηση της δημόσιας τάξης, και των υπηρεσιών επείγουσας διακομιδής ασθενών, ή τα οποία τίθενται υπό τον έλεγχο των υπηρεσιών αυτών, όταν η μεταφορά εκτελείται στο πλαίσιο των καθηκόντων τους·
- γ) τα οποία υποβάλλονται σε δοκιμές επί της οδού για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης, ή στους οδηγούς νέων ή μεταποιημένων οχημάτων που δεν έχουν ακόμα τεθεί σε κυκλοφορία·
- δ) τα οποία χρησιμοποιούνται σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή για εργασίες διάσωσης·
- ε) τα οποία μεταφέρουν υλικό, εξοπλισμό ή μηχανήματα που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν από τους οδηγούς κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους, με την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των οχημάτων δεν συνιστά την κύρια δραστηριότητα του οδηγού· ή
- στ) τα οποία χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό, από γεωργικές, δενδροκηπευτικές, δασοκομικές, κτηνοτροφικές ή αλιευτικές επιχειρήσεις για μεταφορά εμπορευμάτων στο πλαίσιο της οικείας επιχειρηματικής δραστηριότητας, εκτός αν η οδήγηση υπερβαίνει την απόσταση που ορίζεται στην εθνική νομοθεσία από τη βάση της επιχείρησης, στην οποία ανήκει το όχημα ή η οποία ενοικιάζει ή μισθώνει με χρηματοδοτική μίσθωση το όχημα.

Επιμόρφωση και κατάρτιση

1. Η δραστηριότητα της οδήγησης, όπως ορίζεται στο άρθρο 1, υπόκειται σε υποχρέωση αρχικής επιμόρφωσης και σε υποχρέωση περιοδικής κατάρτισης. Προς τον σκοπό αυτόν, τα Μέρη προβλέπουν:

- α) σύστημα αρχικής επιμόρφωσης που αντιστοιχεί σε μία από τις ακόλουθες εναλλακτικές δυνατότητες:
 - i) εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Σύμφωνα με το τμήμα 2 σημείο 2.1 του προσαρτήματος 27-B-1-1, αυτό το είδος αρχικής επιμόρφωσης περιλαμβάνει την υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων προκαθορισμένης διάρκειας. Η επιμόρφωση αυτή ολοκληρώνεται με εξέταση. Σε περίπτωση επιτυχίας στην εξέταση, η επιμόρφωση πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΕ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α).

- ii) εναλλακτική δυνατότητα που περιλαμβάνει μόνο εξέταση

Σύμφωνα με το τμήμα 2 σημείο 2.2 του προσαρτήματος 27-B-1-1, αυτό το είδος αρχικής επιμόρφωσης δεν περιλαμβάνει την υποχρεωτική παρακολούθηση μαθημάτων, αλλά μόνο θεωρητική και πρακτική εξέταση. Σε περίπτωση επιτυχίας στην εξέταση, η επιμόρφωση πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΕ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β).

Ωστόσο, ένα Μέρος μπορεί να επιτρέπει στον οδηγό να οδηγεί στο έδαφός του πριν αποκτήσει ΠΕΕ, όταν παρακολουθεί μαθήματα επαγγελματικής κατάρτισης σε εθνικό επίπεδο επί έξι τουλάχιστον μήνες, για ελάχιστη περίοδο τριών ετών. Στο πλαίσιο αυτών των μαθημάτων επαγγελματικής κατάρτισης, οι εξετάσεις των σημείων i) και ii) του παρόντος στοιχείου μπορούν να διεξάγονται κατά στάδια και

β) σύστημα περιοδικής κατάρτισης.

Σύμφωνα με το τμήμα 4 του προσαρτήματος 27-B-1-1, η περιοδική κατάρτιση περιλαμβάνει υποχρεωτική παρακολούθηση των μαθημάτων. Πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΕ που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1.

2. Επίσης, ένα Μέρος μπορεί να προβλέπει ένα σύστημα ταχύρρυθμης αρχικής επιμόρφωσης, ώστε να μπορεί ο οδηγός να οδηγεί στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο ii) και στοιχείο β).

Σύμφωνα με το τμήμα 3 του προσαρτήματος 27-B-1-1, η ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση περιλαμβάνει υποχρεωτική παρακολούθηση των μαθημάτων. Η επιμόρφωση αυτή ολοκληρώνεται με εξέταση. Σε περίπτωση επιτυχίας στην εξέταση, η επιμόρφωση πιστοποιείται με τη χορήγηση του ΠΕΕ που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

3. Ένα Μέρος μπορεί να απαλλάσσει τον οδηγό που έχει λάβει το πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας που προβλέπεται στο μέρος Α από τις εξετάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) σημεία i) και ii) και στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά την ύλη που καλύπτει η προβλεπόμενη στο πλαίσιο του παρόντος παραρτήματος εξέταση, και, ενδεχομένως, από την παρακολούθηση των μαθημάτων εκείνων που αντιστοιχούν στη συγκεκριμένη ύλη.

ΑΡΘΡΟ 4

Κεκτημένα δικαιώματα

Οι κάτοχοι άδειας οδήγησης μιας από τις κατηγορίες C1, C1 + E, C ή C + E ή άδειας η οποία αναγνωρίζεται ως ισοδύναμη από την ειδική επιτροπή οικονομίας και εμπορίου, οι οποίες έχουν εκδοθεί το αργότερο έως τις 10 Σεπτεμβρίου 2009, απαλλάσσονται από την απαίτηση απόκτησης αρχικής επιμόρφωσης.

ΑΡΘΡΟ 5

Αρχική επιμόρφωση

1. Για την αρχική επιμόρφωση δεν απαιτείται η εκ των προτέρων απόκτηση της αντίστοιχης άδειας οδήγησης.
2. Οι οδηγοί οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων μπορούν να οδηγούν:
 - α) από ηλικίας 18 ετών:
 - i) όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης C και C + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1· και
 - ii) όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης C1 και C1 + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2·
 - β) από ηλικίας 21 ετών, όχημα των κατηγοριών άδειας οδήγησης C και C + E, υπό τον όρο ότι είναι κάτοχοι του ΠΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.
3. Με την επιφύλαξη των ορίων ηλικίας της παραγράφου 2, οι οδηγοί που εκτελούν μεταφορές εμπορευμάτων και είναι κάτοχοι του ΠΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 6 για μία από τις κατηγορίες οχημάτων που προβλέπονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, απαλλάσσονται από την απόκτηση τέτοιου ΠΕΕ για κάποια άλλη από τις κατηγορίες οχημάτων που προβλέπονται στην εν λόγω παράγραφο.

4. Οι οδηγοί που πραγματοποιούν μεταφορές εμπορευμάτων, οι οποίοι διευρύνουν ή αλλάζουν τις δραστηριότητές τους προκειμένου να πραγματοποιούν μεταφορές επιβατών, ή αντιστρόφως, και οι οποίοι είναι κάτοχοι του ΠΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 6, δεν οφείλουν πλέον να επαναλαμβάνουν τα κοινά τμήματα της αρχικής επιμόρφωσης, παρά μόνο τα τμήματα που αφορούν ειδικώς τη νέα επιμόρφωση.

ΑΡΘΡΟ 6

ΠΕΕ το οποίο πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση

1. ΠΕΕ το οποίο πιστοποιεί αρχική επιμόρφωση

α) ΠΕΕ χορηγούμενο με βάση την παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i), τα Μέρη επιβάλλουν στον υποψήφιο οδηγό να παρακολουθήσει μαθήματα σε κέντρο κατάρτισης εγκεκριμένο από τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το τμήμα 5 του προσαρτήματος 27-B-1-1, το οποίο στη συνέχεια καλείται «εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης». Τα μαθήματα αυτά περιλαμβάνουν όλα τα θέματα που αναφέρονται στο τμήμα 1 του προσαρτήματος 27-B-1-1.

Η κατάρτιση αυτή ολοκληρώνεται με την επιτυχία στην εξέταση που προβλέπεται στο τμήμα 2 σημείο 2.1 του προσαρτήματος 27-B-1-1. Οι αρμόδιες αρχές των Μερών ή η οντότητα που ορίζουν διοργανώνουν αυτήν την εξέταση η οποία αποσκοπεί στο να επαληθεύσει αν ο υποψήφιος οδηγός διαθέτει το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το τμήμα 1 του προσαρτήματος 27-B-1-1 όσον αφορά τα προαναφερθέντα θέματα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν την εξέταση και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΕ το οποίο πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση.

β) ΠΕΕ χορηγούμενο βάσει εξετάσεων

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο ii), τα Μέρη επιβάλλουν στον υποψήφιο οδηγό να υποβληθεί με επιτυχία στις θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις που προβλέπονται στο τμήμα 2 σημείο 2.2 του προσαρτήματος 27-B-1-1. Οι αρμόδιες αρχές των Μερών ή η οντότητα που ορίζουν διοργανώνουν αυτήν την εξέταση η οποία αποσκοπεί στο να επαληθεύσει αν ο υποψήφιος οδηγός διαθέτει το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το τμήμα 1 του προσαρτήματος 27-B-1-1 όσον αφορά όλα τα προαναφερθέντα θέματα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν τις εξετάσεις και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΕ το οποίο πιστοποιεί την αρχική επιμόρφωση.

2. ΠΕΕ το οποίο πιστοποιεί ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2, τα Μέρη επιβάλλουν στον υποψήφιο οδηγό να παρακολουθήσει μαθήματα σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης. Τα μαθήματα αυτά περιλαμβάνουν όλα τα θέματα που αναφέρονται στο τμήμα 1 του προσαρτήματος 27-B-1-1.

Η κατάρτιση αυτή ολοκληρώνεται στην εξέταση που προβλέπεται στο τμήμα 3 του προσαρτήματος 27-B-1-1. Οι αρμόδιες αρχές των Μερών ή η οντότητα που ορίζουν διοργανώνουν αυτήν την εξέταση η οποία αποσκοπεί στο να επαληθεύσει αν ο υποψήφιος οδηγός διαθέτει το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το τμήμα 1 του προσαρτήματος 27-B-1-1 όσον αφορά τα προαναφερθέντα θέματα. Οι εν λόγω αρχές ή οντότητες επιβλέπουν την εξέταση και, σε περίπτωση επιτυχίας, χορηγούν στον οδηγό ΠΕΕ το οποίο πιστοποιεί την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση.

Περιοδική κατάρτιση

Η περιοδική κατάρτιση επιτρέπει στους κατόχους ΠΕΕ να επικαιροποιούν τις βασικές γνώσεις για την άσκηση του επαγγέλματός τους, με ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια, την υγεία και ασφάλεια κατά την εργασία και τη μείωση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου της οδήγησης.

Η εν λόγω κατάρτιση γίνεται σε εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης, σύμφωνα με το τμήμα 5 του προσαρτήματος 27-B-1-1. Περιλαμβάνει διδασκαλία σε αίθουσα, πρακτική κατάρτιση και, εάν είναι διαθέσιμη, κατάρτιση με τη χρήση εργαλείων της τεχνολογίας της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), ή με προσομοιωτές υψηλής τεχνολογίας. Αν ο οδηγός μετακινηθεί σε άλλη επιχείρηση, η περιοδική κατάρτιση που έχει ήδη πραγματοποιήσει συνυπολογίζεται.

Η περιοδική κατάρτιση αποσκοπεί στην εμβάθυνση και την επανάληψη ορισμένων θεμάτων του τμήματος 1 του προσαρτήματος 27-B-1-1. Περιλαμβάνει διάφορα θέματα και πάντα τουλάχιστον ένα θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στα θέματα της κατάρτισης λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις στη σχετική νομοθεσία και τεχνολογία, και, στο μέτρο του δυνατού, οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού.

ΑΡΘΡΟ 8

ΠΕΕ το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση

1. Μετά την ολοκλήρωση της περιοδικής κατάρτισης που αναφέρεται στο άρθρο 7, οι αρμόδιες αρχές των Μερών ή το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης χορηγούν στον οδηγό πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας το οποίο πιστοποιεί την περιοδική κατάρτιση.

2. Μια πρώτη περιοδική κατάρτιση πρέπει να παρακολουθείται:

- α) από τον κάτοχο του ΠΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 6, εντός της πενταετίας που ακολουθεί την ημερομηνία χορήγησης του ΠΕΕ· και
- β) από τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 4, εντός της πενταετίας που ακολουθεί μετά τις 10 Σεπτεμβρίου 2009.

Ένα Μέρος μπορεί να μειώσει ή να παρατείνει τις χρονικές περιόδους που αναφέρονται στο στοιχείο α) ή β) έως δύο έτη κατ' ανώτατο όριο.

3. Ο οδηγός που έχει παρακολουθήσει την πρώτη περιοδική κατάρτιση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, πρέπει να παρακολουθεί περιοδική κατάρτιση ανά πενταετία, πριν από το τέλος της περιόδου ισχύος του πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας που πιστοποιεί την κατάρτιση αυτή.

4. Ο κάτοχος του πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας που αναφέρεται στο άρθρο 6 ή του πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και ο οδηγός που αναφέρεται στο άρθρο 4, οι οποίοι έχουν παύσει την άσκηση του επαγγέλματος και δεν πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, πρέπει να παρακολουθούν περιοδική κατάρτιση πριν αρχίσουν και πάλι να ασκούν το επάγγελμα.

5. Οι οδηγοί οι οποίοι εκτελούν οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και έχουν παρακολουθήσει μαθήματα περιοδικής κατάρτισης για μία από τις κατηγορίες αδειών που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, απαλλάσσονται από την υποχρέωση παρακολούθησης περαιτέρω περιοδικής κατάρτισης για άλλη κατηγορία οχημάτων που προβλέπεται στην παράγραφο αυτή.

ΑΡΘΡΟ 9

Επιβολή

Οι αρμόδιες αρχές ενός Μέρους είτε τοποθετούν απευθείας στην άδεια οδήγησης του οδηγού (δίπλωμα), πίσω από τις αντίστοιχες κατηγορίες της άδειας ένα διακριτικό σήμα που πιστοποιεί την κατοχή πιστοποιητικού επαγγελματικής επάρκειας και αναφέρει την ημερομηνία λήξης είτε θεσπίζουν ειδικό δελτίο επιμόρφωσης οδηγού το οποίο θα πρέπει να συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που αναπαράγεται στο προσάρτημα 27-B-1-2. Κάθε άλλο υπόδειγμα μπορεί να είναι αποδεκτό με την προϋπόθεση ότι η ειδική επιτροπή οικονομίας και εμπορίου το αναγνωρίζει ως ισοδύναμο. Το δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή οποιοδήποτε ισοδύναμο έγγραφο, όπως ορίζεται ανωτέρω, το οποίο εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές ενός Μέρους, αναγνωρίζεται από το έτερο Μέρος για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος.

Ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να προσκομίσει, κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε εξουσιοδοτημένου ελεγκτή, άδεια οδήγησης (δίπλωμα) ή ειδικό δελτίο επιμόρφωσης οδηγού ή ισοδύναμο έγγραφο που να φέρει το διακριτικό σήμα που επιβεβαιώνει την κατοχή ΠΕΕ.

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κανόνες που διέπουν την οδική μεταφορά εμπορευμάτων που καλύπτονται από τα άρθρα 276 και 277 της παρούσας συμφωνίας είναι κατά το δυνατόν εναρμονισμένοι, οι ελάχιστες απαιτήσεις για την επιμόρφωση και κατάρτιση των οδηγών, καθώς και η έγκριση των κέντρων κατάρτισης ορίζονται στα τμήματα 1 έως 5 του παρόντος προσαρτήματος. Κάθε άλλο περιεχόμενο της εν λόγω επιμόρφωσης ή κατάρτισης μπορεί να είναι αποδεκτό με την προϋπόθεση ότι η ειδική επιτροπή οικονομίας και εμπορίου το θεωρεί ισοδύναμο.

ΤΜΗΜΑ 1

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΘΕΜΑΤΩΝ

Οι γνώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τα Μέρη για τη διαπίστωση της αρχικής επιμόρφωσης και της περιοδικής κατάρτισης του οδηγού πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα θέματα του παρόντος καταλόγου. Οι υποψήφιοι οδηγοί πρέπει να αποκτούν το απαραίτητο επίπεδο γνώσεων και πρακτικών ικανοτήτων για την οδήγηση υπό συνθήκες απόλυτης ασφάλειας οχημάτων της αντίστοιχης κατηγορίας αδειάς. Το ελάχιστο επίπεδο γνώσεων πρέπει να αντιστοιχεί τουλάχιστον με το επίπεδο που επιτεύχθηκε κατά την υποχρεωτική σχολική εκπαίδευση η οποία συμπληρώθηκε με επαγγελματική κατάρτιση.

1. Εις βάθος κατάρτιση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας
 - 1.1. Στόχος: γνώση των χαρακτηριστικών του συστήματος μετάδοσης της κίνησης για τη βελτιστοποίηση της χρήσης του:

καμπύλες ροπής, ισχύος, και ειδικής κατανάλωσης του κινητήρα, περιοχή βέλτιστης χρήσης του στροφόμετρου, διαγράμματα επικάλυψης των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου ταχυτήτων.

- 1.2. Στόχος: γνώση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της λειτουργίας των οργάνων ασφαλείας με στόχο τον έλεγχο του οχήματος, την ελαχιστοποίηση της φθοράς του και την πρόληψη δυσλειτουργιών:

περιορισμοί στη χρήση πέδης και επιβραδυντή, συνδυασμένη χρήση πέδης και επιβραδυντή, επιδίωξη του καλύτερου συνδυασμού της ταχύτητας με τις σχέσεις του κιβωτίου, χρήση της αδράνειας του οχήματος, χρήση των μέσων επιβράδυνσης και πέδησης σε κατωφέρεια, ενέργεια σε περίπτωση βλάβης, χρήση ηλεκτρονικών και μηχανικών διατάξεων, όπως ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας (ESP), τα προηγμένα συστήματα πέδησης έκτακτης ανάγκης (AEBS), το σύστημα αντιεμπλοκής των τροχών κατά την πέδηση (ABS), τα συστήματα ελέγχου της πρόσφυσης (TCS) και τα συστήματα παρακολούθησης εντός του οχήματος (IVMS) και άλλες, εγκεκριμένες προς χρήση, διατάξεις υποβοήθησης του οδηγού ή αυτόματες.

- 1.3. Στόχος: δυνατότητα βελτιστοποίησης της κατανάλωσης καυσίμου:

βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου με εφαρμογή της τεχνογνωσίας όσον αφορά τα σημεία 1.1 και 1.2, σημασία της πρόβλεψης της κυκλοφοριακής ροής, κατάλληλη απόσταση από άλλα οχήματα και χρήση της δυναμικής του οχήματος, σταθερή ταχύτητα, ομαλός τρόπος οδήγησης και κατάλληλη πίεση των ελαστικών επισώτρων, καθώς και εξοικείωση με τα ευφυή συστήματα μεταφοράς που επιτρέπουν μεγαλύτερη οικονομία καυσίμων κατά την οδήγηση και καλύτερο σχεδιασμό της διαδρομής.

1.4. Στόχος: ικανότητα πρόβλεψης, εκτίμησης και προσαρμογής στους κινδύνους της κυκλοφορίας:

επίγνωση των διαφορετικών οδικών, κυκλοφοριακών και καιρικών συνθηκών και προσαρμογή σε αυτές, πρόβλεψη επικείμενων συμβάντων· κατανόηση του τρόπου προετοιμασίας και προγραμματισμού μιας διαδρομής σε μη φυσιολογικές καιρικές συνθήκες· εξοικείωση με τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφαλείας και κατανόηση των συνθηκών υπό τις οποίες πρέπει να αναβληθεί ή να ακυρωθεί μια διαδρομή λόγω ακραίων καιρικών φαινομένων· προσαρμογή στους κινδύνους της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά την κυκλοφορία ή των περισπασμών της οδήγησης (χρήση ηλεκτρονικών συσκευών, φαγητό, ποτό, κ.λπ.)· αναγνώριση επικίνδυνων καταστάσεων και ανάλογη προσαρμογή, καθώς και αντιμετώπιση του άγχους που απορρέει από αυτές, ιδίως σε σχέση με το μέγεθος και το βάρος των οχημάτων και τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι αναβάτες μηχανοκίνητων δικύκλων·

εντοπισμός ενδεχόμενων επικίνδυνων καταστάσεων και ορθή ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις μπορούν να αποβούν καταστάσεις στις οποίες οι συγκρούσεις δεν είναι πλέον δυνατόν να αποφευχθούν και επιλογή και ανάληψη ενεργειών που αυξάνουν τα περιθώρια ασφάλειας σε βαθμό που η σύγκρουση μπορεί ακόμη να αποφευχθεί σε περίπτωση δυνητικών κινδύνων.

1.5. Στόχος: ικανότητα φόρτωσης του οχήματος με δέουσα τήρηση των κανόνων ασφαλείας και ορθή χρήση του οχήματος:

δυνάμεις ασκούμενες σε οχήματα εν κινήσει, χρήση των σχέσεων μετάδοσης του κιβωτίου συναρτήσει του φορτίου του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οδοστρώματος, χρήση συστημάτων αυτόματης μετάδοσης, υπολογισμός του ωφέλιμου φορτίου του οχήματος ή του συνόλου, υπολογισμός του συνολικού όγκου, κατανομή του φορτίου, συνέπειες της υπερφόρτωσης του άξονα, ευστάθεια του οχήματος και κέντρο βάρους, τύποι συσκευασίας και παλέτες φορτίου·

κύριες κατηγορίες εμπορευμάτων για τις οποίες απαιτείται ασφάλιση, τεχνικές σφήνωσης και ασφάλισης, χρήση ιμάντων πρόσδεσης, έλεγχος των διατάξεων ασφάλισης, χρήση μέσων διαχείρισης φορτίων, τοποθέτηση και αφαίρεση καλυμμάτων του φορτίου.

2. Εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων

2.1. Στόχος: γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών και του κανονιστικού του πλαισίου:

μέγιστες περίοδοι εργασίας ειδικά στις μεταφορές· αρχές, εφαρμογή και συνέπειες των κανόνων σχετικά με τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης και όσων αφορούν τους ταχογράφους· κυρώσεις σε περίπτωση μη χρήσης, κακής χρήσης και παραποίησης του ταχογράφου· γνώση του κοινωνικού περιβάλλοντος των οδικών μεταφορών: δικαιώματα και υποχρεώσεις των οδηγών όσον αφορά την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση.

2.2. Στόχος: γνώση του κανονιστικού πλαισίου των μεταφορών εμπορευμάτων:

άδειες εκμετάλλευσης μεταφορών, έγγραφα που πρέπει να φέρει ο μεταφορέας, απαγορεύσεις χρήσης συγκεκριμένων οδών, οδικά τέλη, υποχρεώσεις των τυποποιημένων συμβάσεων μεταφοράς εμπορευμάτων, σύνταξη των εγγράφων που συνιστούν τη σύμβαση μεταφοράς, άδειες διεθνών μεταφορών, υποχρεώσεις της σύμβασης CMR περί του συμβολαίου για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων, που υπεγράφη στη Γενεύη στις 19 Μαΐου 1956, σύνταξη της διεθνούς φορτωτικής, διέλευση συνόρων, πράκτορες μεταφορών, ειδικά συνοδευτικά έγγραφα εμπορευμάτων.

3. Υγεία, οδική ασφάλεια και περιβαλλοντική ασφάλεια, εξυπηρέτηση, υλικοτεχνική υποστήριξη

3.1. Στόχος: ευαισθητοποίηση στους κινδύνους της οδού και στα εργατικά ατυχήματα:

τυπολογία των εργατικών ατυχημάτων στον κλάδο των μεταφορών, στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων, συμμετοχή των βαρέων οχημάτων/πούλμαν στα ατυχήματα, συνέπειες στον άνθρωπο, υλικές και οικονομικές συνέπειες.

3.2. Στόχος: ικανότητα πρόληψης της εγκληματικότητας και της διακίνησης παράτυπων μεταναστών:

γενική ενημέρωση, συνέπειες για τους οδηγούς, προληπτικά μέτρα, κατάλογος σημείων επαλήθευσης, νομοθεσία σχετική με την ευθύνη των μεταφορέων.

3.3. Στόχος: ικανότητα πρόληψης των φυσικών κινδύνων:

εργονομικές αρχές· επικίνδυνες κινήσεις και σωματικές στάσεις, φυσική κατάσταση, ασκήσεις χειρισμού, μέσα ατομικής προστασίας.

3.4. Στόχος: συνειδητοποίηση της σημασίας της φυσικής και πνευματικής ικανότητας:

αρχές υγιούς και ισορροπημένης διατροφής, επιπτώσεις της κατανάλωσης οινοπνεύματος, φαρμάκων ή κάθε άλλης ουσίας που μπορεί να μεταβάλει τη συμπεριφορά, συμπτώματα, αιτίες, αποτελέσματα της κόπωσης και του άγχους, θεμελιώδης ρόλος του βασικού κύκλου εργασίας/ανάπαυσης.

3.5. Στόχος: ικανότητα εκτίμησης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης:

συμπεριφορά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης: αξιολόγηση της κατάστασης, αποτροπή του δευτερεύοντος ατυχήματος, ειδοποίηση των υπηρεσιών άμεσης βοήθειας, περίθαλψη των τραυματιών και παροχή πρώτων βοηθειών, αντίδραση σε περίπτωση πυρκαγιάς, απομάκρυνση των επιβαινόντων του φορτηγού, αντιδράσεις σε περιπτώσεις επιθέσεων· βασικές αρχές της σύνταξης της φιλικής δήλωσης τροχαίου ατυχήματος.

3.6. Στόχος: συμπεριφορά η οποία θα συμβάλει στην ανάδειξη του γοήτρου της εταιρείας:

συμπεριφορά του οδηγού και γοήτρο της εταιρείας: σημασία για την επιχείρηση της ποιότητας εργασίας του οδηγού, διάφοροι ρόλοι του οδηγού, διάφοροι συνομιλητές του οδηγού, συντήρηση του οχήματος, οργάνωση της εργασίας, εμπορικές και οικονομικές συνέπειες μιας διαφοράς.

3.7. Στόχος: γνώση του οικονομικού περιβάλλοντος των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και οργάνωση της αγοράς:

σχέση των οδικών μεταφορών με τους άλλους τρόπους μεταφοράς (ανταγωνισμός, φορτωτές), διάφορες δραστηριότητες οδικών μεταφορών (μεταφορές για λογαριασμό τρίτου, για ίδιο λογαριασμό, επικουρικές δραστηριότητες των μεταφορών), οργάνωση των κύριων τύπων επιχειρήσεων μεταφορών και των επικουρικών δραστηριοτήτων των μεταφορών, διάφορες εξειδικεύσεις μεταφορών (βυτιοφόρα οχήματα, ελεγχόμενη θερμοκρασία, επικίνδυνα εμπορεύματα, μεταφορά ζώων κ.λπ.), εξελίξεις στον κλάδο (διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, υπεργολαβία κ.λπ.).

ΤΜΗΜΑ 2

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ α) ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Β ΤΜΗΜΑ 1 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

Ένα Μέρος μπορεί να προσμετρά συγκεκριμένη άλλη κατάρτιση σχετικά με την οδική μεταφορά εμπορευμάτων η οποία απαιτείται βάσει της νομοθεσίας του εν λόγω Μέρους στο πλαίσιο της κατάρτισης σύμφωνα με το παρόν τμήμα και το τμήμα 3 του παρόντος προσαρτήματος.

2.1. Επιλογή που συνδυάζει παρακολούθηση μαθημάτων και εξέταση

Η αρχική επιμόρφωση περιλαμβάνει διδασκαλία όλων των θεμάτων που απαριθμούνται στον κατάλογο του τμήματος 1 του παρόντος προσαρτήματος. Η εν λόγω αρχική επιμόρφωση πρέπει να έχει διάρκεια 280 ωρών.

Κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον 20 ώρες ατομικής οδήγησης με όχημα της σχετικής κατηγορίας, το οποίο να πληροί τουλάχιστον τις απαιτήσεις των οχημάτων εξέτασης.

Κατά την ατομική οδήγηση, ο υποψήφιος οδηγός πρέπει να συνοδεύεται από εκπαιδευτή, ο οποίος απασχολείται από εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης. Κάθε υποψήφιος οδηγός μπορεί να πραγματοποιήσει το πολύ οκτώ ώρες από τις 20 ώρες ατομικής οδήγησης σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας για να αξιολογηθεί η κατάρτιση σε ορθολογική οδήγηση βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον χειρισμό του οχήματος σε διάφορες συνθήκες οδοστρώματος και όσον αφορά τον τρόπο αλλαγής τους σε διάφορες ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα, και τη δεξιότητα βελτίωσης της κατανάλωσης καυσίμου.

Ένα Μέρος και, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει την παροχή μέρους της κατάρτισης από το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης μέσω εργαλείων ΤΠΕ, όπως η ηλεκτρονική μάθηση, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι διατηρείται η υψηλή ποιότητα και αποτελεσματικότητα της κατάρτισης, και επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Σε κάθε περίπτωση, απαιτούνται αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στο μέρος Β τμήμα 1 άρθρο 5 παράγραφος 4, η διάρκεια της αρχικής επιμόρφωσης πρέπει να είναι 70 ώρες, από τις οποίες 5 ώρες ατομικής οδήγησης.

Κατά το πέρας της εν λόγω κατάρτισης, οι αρμόδιες αρχές των Μερών ή η οντότητα που έχουν ορίσει υποβάλλουν τον οδηγό σε γραπτή ή προφορική εξέταση. Η εξέταση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ερώτηση ανά στόχο απαριθμούμενο στον κατάλογο θεμάτων του τμήματος 1 του παρόντος προσαρτήματος.

2.2. Επιλογή εξετάσεων

Οι αρμόδιες αρχές των Μερών ή η οντότητα που ορίζουν διοργανώνουν θεωρητικές και πρακτικές εξετάσεις, οι οποίες αναφέρονται ανωτέρω, για να επαληθεύσουν αν οι υποψήφιοι οδηγοί διαθέτουν το επίπεδο των γνώσεων που απαιτείται από το τμήμα 1 του παρόντος προσαρτήματος όσον αφορά τους αναφερόμενους στόχους και θέματα.

α) Η θεωρητική εξέταση αποτελείται από δύο τουλάχιστον δοκιμασίες:

- i) ερωτήματα που περιλαμβάνουν είτε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, είτε ερωτήσεις που απαιτούν άμεση απάντηση, είτε συνδυασμό των δύο συστημάτων· και

ii) μελέτες συγκεκριμένων περιπτώσεων.

Οι θεωρητικές εξετάσεις διαρκούν τουλάχιστον τέσσερις ώρες.

β) Η πρακτική εξέταση αποτελείται από δύο δοκιμασίες:

- i) δοκιμασία οδήγησης που προορίζεται να αξιολογήσει την εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας. Η δοκιμασία αυτή διεξάγεται, κατά το δυνατόν, επί οδών εκτός κατοικημένων περιοχών, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας και σε αυτοκινητοδρόμους (ή παρόμοιες οδούς), καθώς και σε όλους τους τύπους των αστικών οδών. Οι οδοί αυτές πρέπει να παρουσιάζουν διάφορους τύπους δυσκολιών που ενδέχεται να συναντήσει ένας οδηγός. Είναι επιθυμητό η δοκιμασία αυτή να διεξάγεται κάτω από διαφορετικές συνθήκες πυκνότητας της κυκλοφορίας. Ο χρόνος οδήγησης σε οδό πρέπει να χρησιμοποιείται κατά βέλτιστο τρόπο ώστε να αξιολογείται ο υποψήφιος σε όλες τις ζώνες κυκλοφορίας που θα μπορούσε να συναντήσει. Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι 90 λεπτά.
- ii) πρακτική δοκιμασία ως προς τα σημεία 1.5, 3.2, 3.3, και 3.5 του τμήματος 1 του παρόντος προσαρτήματος.

Η ελάχιστη διάρκεια της δοκιμασίας αυτής είναι 30 λεπτά.

Το όχημα που χρησιμοποιείται για την πρακτική δοκιμασία πρέπει να πληροί τουλάχιστον τις απαιτήσεις των οχημάτων εξέτασης.

Η πρακτική εξέταση μπορεί να συμπληρωθεί από τρίτη δοκιμασία σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας για να αξιολογηθεί η εις βάθος γνώση της ορθολογικής οδήγησης βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον έλεγχο του οχήματος σε συνάρτηση με την κατάσταση των διαφόρων οδοστρωμάτων καθώς και τις αλλαγές τους με τις ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα.

Η διάρκεια αυτής της προαιρετικής δοκιμασίας δεν έχει καθορισθεί. Εφόσον ο οδηγός εξετασθεί στην ανωτέρω δοκιμασία, η διάρκειά της μπορεί να αφαιρεθεί από τη διάρκεια των 90 λεπτών της δοκιμασίας οδήγησης που προβλέπεται στο σημείο i). Η μείωση αυτή δεν μπορεί όμως να υπερβαίνει τα 30 λεπτά κατ' ανώτατο όριο.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 μέρος Β τμήμα 1, η θεωρητική εξέταση περιορίζεται στα θέματα του τμήματος 1 του παρόντος προσαρτήματος που αφορούν τα οχήματα της νέας αρχικής επιμόρφωσης. Οι οδηγοί αυτοί οφείλουν ωστόσο να υποστούν το σύνολο της πρακτικής εξέτασης.

ΤΜΗΜΑ 3

ΤΑΧΥΡΡΥΘΜΗ ΑΡΧΙΚΗ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Β ΤΜΗΜΑ 1 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

Η ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση πρέπει να περιλαμβάνει τη διδασκαλία όλων των θεμάτων που απαριθμούνται στον κατάλογο του τμήματος 1 του παρόντος προσαρτήματος. Πρέπει να έχει διάρκεια 140 ωρών.

Κάθε υποψήφιος οδηγός πρέπει να πραγματοποιήσει τουλάχιστον 10 ώρες ατομικής οδήγησης με όχημα της σχετικής κατηγορίας, το οποίο να πληροί τουλάχιστον τις απαιτήσεις των οχημάτων εξέτασης.

Κατά την ατομική οδήγηση, ο υποψήφιος οδηγός πρέπει να συνοδεύεται από εκπαιδευτή, ο οποίος απασχολείται από εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης. Κάθε υποψήφιος οδηγός μπορεί να πραγματοποιήσει το πολύ τέσσερις ώρες από τις 10 ώρες ατομικής οδήγησης σε ειδικό γήπεδο ή σε προσομοιωτή υψηλής τεχνολογίας για να αξιολογηθεί η κατάρτιση σε ορθολογική οδήγηση βάσει των κανόνων ασφαλείας, ιδίως όσον αφορά τον χειρισμό του οχήματος σε διάφορες συνθήκες οδοστρώματος και τον τρόπο που αυτές μεταβάλλονται υπό διάφορες ατμοσφαιρικές συνθήκες, την ημέρα ή τη νύχτα, και τη δεξιότητα βελτίωσης της κατανάλωσης καυσίμου.

Οι διατάξεις του τέταρτου εδαφίου του σημείου 2.1 του τμήματος 2 του παρόντος προσαρτήματος ισχύουν και για την ταχύρρυθμη αρχική επιμόρφωση.

Για τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 μέρος Β τμήμα 1, η διάρκεια της ταχύρρυθμης αρχικής επιμόρφωσης πρέπει να είναι 35 ώρες, εκ των οποίων 2,5 ώρες ατομικής οδήγησης.

Κατά το πέρας της εν λόγω κατάρτισης, οι αρμόδιες αρχές των Μερών ή η οντότητα που έχουν ορίσει υποβάλλουν τον οδηγό σε γραπτή ή προφορική εξέταση. Η εξέταση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ερώτηση ανά στόχο απαριθμούμενο στον κατάλογο θεμάτων του τμήματος 1 του παρόντος προσαρτήματος.

Ένα Μέρος μπορεί να προσμετρά συγκεκριμένη άλλη κατάρτιση σχετικά με την οδική μεταφορά εμπορευμάτων η οποία απαιτείται βάσει της νομοθεσίας του εν λόγω Μέρους στο πλαίσιο της κατάρτισης σύμφωνα με το παρόν τμήμα.

ΤΜΗΜΑ 4

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 3 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Β) ΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ Β ΤΜΗΜΑ 1 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ

Τα μαθήματα υποχρεωτικής περιοδικής κατάρτισης πρέπει να διοργανώνονται από εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης. Η περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι συνολικής διάρκειας 35 ωρών ανά πενταετία, διαιρούμενη σε περιόδους τουλάχιστον 7 ωρών οι οποίες μπορεί να κατανέμονται σε δύο συνεχόμενες ημέρες. Εάν χρησιμοποιηθεί ηλεκτρονική μάθηση, το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης εξασφαλίζει ότι διατηρείται η σωστή ποιότητα της κατάρτισης, μεταξύ άλλων, επιλέγοντας τα θέματα για τα οποία τα εργαλεία ΤΠΕ μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικότερα. Ειδικότερα, τα Μέρη απαιτούν αξιόπιστη αναγνώριση χρήστη και κατάλληλα μέσα ελέγχου. Η μέγιστη διάρκεια της κατάρτισης μέσω ηλεκτρονικής μάθησης δεν υπερβαίνει τις 12 ώρες. Τουλάχιστον μία από τις περιόδους μαθημάτων κατάρτισης καλύπτει θέμα σχετιζόμενο με την οδική ασφάλεια. Στο περιεχόμενο της κατάρτισης συνεκτιμώνται οι ανάγκες κατάρτισης ειδικά σε συγκεκριμένες μεταφορές που εκτελεί ο οδηγός και οι εξελίξεις της σχετικής νομοθεσίας και της τεχνολογίας και, στο μέτρο του δυνατού, λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες κατάρτισης του οδηγού. Μέσα στις 35 ώρες πρέπει να καλύπτεται ένα φάσμα από διαφορετικά θέματα, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής επανάληψης της κατάρτισης εφόσον προκύψει ότι ο οδηγός χρειάζεται ειδική διορθωτική κατάρτιση.

Ένα Μέρος και, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος μπορεί να προσμετρά συγκεκριμένη άλλη κατάρτιση σχετικά με την οδική μεταφορά εμπορευμάτων η οποία απαιτείται βάσει της νομοθεσίας του εν λόγω Μέρους στο πλαίσιο της κατάρτισης σύμφωνα με το παρόν τμήμα.

ΤΜΗΜΑ 5

ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΑΡΧΙΚΗΣ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΙΚΗΣ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ

- 5.1. Τα κέντρα κατάρτισης που παρεμβαίνουν στην αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση πρέπει να είναι εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των Μερών. Η έγκριση αυτή χορηγείται μόνο με γραπτή αίτηση. Η αίτηση πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφα που περιέχουν:
- 5.1.1. κατάλληλο πρόγραμμα κατάρτισης και επιμόρφωσης, όπου διευκρινίζονται τα διδασκόμενα θέματα και αναφέρεται το προτεινόμενο σχέδιο εκτέλεσης και οι προτεινόμενες μέθοδοι διδασκαλίας·
 - 5.1.2. τα προσόντα και τα πεδία δραστηριότητας των διδασκόντων·
 - 5.1.3. πληροφορίες σχετικά με τους χώρους όπου πραγματοποιούνται τα μαθήματα, το παιδαγωγικό υλικό, τα μέσα που διατίθενται για την πρακτική εξάσκηση, το στόλο των χρησιμοποιούμενων οχημάτων· και
 - 5.1.4. οι όροι συμμετοχής στα μαθήματα (αριθμός συμμετεχόντων).
- 5.2. Η αρμόδια αρχή οφείλει να χορηγεί την έγκριση γραπτώς και με την επιφύλαξη των κάτωθι όρων:
- 5.2.1. η κατάρτιση πρέπει να παρέχεται σύμφωνα με τα έγγραφα που συνοδεύουν την αίτηση·

- 5.2.2. η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει τη δυνατότητα αποστολής εξουσιοδοτημένων ατόμων για να παρίστανται στα μαθήματα κατάρτισης των εγκεκριμένων κέντρων, και πρέπει να έχει τη δυνατότητα να ελέγχει τα κέντρα αυτά όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα μέσα και την ορθή διεξαγωγή των μαθημάτων κατάρτισης και των εξετάσεων· και
- 5.2.3. η έγκριση μπορεί να ανακαλείται ή να αναστέλλεται όταν δεν πληρούνται πλέον οι όροι έγκρισης.

Το εγκεκριμένο κέντρο κατάρτισης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εκπαιδευτές γνωρίζουν καλά τις τελευταίες εξελίξεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και των απαιτήσεων κατάρτισης. Στο πλαίσιο διαδικασίας ειδικής επιλογής, οι εκπαιδευτές πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν διδακτικές και παιδαγωγικές ικανότητες. Όσον αφορά την πρακτική πλευρά της κατάρτισης, οι εκπαιδευτές πρέπει να αποδεικνύουν ότι διαθέτουν πείρα ως επαγγελματίες οδηγοί ή ανάλογη εμπειρία οδήγησης, όπως οι εκπαιδευτές οδήγησης βαρέων οχημάτων.

Το πρόγραμμα διδασκαλίας πρέπει να καταρτίζεται σύμφωνα με την έγκριση και πρέπει να περιλαμβάνει τα θέματα που αναφέρονται στον κατάλογο του τμήματος 1.

**ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΗΓΟΥ
ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 9 ΜΕΡΟΣ Β ΤΜΗΜΑ 1 ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ**

Side 1

DRIVER QUALIFICATION CARD (MEMBER STATE/UK)	
6. PHOTO	1.
	2.
	3.
	4a. 4b.
	4c. (4d.)
	5a. 5b.
	7. (8.)
9.	

Side 2

11.	9.	10.
1. Surname 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Administrative expiry date 4c. Issued by 5a. Licence No 5b. Serial No 10. Union code ¹	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
DE		

¹ If applicable

ΤΜΗΜΑ 2

ΧΡΟΝΟΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ, ΔΙΑΛΕΙΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Το παρόν τμήμα καθορίζει τους κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης για τους οδηγούς που αναφέρονται στο άρθρο 280 στοιχείο β) της παρούσας συμφωνίας και εκτελούν διαδρομές που αναφέρονται στα άρθρα 276 και 277 της παρούσας συμφωνίας.
2. Σε περίπτωση που ένας οδηγός εκτελεί διαδρομή που αναφέρεται στο άρθρο 276 ή 277 της παρούσας συμφωνίας, οι κανόνες του παρόντος τμήματος εφαρμόζονται για οποιαδήποτε δραστηριότητα οδικών μεταφορών εκτελεί ο εν λόγω οδηγός.
3. Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται:
 - α) όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους· ή
 - β) από την 1η Ιουλίου 2026, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου, υπερβαίνει τους 2,5 τόνους.

4. Το παρόν τμήμα δεν εφαρμόζεται όσον αφορά τη μεταφορά από:
- α) οχήματα ή συνδυασμούς 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 χιλιόμετρα 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·
 - β) οχήματα των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 40 km/h·
 - 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 που χρησιμοποιούνται σε κατάσταση 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 δοκιμές επί της οδού για λόγους τεχνικής βελτίωσης, επισκευής ή συντήρησης, και νέα ή μεταποιημένα οχήματα που δεν έχουν ακόμα τεθεί σε κυκλοφορία·

- η) οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, 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· ή
- 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 εμπορευμάτων.

ΑΡΘΡΟ 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «οδική μεταφορά»: κάθε διαδρομή εκτελούμενη, εν μέρει ή πλήρως, επί οδών ανοικτών στο κοινό, από όχημα με ή χωρίς φορτίο·
- β) «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·
- γ) «άλλη εργασία»: όλες οι δραστηριότητες που ορίζονται ως χρόνος εργασίας στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) του μέρους Β τμήμα 3, εκτός από την «οδήγηση», καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη, εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών·

- δ) «ανάπαυση»: κάθε περίοδος χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του·
- ε) «περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης»: καθημερινή περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του και η οποία καλύπτει μια «κανονική περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης» και μια «μειωμένη περίοδο ημερήσιας ανάπαυσης»:
- i) «κανονική περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης»: κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή, διάρκειας τουλάχιστον 11 ωρών, η οποία μπορεί να ληφθεί σε δύο περιόδους, η πρώτη από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον τρεις ώρες χωρίς διακοπή και η δεύτερη τουλάχιστον 9 ώρες χωρίς διακοπή· και
 - ii) «μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης»: κάθε περίοδος ανάπαυσης μικρότερη των 11 ωρών, αλλά διάρκειας τουλάχιστον 9 ωρών·
- στ) «περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης»: εβδομαδιαία περίοδος, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του και η οποία καλύπτει την «κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης» και τη «μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης»:
- i) «κανονική περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης»: κάθε περίοδος ανάπαυσης, διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών· και
 - ii) «μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης»: κάθε περίοδος ανάπαυσης χωρίς διακοπή διάρκειας μικρότερης των 45 ωρών, η οποία μπορεί, με την επιφύλαξη των όρων του άρθρου 6 παράγραφοι 6 και 7 να συντομευθεί σε τουλάχιστον 24 συνεχόμενες ώρες·
- ζ) «εβδομάδα»: η χρονική περίοδος από τη Δευτέρα, ώρα 00.00 έως την Κυριακή, ώρα 24.00·

- η) «χρόνος οδήγησης»: η διάρκεια της δραστηριότητας οδήγησης όπως καταγράφεται:
- i) αυτόματα ή ημιαυτόματα από τον ταχογράφο, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία ε), στ), ζ) και η) του μέρους Β τμήμα 4 του παρόντος παραρτήματος· ή
 - ii) διά χειρός, όπως απαιτείται από το άρθρο 9 παράγραφος 2 και από το άρθρο 11 του μέρους Β τμήμα 4 του παρόντος παραρτήματος·
- θ) «ημερήσιος χρόνος οδήγησης»: το σύνολο του χρόνου 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·
- ι) «εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης»: το σύνολο του χρόνου οδήγησης που σωρεύεται κατά τη διάρκεια μιας εβδομάδας·
- ια) «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος»: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος όταν είναι πλήρως φορτωμένο·
- ιβ) «πολλαπλή επάνδρωση»: όταν στο όχημα είναι παρών τουλάχιστον ένας δεύτερος οδηγός σε κάθε περίοδο οδήγησης μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης ή μεταξύ μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης και μιας 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·
- ιγ) «περίοδος οδήγησης»: είναι η σωρευτική διάρκεια οδήγησης από τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει να οδηγεί έπειτα από χρόνο ανάπαυσης ή εγκεκριμένο διάλειμμα έως ότου λάβει περίοδο ανάπαυσης ή διάλειμμα· η περίοδος οδήγησης μπορεί να είναι συνεχής ή διακεκομμένη.

ΑΡΘΡΟ 3

Απαιτήσεις για τους βοηθούς οδηγών

Το ελάχιστο όριο ηλικίας για τους βοηθούς οδηγών είναι το 18ο έτος συμπληρωμένο. Ωστόσο, έκαστο Μέρος και, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος μπορεί να μειώσει το ελάχιστο όριο ηλικίας για τους βοηθούς οδηγών στα 16 έτη, υπό την προϋπόθεση ότι η μείωση προορίζεται για επαγγελματική κατάρτιση και γίνεται στο πλαίσιο των εθνικών διατάξεων του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, και, όσον αφορά την Ένωση, του κράτους μέλους σε θέματα απασχόλησης.

ΑΡΘΡΟ 4

Χρόνοι οδήγησης

1. Ο ημερήσιος χρόνος οδήγησης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις εννέα 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 πρέπει να υπερβαίνει τις 56 ώρες και δεν πρέπει να οδηγεί σε υπέρβαση του μέγιστου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας των 60 ωρών.

3. Ο συνολικός χρόνος οδήγησης, ο οποίος σωρεύεται κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών εβδομάδων, δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 90 ώρες.

4. Οι ημερήσιοι και εβδομαδιαίοι χρόνοι οδήγησης περιλαμβάνουν τον συνολικό χρόνο οδήγησης στο έδαφος των Μερών.
5. Ο οδηγός καταγράφει ως «άλλη εργασία» οποιονδήποτε χρόνο που περιγράφεται στο άρθρο 2 στοιχείο γ) του παρόντος τμήματος, καθώς και οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες σε περίπτωση που ο οδηγός δεν υποχρεούται να καταγράφει τον χρόνο οδήγησης, και καταγράφει οποιεσδήποτε περιόδους «διαθεσιμότητας», κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 σημείο 2 του μέρους Β τμήμα 3, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημείο iii) του μέρους Β τμήμα 4. Η καταγραφή αυτή γίνεται χειρογράφως σε φύλλο καταγραφής ή σε εκτυπωμένο αντίγραφο ή διά χειρός μέσω της συσκευής ελέγχου.

ΑΡΘΡΟ 5

Διαλείμματα

Έπειτα από περίοδο οδήγησης τεσσαρισημίσι 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.

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.

ΑΡΘΡΟ 6

Ανάπαυση

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 χωρίς όμως να υπερβαίνει τις 11 ώρες, 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 από την παράγραφο 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 δύο διαδοχικών εβδομάδων, 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 εικοσιτετραώρου διάρκειας.

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

7. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 6, ο οδηγός που εκτελεί διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων, εκτός του εδάφους του Μέρους του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα ή, όσον αφορά τους οδηγούς οδικών εμπορευματικών μεταφορέων της Ένωσης, εκτός του εδάφους του κράτους μέλους του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα, μπορεί να λαμβάνει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης με την προϋπόθεση ότι ο οδηγός λαμβάνει, σε οποιεσδήποτε τέσσερις διαδοχικές εβδομάδες, τουλάχιστον τέσσερις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, τουλάχιστον οι δύο από τις οποίες είναι κανονικές περιόδοι 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 εδάφους του Μέρους του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα και του τόπου κατοικίας του οδηγού ή, στην περίπτωση της Ένωσης, εκτός του εδάφους του κράτους μέλους του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα και της χώρας του τόπου κατοικίας του οδηγού.

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

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

9. Οι κανονικές περίοδοι εβδομαδιαίας ανάπαυσης και οποιαδήποτε 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 διαμονής εκτός του οχήματος καλύπτονται από τον εργοδότη.

10. Οι επιχειρήσεις μεταφορών οργανώνουν 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 ανάπαυσής του, στο Γιβραλτάρ και, στην περίπτωση της Ένωσης, στο κράτος μέλος εγκατάστασης του εργοδότη, ή ώστε να μπορούν να επιστρέφουν 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.

Ωστόσο, όταν ο οδηγός έχει λάβει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης σύμφωνα με την παράγραφο 7, 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.

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

12. Κατά παρέκκλιση, 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 δρομολόγιο έχει προγραμματιστεί για οκτώ ή περισσότερες ώρες· και
- β) ο οδηγός έχει πρόσβαση σε καμπίνα ύπνου στο πορθμείο ή στον σιδηρόδρομο.

13. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό για να μεταβεί στην τοποθεσία όπου θα αναλάβει ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος τμήματος ή για να επιστρέψει από την εν λόγω τοποθεσία η οποία 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.

14. Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό οχήματος οδηγώντας όχημα που δεν εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος τμήματος προς ή από ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος τμήματος 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».

Ευθύνη των οδικών εμπορευματικών μεταφορέων

1. Ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας ενός Μέρους 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 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 τμήματος.
2. Ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας ενός Μέρους οργανώνει τις οδικές μεταφορές και δίδει κατάλληλες οδηγίες στον οδηγό προκειμένου να διασφαλίζεται η τήρηση των διατάξεων του παρόντος τμήματος.
3. Ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας ενός Μέρους είναι υπεύθυνος για τις παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς του μεταφορέα, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος του έτερου Μέρους.

Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των Μερών να θεωρούν εξ ολοκλήρου υπεύθυνους τους οδικούς εμπορευματικούς μεταφορείς, τα Μέρη δύνανται να εξαρτούν την εν λόγω ευθύνη από την παράβαση, εκ μέρους του μεταφορέα, των παραγράφων 1 και 2. Τα Μέρη δύνανται να εξετάζουν οποιοδήποτε στοιχείο που ενδέχεται να αποδεικνύει ότι ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας δεν μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος για τη διαπραχθείσα παράβαση.

4. Οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς, οι αποστολείς, οι μεταφορείς φορτίων, οι εργολάβοι, οι υπεργολάβοι και τα γραφεία απασχόλησης οδηγών εξασφαλίζουν ότι τα συμβατικά συμφωνούμενα ωράρια δρομολογίων πληρούν το παρόν τμήμα.

5. Ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας ο οποίος χρησιμοποιεί οχήματα εφοδιασμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχεία στ), ζ) ή η) του μέρους Β τμήμα 4, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος τμήματος:

- i) εξασφαλίζει ότι όλα τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται από τη μονάδα επί οχήματος και την κάρτα οδηγού με τη συχνότητα που ορίζει το Μέρος. Επίσης, ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας τηλεφορτώνει τα σχετικά δεδομένα συχνότερα ώστε να εξασφαλίζεται ότι τηλεφορτώνονται όλα τα δεδομένα που αφορούν δραστηριότητες που εκτελούνται από τον εν λόγω μεταφορέα ή για λογαριασμό του· και
- ii) εξασφαλίζει ότι όλα τα δεδομένα που τηλεφορτώνονται από τη μονάδα επί οχήματος και την κάρτα 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 του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ο όρος «τηλεφόρτωση» ερμηνεύεται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του μέρους Γ τμήμα 2.

Η μέγιστη περίοδος εντός της οποίας τα σχετικά δεδομένα τηλεφορτώνονται δυνάμει του σημείου

- i) της παρούσας παραγράφου είναι 90 ημέρες για τα δεδομένα από τη μονάδα επί οχήματος και 28 ημέρες από την κάρτα οδηγού.

ΑΡΘΡΟ 8

Εξαιρέσεις

1. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια και για να μπορέσει το όχημα να φθάσει σε κατάλληλο τόπο στάθμευσης, ο οδηγός μπορεί να παρεκκλίνει από τα άρθρα 4, 5 και 6 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.
2. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, ο οδηγός δύναται, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να παρεκκλίνει επίσης από το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2 και το άρθρο 6 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.

Υπό τους ίδιους όρους, ο οδηγός μπορεί να υπερβεί τον ημερήσιο και τον εβδομαδιαίο χρόνο 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 κανονική 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 σε 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.

3. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια, κάθε Μέρος και, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος, δύναται να χορηγεί εξαιρέσεις από τα άρθρα 3 έως 6 και να καθιστά τις εξαιρέσεις αυτές αντικείμενο μεμονωμένων προϋποθέσεων στο έδαφός του ή κατόπιν συναίνεσης του έτερου Μέρους, στο έδαφος του έτερου Μέρους, 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 τους ιδιωτικούς οδικούς εμπορευματικούς μεταφορείς·
- β) οχήματα που χρησιμοποιούνται ή μισθώνονται χωρίς οδηγό από γεωργικές, δενδροκτηπευτικές, 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 για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας. Τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται μόνον σε ακτίνα 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·
- ε) οχήματα που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε νησιά επιφανείας κάτω των 2 300 τετραγωνικών χιλιομέτρων και μη συνδεδεμένα με την ηπειρωτική χώρα με γέφυρα, διάβαση ή σήραγγα που να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από αυτοκίνητα οχήματα·

- στ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε ακτίνα 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 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·
- η) ειδικά οχήματα που μεταφέρουν τον εξοπλισμό τσίρκων ή πανηγυριών·
- θ) οχήματα με ειδικό εξοπλισμό για κινητά προγράμματα, πρωταρχικός σκοπός των οποίων είναι η χρήση τους ως εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων όταν είναι σταθμευμένα·
- ι) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή γάλακτος από αγροκτήματα και/ή για την επιστροφή στα αγροκτήματα των δοχείων γάλακτος ή των γαλακτοκομικών προϊόντων που προορίζονται για τη διατροφή των ζώων·
- ια) ειδικά οχήματα μεταφοράς χρημάτων και/ή τιμαλφών·
- ιβ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ζωικών αποβλήτων ή σφαγίων που δεν προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση·
- ιγ) οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε οδούς εντός εγκαταστάσεων κεντρικών σταθμών, όπως είναι οι λιμένες, οι λιμένες για συνδυασμένες μεταφορές και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί·

- ιδ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά ζώντων ζώων από αγροκτήματα σε τοπικές αγορές και αντιστρόφως ή από αγορές προς τοπικά σφαγεία σε ακτίνα έως 100 χιλιομέτρων·
- ιε) 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· και
- ιστ) οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση έτοιμου σκυροδέματος.

4. Υπό την προϋπόθεση ότι δεν τίθενται σε κίνδυνο οι συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς και η οδική ασφάλεια και ότι τηρούνται τα όρια που ορίζονται στο άρθρο 3 του μέρους Β τμήμα 3, ένα Μέρος, και στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος, δύναται να χορηγεί προσωρινές εξαιρέσεις από τα άρθρα 4, 5 και 6 του παρόντος τμήματος στις μεταφορές που εκτελούνται σε εξαιρετικές περιπτώσεις σύμφωνα με τη διαδικασία που εφαρμόζεται στο εν λόγω Μέρος.

Οι προσωρινές εξαιρέσεις δικαιολογούνται δεόντως και κοινοποιούνται αμέσως στο έτερο Μέρος. Η ειδική επιτροπή οικονομίας και εμπορίου καθορίζει τους τρόπους της εν λόγω ειδοποίησης. Κάθε μέρος δημοσιεύει αμέσως τις εν λόγω πληροφορίες σε δημόσιο ιστότοπο και διασφαλίζει ότι στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του επιβολής του νόμου λαμβάνεται υπόψη μια εξαίρεση που έχει χορηγηθεί από το έτερο Μέρος.

ΤΜΗΜΑ 3

ΧΡΟΝΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

ΑΡΘΡΟ 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται σε μετακινούμενους εργαζομένους που απασχολούνται από οδικούς εμπορευματικούς μεταφορείς των Μερών, οι οποίοι εκτελούν διαδρομές που αναφέρονται στα άρθρα 276 και 277 της παρούσας συμφωνίας.

Το παρόν τμήμα εφαρμόζεται επίσης στους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς.

2. Το παρόν τμήμα συμπληρώνει τις διατάξεις του μέρους Β τμήμα 2 το οποίο υπερισχύει των διατάξεων του παρόντος τμήματος.

3. Ένα Μέρος δύναται να μην εφαρμόζει το παρόν τμήμα στους μετακινούμενους εργαζομένους και τους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς.

4. Σε περίπτωση που ένα Μέρος δεν εφαρμόζει το παρόν τμήμα βάσει της παραγράφου 3, το εν λόγω Μέρος ενημερώνει το έτερο Μέρος.

ΑΡΘΡΟ 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1) «χρόνος εργασίας»:

α) στην περίπτωση των μετακινούμενων εργαζομένων: κάθε περίοδος από την έναρξη έως τη λήξη της εργασίας, εντός της οποίας ο μετακινούμενος εργαζόμενος βρίσκεται στη θέση εργασίας του/της, στη διάθεση του εργοδότη και ασκεί τα καθήκοντα ή τις δραστηριότητές του/της, ήτοι:

— ο χρόνος που αφιερώνεται σε κάθε δραστηριότητα οδικής μεταφοράς, ιδιαίτερα δε στις ακόλουθες:

i) οδήγηση·

ii) φόρτωση και εκφόρτωση·

iii) συνδρομή των επιβατών κατά την επιβίβαση και αποβίβασή τους από τα οχήματα·

iv) καθαρισμό και τεχνική συντήρηση των οχημάτων· και

v) όλες τις άλλες εργασίες που αποσκοπούν στην ασφάλεια του οχήματος και του φορτίου του ή στην εκπλήρωση των νόμιμων ή κανονιστικών υποχρεώσεων που συνδέονται άμεσα με τη διεξαγόμενη μεταφορά, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου της φόρτωσης και εκφόρτωσης, των διοικητικών διατυπώσεων με την αστυνομία, τα τελωνεία, τις υπηρεσίες μετανάστευσης κ.λπ., και

- οι περίοδοι κατά τις οποίες ο/η οδηγός δεν μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του/της και οφείλει να ευρίσκεται στη θέση εργασίας του/της, έτοιμος να αναλάβει τη συνήθη εργασία του, εκτελώντας ορισμένα καθήκοντα που συνδέονται με την υπηρεσία, ιδίως κατά τις περιόδους αναμονής φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όταν δεν μπορεί να εκτιμηθεί εκ των προτέρων η προβλεπόμενη διάρκειά τους, δηλαδή είτε πριν από την αναχώρηση ή ακριβώς πριν από την πραγματική έναρξη της εν λόγω περιόδου, είτε σύμφωνα με τους γενικούς όρους που έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης με τους κοινωνικούς εταίρους και/ή οι οποίοι ορίζονται στη νομοθεσία των Μερών.

- β) στην περίπτωση των αυτοαπασχολούμενων οδηγών, ο ίδιος ορισμός εφαρμόζεται για το χρόνο από την έναρξη έως τη λήξη της εργασίας, κατά τη διάρκεια της οποίας ο/η αυτοαπασχολούμενος/-η οδηγός βρίσκεται στον τόπο εργασίας του/της, στη διάθεση του πελάτη και ασκεί τα καθήκοντά του ή δραστηριότητες διαφορετικές από τις γενικές διοικητικές εργασίες που δεν είναι άμεσα συνδεδεμένες με τη συγκεκριμένη εκτέλεση της μεταφοράς.

Εξαιρούνται από τον χρόνο εργασίας τα διαλείμματα κατά το άρθρο 4, ο χρόνος ανάπαυσης κατά το άρθρο 5, καθώς και οι περίοδοι υποχρέωσης διαθεσιμότητας κατά το σημείο (2) του παρόντος άρθρου, με την επιφύλαξη της νομοθεσίας των Μερών ή συμφωνιών μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, που προβλέπουν αντιστάθμιση ή περιορισμό των περιόδων αυτών.

2) «περίοδοι υποχρέωσης διαθεσιμότητας»:

- οι περίοδοι πέραν των διαλειμμάτων και του χρόνου ανάπαυσης, κατά τις οποίες ο μετακινούμενος εργαζόμενος δεν οφείλει μεν να παραμένει στη θέση εργασίας του/της, πρέπει όμως να είναι διαθέσιμος για να αποκρίνεται σε ενδεχόμενες κλήσεις για ανάληψη ή συνέχιση της οδήγησης ή για εκτέλεση άλλων εργασιών. Ειδικότερα, οι εν λόγω «περίοδοι υποχρέωσης διαθεσιμότητας» περιλαμβάνουν τις περιόδους κατά τις οποίες ο μετακινούμενος εργαζόμενος συνοδεύει όχημα μεταφερόμενο με πορθμείο ή με σιδηρόδρομο, καθώς και τις περιόδους αναμονής στα σύνορα και αυτές που οφείλονται σε απαγορεύσεις της κυκλοφορίας.

Οι περίοδοι αυτές και η προβλεπόμενη διάρκειά τους πρέπει να γνωστοποιούνται εκ των προτέρων στον μετακινούμενο εργαζόμενο, είτε πριν από την αναχώρηση ή ακριβώς πριν από την πραγματική έναρξη της εν λόγω περιόδου είτε σύμφωνα με τους γενικούς όρους που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των κοινωνικών εταίρων και/ή βάσει της νομοθεσίας των Μερών.

- για τους μετακινούμενους εργαζομένους οι οποίοι οδηγούν εκ περιτροπής, ο χρόνος κατά τον οποίο ο εργαζόμενος βρίσκεται στη θέση του συνοδηγού ή σε κουκέτα, ενώ το όχημα ευρίσκεται εν κινήσει.

3) «θέση εργασίας»:

- ο τόπος όπου βρίσκεται η βασική εγκατάσταση του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα στην οποία εκτελεί καθήκοντα ο εκτελών κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, καθώς και οι διάφορες δευτερεύουσες εγκαταστάσεις του μεταφορέα, είτε αυτές συμπίπτουν είτε όχι με την έδρα του ή τις βασικές του εγκαταστάσεις,
- το όχημα το οποίο χρησιμοποιεί ο εκτελών κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών όταν εκτελεί καθήκοντα, και
- κάθε άλλος χώρος όπου εκτελούνται οι δραστηριότητες που συνδέονται με τη διενέργεια της μεταφοράς.

- 4) «μετακινούμενος εργαζόμενος»: για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, κάθε εργαζόμενος, ο οποίος ανήκει στο μετακινούμενο προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των ασκουμένων και των μαθητευομένων, και ο οποίος είναι στην υπηρεσία μιας επιχείρησης που εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων στο έδαφος του έτερου Μέρους.

- 5) «αυτοαπασχολούμενος οδηγός»: κάθε πρόσωπο του οποίου η κύρια επαγγελματική δραστηριότητα συνίσταται στην οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων, για λογαριασμό τρίτου, και το οποίο έχει την ελευθερία να εργάζεται αυτόνομα και δεν συνδέεται με εργοδότη με σύμβαση εργασίας ή με οποιαδήποτε άλλη μορφή ιεραρχικής εργασιακής σχέσης και είναι ελεύθερο να οργανώνει τις σχετικές δραστηριότητες, του οποίου το εισόδημα εξαρτάται άμεσα από τα πραγματοποιούμενα κέρδη και έχει την ελευθερία, ατομικά ή μέσω συνεργασίας με άλλους αυτοαπασχολούμενους οδηγούς, να έχει εμπορικές σχέσεις με διάφορους πελάτες.

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, οι οδηγοί που δεν ανταποκρίνονται στα εν λόγω κριτήρια υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις και απολαμβάνουν των ιδίων δικαιωμάτων με εκείνα που προβλέπονται για τους μετακινούμενους εργαζομένους από το παρόν τμήμα·

- 6) «εκτελών κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών»: κάθε μετακινούμενος εργαζόμενος ή αυτοαπασχολούμενος οδηγός που εκτελεί τέτοιες δραστηριότητες·
- 7) «εβδομάδα»: η χρονική περίοδος από τη Δευτέρα, ώρα 00.00 έως την Κυριακή, ώρα 24:00·
- 8) «νυκτερινή περίοδος»: κάθε περίοδος τουλάχιστον τεσσάρων ωρών, όπως ορίζεται από την εθνική νομοθεσία, μεταξύ 00.00 και 07.00· και
- 9) «νυκτερινή εργασία»: κάθε εργασία που εκτελείται κατά τη νυκτερινή περίοδο.

ΑΡΘΡΟ 3

Μέγιστος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας

1. Κάθε Μέρος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι ο μέσος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας δεν υπερβαίνει τις 48 ώρες. Ο μέγιστος εβδομαδιαίος χρόνος εργασίας μπορεί να αυξηθεί σε 60 ώρες, εφόσον δεν σημειώνεται, εντός τετραμήνου, υπέρβαση του μέσου όρου των 48 ωρών την εβδομάδα.
2. Κάθε Μέρος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι ο χρόνος εργασίας για λογαριασμό διαφόρων εργοδοτών συνιστά το σύνολο των ωρών εργασίας. Ο εργοδότης ζητεί γραπτώς από τον μετακινούμενο εργαζόμενο λογαριασμό του χρόνου εργασίας που εκτελεί για άλλο εργοδότη. Ο μετακινούμενος εργαζόμενος παρέχει τις πληροφορίες αυτές γραπτώς.

ΑΡΘΡΟ 4

Διαλείμματα

Κάθε Μέρος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίζει ότι, με την επιφύλαξη των διατάξεων του μέρους Β τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος, τα άτομα που εκτελούν κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών δεν εργάζονται πάνω από έξι διαδοχικές ώρες χωρίς διάλειμμα. Ο χρόνος εργασίας διακόπτεται από διάλειμμα τουλάχιστον 30 λεπτών, εάν το σύνολο των ωρών εργασίας κυμαίνεται μεταξύ έξι και εννέα ωρών, και τουλάχιστον 45 λεπτών, εάν το σύνολο των ωρών εργασίας υπερβαίνει τις εννέα ώρες.

Τα διαλείμματα μπορούν να υποδιαιρούνται σε περιόδους διάρκειας τουλάχιστον 15 λεπτών η καθεμία.

ΑΡΘΡΟ 5

Περίοδοι ανάπαυσης

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, οι μαθητευόμενοι και ασκούμενοι που βρίσκονται στην υπηρεσία μιας επιχείρησης η οποία εκτελεί οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στο έδαφος του έτερου Μέρους, υπόκεινται —όσον αφορά την περίοδο ανάπαυσης— στις ίδιες διατάξεις με εκείνες στις οποίες υπόκεινται και οι άλλοι μετακινούμενοι εργαζόμενοι, δυνάμει του μέρους Β τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος.

ΑΡΘΡΟ 6

Νυκτερινή εργασία

Κάθε Μέρος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα ώστε:

- α) εάν εκτελείται νυκτερινή εργασία, ο καθημερινός χρόνος εργασίας δεν υπερβαίνει τις 10 ώρες ανά 24ωρο· και
- β) για τη νυκτερινή εργασία χορηγείται αποζημίωση σύμφωνα με τις εθνικές νομοθετικές διατάξεις, τις συλλογικές συμβάσεις, τις συμφωνίες μεταξύ κοινωνικών εταίρων και/ή την εθνική πρακτική, και εφόσον η αποζημίωση αυτή, ως εκ της φύσεώς της, δεν θέτει σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια.

ΑΡΘΡΟ 7

Παρεκκλίσεις

1. Παρεκκλίσεις από τα άρθρα 3 και 6 μπορούν να εγκρίνονται, για αντικειμενικούς ή τεχνικούς λόγους ή λόγους σχετικούς με την οργάνωση της εργασίας, μέσω συλλογικών συμβάσεων, συμφωνιών μεταξύ των κοινωνικών εταίρων ή, εφόσον αυτό δεν είναι δυνατόν, μέσω νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων, υπό την προϋπόθεση ότι έχει πραγματοποιηθεί διαβούλευση με τους εκπροσώπους των ενδιαφερομένων κοινωνικών εταίρων και έχουν καταβληθεί προσπάθειες που ενθαρρύνουν όλες τις σχετικές μορφές κοινωνικού διαλόγου.
2. Η ευχέρεια παρέκκλισης από το άρθρο 3 δεν μπορεί να καταλήγει στον καθορισμό περιόδου αναφοράς άνω των έξι μηνών, για τον υπολογισμό του μέγιστου μέσου εβδομαδιαίου χρόνου εργασίας των 48 ωρών.
3. Η ειδική επιτροπή οικονομίας και εμπορίου ενημερώνεται για τις παρεκκλίσεις που εφαρμόζονται από ένα Μέρος σύμφωνα με την παράγραφο 1.

ΑΡΘΡΟ 8

Πληροφόρηση και τήρηση αρχείου

Κάθε Μέρος διασφαλίζει ότι:

- α) οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι ενημερώνονται για τις σχετικές εθνικές διατάξεις, τον εσωτερικό κανονισμό του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα και τις συμφωνίες μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, και ιδίως τις συλλογικές συμβάσεις και τυχόν επιχειρησιακές συμφωνίες, που συνάπτονται βάσει του παρόντος τμήματος· και
- β) καταγράφεται ο χρόνος εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών. Τα αρχεία φυλάσσονται τουλάχιστον επί δύο έτη μετά τη λήξη της καλυπτόμενης περιόδου. Οι εργοδότες είναι υπεύθυνοι για την καταγραφή του χρόνου εργασίας των μετακινούμενων εργαζομένων. Κατόπιν αιτήσεως, ο εργοδότης παρέχει στους μετακινούμενους εργαζομένους αντίγραφο του αρχείου όπου έχουν καταγραφεί οι ώρες εργασίας.

ΑΡΘΡΟ 9

Ευνοϊκότερες εθνικές διατάξεις

Το παρόν τμήμα δεν θίγει το δικαίωμα έκαστου Μέρους να εφαρμόζει ή να θεσπίζει ευνοϊκότερες νομοθετικές, κανονιστικές ή διοικητικές διατάξεις για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών, ή το δικαίωμα του να διευκολύνει ή να επιτρέπει την εφαρμογή συλλογικών συμβάσεων ή άλλων συμφωνιών μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, ευνοϊκότερων για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των μετακινούμενων εργαζομένων. Οι εν λόγω διατάξεις πρέπει να εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν συνεπάγεται διακρίσεις.

ΤΜΗΜΑ 4

ΧΡΗΣΗ ΤΑΧΟΓΡΑΦΩΝ ΑΠΟ ΟΔΗΓΟΥΣ

ΑΡΘΡΟ 1

Αντικείμενο και αρχές

Το παρόν τμήμα ορίζει τις απαιτήσεις για τους οδηγούς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του μέρους Β τμήμα 2 όσον αφορά τη χρήση των ταχογράφων που αναφέρονται στο άρθρο 280 στοιχείο β) της παρούσας συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, εφαρμόζονται οι ορισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 2 του μέρους Β τμήμα 2.
2. Επιπρόσθετα των ορισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:
 - α) «ταχογράφος» ή «συσκευή ελέγχου»: ο εξοπλισμός που προορίζεται για εγκατάσταση σε οχήματα οδικών μεταφορών για αυτόματα ή ημιαυτόματα απεικόνιση, καταγραφή, εκτύπωση, αποθήκευση και έκδοση στοιχείων που αφορούν την κίνηση, περιλαμβανομένης της ταχύτητας, των εν λόγω οχημάτων και στοιχείων για ορισμένες περιόδους δραστηριότητας των οδηγών τους·

- β) «φύλλο καταγραφής»: το φύλλο που προορίζεται για την αναφορά και τη διατήρηση καταγραφόμενων δεδομένων, το οποίο τοποθετείται σε αναλογικό ταχογράφο και επί του οποίου οι μηχανισμοί εγγραφής του αναλογικού ταχογράφου καταγράφουν συνεχόμενα τις πληροφορίες που πρέπει να καταγράφονται·
- γ) «κάρτα ταχογράφου»: η ευφυής κάρτα που προορίζεται να χρησιμοποιείται μαζί με τον ταχογράφο, η οποία επιτρέπει την ταυτοποίηση από τον ταχογράφο του ρόλου του κατόχου της και την τηλεφόρτωση και αποθήκευση δεδομένων·
- δ) «κάρτα οδηγού»: η κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρμόδιες αρχές Μέρους σε συγκεκριμένο οδηγό, η οποία ταυτοποιεί τον οδηγό και επιτρέπει την αποθήκευση δεδομένων της δραστηριότητας του οδηγού·
- ε) «αναλογικός ταχογράφος»: ο ταχογράφος που συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, όπως προσαρμόστηκε από το προσάρτημα 27-B-4-1·
- στ) «ψηφιακός ταχογράφος»: ο ταχογράφος που συμμορφώνεται με ένα από τα ακόλουθα σύνολα προδιαγραφών, όπως προσαρμόστηκαν από το προσάρτημα 27-B-4-2:
- παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που εφαρμόζεται έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011·
 - παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2011· ή
 - παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2012·

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 εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/165/oj>).

- ζ) «ευφυής ταχογράφος 1»: ο ταχογράφος που συμμορφώνεται με το παράρτημα ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής¹ που εφαρμόζεται από τις 15 Ιουνίου 2019 έως και τις 20 Αυγούστου 2023, όπως προσαρμόστηκε από το προσάρτημα 27-B-4-3·
- η) «ευφυής ταχογράφος 2»: ο ταχογράφος που συμμορφώνεται με το παράρτημα ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799, όπως προσαρμόστηκε από το προσάρτημα 27-B-4-4·
- θ) «αστοχία»: η μη φυσιολογική λειτουργία η οποία ανιχνεύθηκε από τον ψηφιακό ταχογράφο και η οποία μπορεί να προκλήθηκε από απόπειρα εξαπάτησης· και
- ι) «άκυρη κάρτα»: κάρτα που διαπιστώθηκε ελαττωματική ή της οποίας η αρχική επαλήθευση ταυτότητας απορρίφθηκε ή της οποίας δεν έχει ακόμη επέλθει η ημερομηνία έναρξης ισχύος ή της οποίας έχει παρέλθει η ημερομηνία λήξης.

ΑΡΘΡΟ 3

Χρήση κάρτας οδηγού

1. Η κάρτα οδηγού είναι προσωπική.
2. Ένας οδηγός επιτρέπεται να είναι κάτοχος μιας μόνο έγκυρης κάρτας οδηγού και εξουσιοδοτείται να χρησιμοποιεί μόνο την προσωπική του/της κάρτα οδηγού. Ο οδηγός δεν πρέπει να χρησιμοποιεί κάρτα οδηγού που είναι ελαττωματική ή της οποίας η ισχύς έχει λήξει.

¹ 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 ΕΕ L 139 της 26.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

ΑΡΘΡΟ 4

Έκδοση κάρτας οδηγού

1. Ζητείται κάρτα οδηγού από την αρμόδια αρχή του Μέρους όπου ο οδηγός έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του/της.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «συνήθης τόπος κατοικίας» νοείται ο τόπος όπου διαμένει συνήθως το πρόσωπο, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, στην περίπτωση προσώπου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ του εν λόγω προσώπου και του τόπου όπου κατοικεί.

Ωστόσο, ο συνήθης τόπος κατοικίας προσώπου του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο άλλον από τον τόπο των προσωπικών του δεσμών και ο οποίος για τον λόγο αυτό υποχρεώνεται να διαμένει διαδοχικά σε διάφορους τόπους ευρισκόμενους στα δύο Μέρη θεωρείται ότι είναι ο τόπος των προσωπικών του δεσμών, με την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά. Αυτός ο τελευταίος όρος δεν χρειάζεται να πληρούται εάν ο οδηγός διαμένει σε ένα από τα Μέρη για αποστολή καθορισμένης διάρκειας.

3. Οι οδηγοί αποδεικνύουν με κάθε κατάλληλο τρόπο τον συνήθη τόπο κατοικίας τους, ιδίως με το δελτίο ταυτότητάς τους ή με οποιοδήποτε άλλο έγκυρο έγγραφο.

ΑΡΘΡΟ 5

Ανανέωση κάρτας οδηγού

Εφόσον ένας οδηγός επιθυμεί την ανανέωση της κάρτας οδηγού του/της, υποβάλλει αίτηση στις αρμόδιες αρχές του Μέρους όπου έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του/της το αργότερο 15 εργάσιμες ημέρες πριν από την ημερομηνία λήξης της κάρτας.

ΑΡΘΡΟ 6

Χρήση κάρτας οδηγού και φύλλα καταγραφής

1. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν φύλλα καταγραφής ή κάρτες οδηγού σε κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού δεν αφαιρούνται πριν από το πέρας της ημερήσιας περιόδου εργασίας, εκτός αν η αφαίρεσή τους επιτρέπεται με άλλο τρόπο ή απαιτείται προκειμένου να εισαχθεί το σύμβολο της χώρας μετά από διέλευση συνόρων. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για να καλύπτουν περίοδο μεγαλύτερη από εκείνη για την οποία έχουν προβλεφθεί.
2. Οι οδηγοί προστατεύουν κατάλληλα τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού και δεν χρησιμοποιούν ακάθαρτα ή φθαρμένα φύλλα καταγραφής ή κάρτες οδηγού. Ο οδηγός διασφαλίζει ότι, λαμβάνοντας υπόψη τη διάρκεια της υπηρεσίας, η εκτύπωση των δεδομένων από τον ταχογράφο, κατόπιν αιτήματος του ελεγκτή, μπορεί να πραγματοποιηθεί ορθά σε περίπτωση ελέγχου.

3. Εάν, λόγω απομάκρυνσής του από το όχημα, ο οδηγός δεν μπορεί να χρησιμοποιήσει τον ταχογράφο με τον οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα, οι χρονικές περίοδοι της παραγράφου 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv):

- α) εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με αναλογικό ταχογράφο, καταχωρίζονται στο φύλλο καταγραφής, είτε χειρόγραφα είτε με αυτόματη καταγραφή ή άλλως και κατά τρόπο ευανάγνωστο χωρίς να μπουτζουρωθεί το φύλλο καταγραφής· ή
- β) εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με ψηφιακό ταχογράφο, ευφυή ταχογράφο 1 ή ευφυή ταχογράφο 2, καταχωρίζονται στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταγραφής που διαθέτει ο ταχογράφος.

Έκαστο Μέρος δεν επιβάλλει στους οδηγούς την υποχρέωση επίδειξης εντύπων που πιστοποιούν τις δραστηριότητές τους ενόσω είναι μακριά από το όχημα.

4. Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός οδηγοί σε όχημα εξοπλισμένο με ψηφιακό, ευφυή ταχογράφο 1 ή ευφυή ταχογράφο 2, κάθε οδηγός διασφαλίζει ότι η κάρτα οδηγού που διαθέτει εισάγεται στη σωστή σχισμή του ταχογράφου.

Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός οδηγοί σε όχημα εξοπλισμένο με αναλογικό ταχογράφο, οι οδηγοί κάνουν τις απαραίτητες αλλαγές στα φύλλα καταγραφής, ώστε οι σχετικές πληροφορίες να καταγράφονται στο φύλλο καταγραφής του οδηγού που οδηγεί πράγματι τη στιγμή εκείνη.

5. Οι οδηγοί:

- α) εξασφαλίζουν ότι ο χρόνος που καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής αντιστοιχεί στην επίσημη ώρα της χώρας εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος·

β) χειρίζονται τους μηχανισμούς μεταγωγής της συσκευής έτσι ώστε οι κάτωθι χρονικές περίοδοι να καταγράφονται χωριστά και ευκρινώς:

i) με το σύμβολο  : ο χρόνος οδήγησης·

ii) με το σύμβολο  : «άλλη εργασία», που υπονοεί κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός της οδήγησης, όπως ορίζει το άρθρο 2 στοιχείο α) του μέρους Β τμήμα 3 του παρόντος παραρτήματος, καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλο εργοδότη εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών·

iii) με το σύμβολο  : «διαθεσιμότητα», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο β) του μέρους Β τμήμα 3·

iv) με το σύμβολο  : διάλειμμα, ανάπαυση, ετήσια άδεια ή αναρρωτική άδεια· και

v) με το σύμβολο για «πορθμείο/σιδηρόδρομος»: Επιπλέον του συμβόλου  : η περίοδος ανάπαυσης επί του πορθμείου ή σιδηροδρόμου, όπως απαιτείται από το άρθρο 6 παράγραφος 12 του μέρους Β τμήμα 2.

6. Κάθε οδηγός οχήματος εξοπλισμένου με αναλογικό ταχογράφο εισάγει στο φύλλο καταγραφής του/της τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) κατά την έναρξη της χρησιμοποίησης του φύλλου καταγραφής - το ονοματεπώνυμο του οδηγού·

β) την ημερομηνία και τον τόπο έναρξης και λήξης της χρήσης του φύλλου καταγραφής·

- γ) τον αριθμό κυκλοφορίας κάθε οχήματος στο οποίο αναλαμβάνει υπηρεσία ο οδηγός, τόσο κατά την έναρξη της πρώτης διαδρομής που καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής και, στη συνέχεια, σε περίπτωση αλλαγής οχήματος, κατά τη διάρκεια της χρήσης του φύλλου καταγραφής·
- δ) την ένδειξη του χιλιομετρητή:
- i) κατά την έναρξη της πρώτης διαδρομής που καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής·
 - ii) στο τέλος της τελευταίας διαδρομής που καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής· και
 - iii) σε περίπτωση αλλαγής οχήματος κατά τη διάρκεια εργάσιμης ημέρας, την ένδειξη στο πρώτο όχημα στο οποίο ο οδηγός ανέλαβε υπηρεσία και την ένδειξη στο επόμενο όχημα·
- ε) την ώρα τυχόν αλλαγής οχήματος· και
- στ) το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται η ημερήσια περίοδος εργασίας του. Ο οδηγός εισάγει επίσης το σύμβολο της χώρας ή του εδάφους στα οποία εισέρχεται αφού περάσει τα σύνορα ενός κράτους μέλους και του Γιβραλτάρ, κατά την έναρξη της πρώτης στάθμευσής του στο εν λόγω κράτος μέλος ή στο Γιβραλτάρ. Αυτή η πρώτη στάση πραγματοποιείται στο πλησιέστερο σημείο ακινητοποίησης στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά. Όταν η διέλευση των συνόρων πραγματοποιείται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, ο οδηγός εισάγει το σύμβολο της χώρας στον λιμένα ή τον σταθμό άφιξης.

7. Ο οδηγός εισάγει στον ψηφιακό ταχογράφο το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται η ημερήσια περίοδος εργασίας του.

Ο οδηγός εισάγει επίσης το σύμβολο της χώρας ή του εδάφους στα οποία εισέρχεται αφού περάσει τα σύνορα ενός Μέρους ή, στην περίπτωση της Ένωσης, ενός κράτους μέλους κατά την έναρξη της πρώτης στάθμευσής του στο εν λόγω Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, στο εν λόγω κράτος μέλος. Αυτή η πρώτη στάση πραγματοποιείται στο πλησιέστερο σημείο ακινητοποίησης στα σύνορα ή αμέσως μετά από αυτά. Όταν η διέλευση των συνόρων πραγματοποιείται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο, ο οδηγός εισάγει το σύμβολο της χώρας στον λιμένα ή τον σταθμό άφιξης.

Ένα Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος επιτρέπεται να επιβάλλει στους οδηγούς οχημάτων που πραγματοποιούν μεταφορές εντός των εδαφών του να προσθέτουν στο σύμβολο της χώρας λεπτομερέστερους γεωγραφικούς προσδιορισμούς, με την προϋπόθεση ότι έκαστο Μέρος έχει κοινοποιήσει τους εν λόγω λεπτομερείς γεωγραφικούς προσδιορισμούς.

Δεν είναι απαραίτητο οι οδηγοί να εισάγουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην πρώτη πρόταση του πρώτου εδαφίου αν ο ταχογράφος καταγράφει αυτόματα τα δεδομένα της εν λόγω θέσης.

ΑΡΘΡΟ 7

Ορθή χρήση των ταχογράφων

1. Οι επιχειρήσεις μεταφορών και οι οδηγοί μεριμνούν για την ορθή λειτουργία και την κατάλληλη χρήση των ψηφιακών ταχογράφων και των καρτών οδηγού. Οι επιχειρήσεις μεταφορών και οι οδηγοί που χρησιμοποιούν αναλογικούς ταχογράφους μεριμνούν για την ορθή λειτουργία τους και την κατάλληλη χρήση των φύλλων καταγραφής.

2. Απαγορεύονται η παραποίηση, απόκρυψη, διαγραφή ή καταστροφή δεδομένων που έχουν καταγραφεί στο φύλλο καταγραφής ή έχουν αποθηκευθεί στον ταχογράφο ή στην κάρτα οδηγού, ή των εκτυπώσεων από τον ταχογράφο. Απαγορεύεται επίσης κάθε επέμβαση στον ταχογράφο, φύλλο καταγραφής ή κάρτα οδηγού που θα είχε ως συνέπεια την παραποίηση, διαγραφή ή καταστροφή δεδομένων και/ή εκτυπωμένων πληροφοριών. Στο όχημα δεν βρίσκεται καμία συσκευή που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τέτοιες επεμβάσεις.

ΑΡΘΡΟ 8

Κάρτες οδηγού που κλάπηκαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές

1. Οι εκδίδουσες αρχές των Μερών τηρούν αρχεία με τις χορηγηθείσες κάρτες οδηγού, που κλάπηκαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές για διάστημα τουλάχιστον αντίστοιχο της διάρκειας ισχύος τους.
2. Εάν η κάρτα οδηγού φθαρεί ή παρουσιάζει ελάττωμα, ο οδηγός την επιστρέφει στην αρμόδια αρχή της χώρας του συνήθους τόπου κατοικίας του. Η κλοπή της κάρτας οδηγού δηλώνεται επίσημα στις αρμόδιες αρχές του κράτους όπου κλάπηκε η κάρτα.
3. Η απώλεια της κάρτας οδηγού δηλώνεται επίσημα στις αρμόδιες αρχές του Μέρους έκδοσης και στις αρχές του Μέρους του συνήθους τόπου κατοικίας, αν είναι διαφορετικό.
4. Σε περίπτωση φθοράς, δυσλειτουργίας ή απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού, ο οδηγός υποβάλλει αίτηση, εντός επτά ημερών, για την αντικατάστασή της στις αρμόδιες αρχές του Μέρους του συνήθους τόπου κατοικίας του.

5. Υπό τις συνθήκες που ορίζονται στην παράγραφο 4, ο οδηγός επιτρέπεται να συνεχίσει να οδηγεί χωρίς κάρτα οδηγού για μέγιστη περίοδο 15 ημερών ή και για μεγαλύτερη χρονική περίοδο, εφόσον αυτό είναι απαραίτητο, προκειμένου να επιστρέψει το όχημα στη βάση του, με την προϋπόθεση ότι ο οδηγός μπορεί να αποδείξει ότι είναι αδύνατον να επιδείξει ή να χρησιμοποιήσει την κάρτα κατά το διάστημα αυτό.

ΑΡΘΡΟ 9

Φθαρμένες κάρτες οδηγού και φύλλα καταγραφής

1. Σε περίπτωση που φθαρεί φύλλο καταγραφής με καταγραφές ή κάρτα οδηγού, οι οδηγοί προσαρτούν το φθαρμένο φύλλο καταγραφής ή την κάρτα οδηγού σε τυχόν εφεδρικό φύλλο καταγραφής που χρησιμοποιείται για την αντικατάστασή του.
2. Εφόσον η κάρτα οδηγού έχει φθαρεί, δυσλειτουργεί, ή έχει απολεσθεί ή κλαπεί, ο οδηγός:
 - α) στην αρχή της διαδρομής του/της, εκτυπώνει τα στοιχεία του οχήματος που οδηγεί και καταγράφει στο εν λόγω τυπωμένο αντίγραφο:
 - i) στοιχεία που καθιστούν δυνατή την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), συμπεριλαμβανομένης της υπογραφής του· και
 - ii) τις περιόδους που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv)· και
 - β) στο τέλος της διαδρομής του, εκτυπώνει τις πληροφορίες για τις χρονικές περιόδους που καταγράφηκαν από τον ταχογράφο, καταγράφει τυχόν περιόδους εκτέλεσης άλλης εργασίας, διαθεσιμότητας και ανάπαυσης μετά την εκτύπωση της έναρξης της διαδρομής, εφόσον δεν έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο, και σημειώνει στο εν λόγω έγγραφο λεπτομέρειες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), συμπεριλαμβανομένης της υπογραφής του οδηγού.

Αρχεία που πρέπει να φέρει ο οδηγός

1. Εφόσον ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με αναλογικό ταχογράφο, πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε του ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή:

- i) τα φύλλα καταγραφής για την τρέχουσα ημέρα, καθώς και τις προηγούμενες 28 ημέρες·
- ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει· και
- iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών.

2. Εφόσον ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με ψηφιακό, ευφυή ταχογράφο 1 ή ευφυή ταχογράφο 2, πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε του ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή:

- i) την κάρτα οδηγού του·
- ii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών· και
- iii) τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στην ίδια χρονική περίοδο με αυτήν του σημείου ii), κατά τη διάρκεια της οποίας οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με αναλογικό ταχογράφο.

Από την 31η Δεκεμβρίου 2024, η περίοδος των 28 ημερών που αναφέρεται στην παράγραφο 1 σημεία i) και iii) και στην παράγραφο 2 σημείο ii) αντικαθίσταται από την περίοδο των 56 ημερών.

3. Εξουσιοδοτημένος ελεγκτής μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση προς το μέρος Β τμήμα 2 με ανάλυση των φύλλων καταγραφής, των εικονιζόμενων, εκτυπωμένων ή τηλεφορτωμένων δεδομένων που έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο ή από την κάρτα οδηγού ή, ελλείψει αυτών, οποιουδήποτε συνοδευτικού εγγράφου που δικαιολογεί τη μη τήρηση συμμόρφωσης προς διάταξη του εν λόγω τμήματος.

ΑΡΘΡΟ 11

Διαδικασίες για τους οδηγούς σε περίπτωση δυσλειτουργίας της συσκευής

Κατά τη διάρκεια της βλάβης ή της δυσλειτουργίας του ταχογράφου, ο οδηγός σημειώνει τα δεδομένα που επιτρέπουν την ταυτοποίησή του (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), και τα υπογράφει, όπως επίσης σημειώνει τις πληροφορίες για τις διάφορες χρονικές περιόδους που δεν καταγράφονται πλέον ή δεν εκτυπώνονται ορθά από τον ταχογράφο:

- α) στο φύλλο ή τα φύλλα καταγραφής· ή
- β) σε προσωρινό φύλλο που προσαρτάται στο φύλλο καταγραφής ή τηρείται μαζί με την κάρτα οδηγού.

Μέτρα επιβολής

1. Έκαστο Μέρος θεσπίζει όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί η τήρηση των διατάξεων του μέρους Β τμήματα 2, 3 και 4, ιδίως με την εξασφάλιση —σε ετήσια βάση— επαρκούς επιπέδου καθ' οδόν ελέγχων και ελέγχων που διενεργούνται στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων καλύπτοντας ένα ευρύ και αντιπροσωπευτικό δείγμα μετακινούμενων εργαζομένων, οδηγών, επιχειρήσεων και οχημάτων όλων των κατηγοριών μεταφορών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διατάξεων των εν λόγω τμημάτων.

Οι αρμόδιες αρχές σε κάθε Μέρος διοργανώνουν ελέγχους ώστε:

- i) κατά τη διάρκεια κάθε ημερολογιακού έτους, να ελέγχεται τουλάχιστον το 3 % των ημερών που εργάστηκαν οι οδηγοί οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του μέρους Β τμήμα 2· και
- ii) να ελέγχεται καθ' οδόν τουλάχιστον το 30 % του συνολικού αριθμού των εργάσιμων ημερών που ελέγχονται και να ελέγχεται τουλάχιστον το 50 % στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων.

Τα στοιχεία των καθ' οδόν ελέγχων περιλαμβάνουν:

- i) τις ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους οδήγησης, τις διακοπές και τις ημερήσιες και εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης·
- ii) τα φύλλα καταγραφής των προηγούμενων ημερών που πρέπει να φέρονται επί του οχήματος και/ή τα δεδομένα που έχουν καταχωριστεί για το αυτό χρονικό διάστημα στην κάρτα οδηγού και/ή στη μνήμη του ταχογράφου και/ή στις εκτυπώσεις, όταν απαιτείται· και

iii) την ορθή λειτουργία του ταχογράφου.

Οι εν λόγω έλεγχοι διενεργούνται χωρίς να γίνονται διακρίσεις μεταξύ των οχημάτων, των επιχειρήσεων και των οδηγών, ανεξάρτητα από τη χώρα διαμονής τους, την αφετηρία ή τον προορισμό διαδρομής ή τον τύπο ταχογράφου.

Τα στοιχεία των ελέγχων στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων περιλαμβάνουν, επιπλέον των στοιχείων που υπόκεινται στους καθ' οδόν ελέγχους:

- i) τις εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης και τις περιόδους οδήγησης μεταξύ των εν λόγω περιόδων ανάπαυσης·
- ii) τα μέγιστα χρονικά όρια οδήγησης·
- iii) την αντιστάθμιση για τη μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφοι 6 και 7 του μέρους Β τμήμα 2· και
- iv) τη χρήση των φύλλων καταγραφής και/ή των δεδομένων και των εκτυπώσεων της μονάδας επί οχήματος και της κάρτας οδηγού και/ή την οργάνωση του χρόνου εργασίας των οδηγών.

2. Εάν τα πορίσματα καθ' οδόν ελέγχου σε οδηγό οχήματος που έχει ταξινομηθεί στο έδαφος του έτερου Μέρους παρέχουν βάσιμες υπόνοιες ότι σημειώθηκαν παραβάσεις που δεν είναι δυνατόν να εξακριβωθούν κατά τον έλεγχο λόγω έλλειψης των απαραίτητων στοιχείων, οι αρμόδιες αρχές σε κάθε Μέρος θα βοηθούν η μία την άλλη να διαλευκάνει την υπόθεση. Στις περιπτώσεις όπου, προς τον σκοπό αυτόν, οι αρμόδιες αρχές ενός Μέρους διενεργούν έλεγχο στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης, το πόρισμα του εν λόγω ελέγχου κοινοποιείται στις αρμόδιες αρχές του έτερου Μέρους.

3. Οι αρμόδιες αρχές των Μερών συνεργάζονται μεταξύ τους όσον αφορά τη διοργάνωση συντονισμένων καθ' οδόν ελέγχων.
4. Κάθε Μέρος θεσπίζει σύστημα αποτίμησης επικινδυνότητας για τις επιχειρήσεις ανάλογα με τον σχετικό αριθμό και τη σοβαρότητα των παραβάσεων που ορίζονται στο προσάρτημα 27-A-1-1 και των παραβάσεων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του προσαρτήματος 27-A-1-1α.
5. Οι επιχειρήσεις υψηλής επικινδυνότητας ελέγχονται στενότερα και συχνότερα.
6. Κάθε Μέρος και, στην περίπτωση της Ένωσης, κάθε κράτος μέλος, παρέχει στις αρμόδιες αρχές τη δυνατότητα να επιβάλουν κύρωση σε οδικό εμπορευματικό μεταφορέα και/ή σε οδηγό για παράβαση των εφαρμοστέων διατάξεων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που διαπιστώνεται στο έδαφός του και για την οποία δεν έχει ήδη επιβληθεί κύρωση, ακόμη και σε περίπτωση που η εν λόγω παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος του έτερου Μέρους ή, στην περίπτωση της Ένωσης, στο έδαφος κράτους μέλους ή τρίτης χώρας.

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
ΤΟΥ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014 προσαρμόζεται ως εξής:

- α) Στο τμήμα ΙΙΙ (Χαρακτηριστικά κατασκευής του ταχογράφου), στο υποτμήμα γ) (Καταγραφικά όργανα) σημείο 4.1, η φράση «άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv) του παρόντος κανονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 6 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv) του μέρους Β τμήμα 4 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- β) Στο τμήμα ΙΙΙ (Χαρακτηριστικά κατασκευής του ταχογράφου), στο υποτμήμα γ) (Καταγραφικά όργανα) σημείο 4.2, η φράση «άρθρο 34 του παρόντος κανονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 6 παράγραφος 5 του μέρους Β τμήμα 4 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- γ) Στο τμήμα ΙV (Φύλλα καταγραφής), στο υποτμήμα α) (Γενικά) σημείο 1 τρίτο εδάφιο, η φράση «άρθρο 34 του παρόντος κανονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 6 παράγραφος 6 του μέρους Β τμήμα 4 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·

- δ) Στο τμήμα V (Εγκατάσταση του ταχογράφου), στο σημείο 5 πρώτο εδάφιο, η φράση «του παρόντος κανονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «του μέρους Β τμήμα 4 και του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- ε) Στο τμήμα V (Εγκατάσταση του ταχογράφου), στο σημείο 5 τρίτο εδάφιο, η φράση «στο παράρτημα II μέρος Α της οδηγίας 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3)» και η φράση «τον κανονισμό» αντικαθίσταται από τη φράση «το μέρος Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- στ) Στο τμήμα VI (Επαληθεύσεις και έλεγχοι), στο κείμενο πριν από το σημείο 1, μετά τη φράση «κράτη μέλη» εισάγεται η φράση «και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ,»·
- ζ) Στο τμήμα VI (Έλεγχοι και επαληθεύσεις), στο σημείο 1 (Πιστοποίηση των καινούργιων ή επιδιορθωμένων οργάνων) δεύτερο εδάφιο, μετά τη φράση «κράτη μέλη» εισάγεται η φράση «και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ,» και η φράση «του παρόντος κανονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «του μέρους Β τμήμα 4 και του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- η) Στο τμήμα VI (Επαληθεύσεις και έλεγχοι), στο σημείο 3 (Περιοδικές επιθεωρήσεις) στοιχείο β), μετά τη φράση «κράτος μέλος» εισάγεται η φράση «και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ,».

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
ΤΟΥ ΨΗΦΙΑΚΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, συμπεριλαμβανομένων των προσαρτημάτων, όπως θεσπίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2135/98¹ του Συμβουλίου προσαρμόζεται ως εξής:

1. Στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, οι αναφορές σε «κράτος μέλος» αντικαθίστανται από τη λέξη «Μέρος», με εξαίρεση τις αναφορές στην παράγραφο 174 υποτίμημα IV (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις καρτών ταχογράφων) και στην παράγραφο 268α υποτίμημα VII (Έκδοση καρτών).
2. Η φράση «κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου» και «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006» αντικαθίσταται από τη φράση «μέρος Β τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 1998, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ όσον αφορά την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/84 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 (ΕΕ ΕΚ L 274 της 9.10.1998, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1998/2135/oj>).

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα I (Ορισμοί) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

3. Το στοιχείο κα) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«κα) “πραγματική περιφέρεια των τροχών”: ο μέσος όρος των αποστάσεων που διανύει καθένας από τους κινητήριους τροχούς του οχήματος (κινητήριοι τροχοί) σε μια πλήρη περιστροφή. Η μέτρηση των εν λόγω αποστάσεων γίνεται υπό κανονικές συνθήκες δοκιμής όπως ορίζεται στην απαίτηση 414 και εκφράζεται με τη μορφή “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Οι κατασκευαστές οχημάτων μπορούν να αντικαταστήσουν τη μέτρηση των εν λόγω αποστάσεων με θεωρητικό υπολογισμό, ο οποίος λαμβάνει υπόψη την κατανομή του βάρους στους τροχούς όταν το όχημα είναι άφορτο, σε ετοιμότητα λειτουργίας, συγκεκριμένα χωρίς ψυκτικό ρευστό, λιπαντικά, καύσιμα, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και οδηγό. Οι μέθοδοι για τέτοιου είδους θεωρητικούς υπολογισμούς υπόκεινται σε έγκριση από την αρμόδια αρχή ενός Μέρους και μπορούν να εφαρμοστούν μόνο πριν από την ενεργοποίηση του ταχογράφου».

4. Στο στοιχείο κη), η αναφορά «στην οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «στο εφαρμοστέο δίκαιο κάθε Μέρους».

5. Το στοιχείο λε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“πιστοποίηση ασφάλειας”: διαδικασία με την οποία πιστοποιείται, από όργανο πιστοποίησης κοινών κριτηρίων, ότι η υπό διερεύνηση συσκευή (ή το δομικό στοιχείο) ελέγχου ή η κάρτα ταχογράφου εκπληρώνει τις απαιτήσεις ασφάλειας που ορίζονται στο προσάρτημα 10 (Γενικοί στόχοι ασφαλείας)».

6. Στο στοιχείο λη), η αναφορά «την οδηγία 92/23/ΕΟΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 54 ΟΕΕ/ΗΕ».

7. Στο στοιχείο λθ), η υποσημείωση 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“Αριθμός αναγνώρισης οχήματος”: σταθερός συνδυασμός χαρακτήρων ο οποίος προσδίδεται σε κάθε όχημα από τον κατασκευαστή και αποτελείται από δύο τμήματα: το πρώτο τμήμα αποτελείται από έξι χαρακτήρες κατ’ ανώτατο όριο (γράμματα ή ψηφία), που προσδιορίζουν τα γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος, συγκεκριμένα τον τύπο και το μοντέλο· το δεύτερο τμήμα αποτελείται από οκτώ χαρακτήρες από τους οποίους οι τέσσερις πρώτοι μπορούν να είναι γράμματα ή ψηφία και οι άλλοι τέσσερις μόνο ψηφία και το εν λόγω τμήμα, σε συνδυασμό με το πρώτο, παρέχει σαφή αναγνώριση ενός ορισμένου οχήματος.».

8. Στο στοιχείο μγ), η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— τοποθετείται και χρησιμοποιείται μόνο στις κατηγορίες οχημάτων M1 και N1 όπως αυτές ορίζονται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3)».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα II (Γενικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

9. Στην παράγραφο 004, το τελευταίο εδάφιο απαλείφεται.

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα III (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

10. Στην παράγραφο 065, η αναφορά «της οδηγίας 2007/46/ΕΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3)».

11. Στην παράγραφο 162, η αναφορά «την οδηγία 95/54/EK της Επιτροπής της 31ης Οκτωβρίου 1995 για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα IV (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις καρτών ταχογράφων) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

12. Στην παράγραφο 174, η αναφορά στη φράση «UK: Ηνωμένο Βασίλειο» αντικαθίσταται από τη φράση «Για το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, το διακριτικό σήμα είναι GBZ».
13. Στην παράγραφο 185, η αναφορά «στο κοινοτικό έδαφος» αντικαθίσταται από τη φράση «στο έδαφος της Ένωσης και του Γιβραλτάρ».
14. Στην παράγραφο 188, η αναφορά «την οδηγία 95/54/EK της Επιτροπής της 31ης Οκτωβρίου 1995» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».
15. Στην παράγραφο 189, το τελευταίο εδάφιο απαλείφεται.

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα V (Τοποθέτηση της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

16. Στην παράγραφο 250α, η αναφορά «τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2009» αντικαθίσταται από τη φράση «το προσάρτημα 12 του παρόντος παραρτήματος».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα VI (Επιθεωρήσεις, έλεγχοι και επισκευές) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

17. Η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι προϋποθέσεις σχετικά με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες οι σφραγίσεις μπορούν να αφαιρεθούν, όπως αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 5 του μέρους Γ τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου, καθορίζονται στο κεφάλαιο V(3) του εν λόγω παραρτήματος».

18. Στο υποτμήμα 1 (Εγκριση τεχνίτη ή συνεργείου), η αναφορά «άρθρου 12 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρου 5 παράγραφος 1 και του άρθρου 8 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα VII (Έκδοση καρτών) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

19. Στην παράγραφο 268α, μετά τη φράση «κράτη μέλη», όποτε εμφανίζεται, εισάγεται η φράση «και το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα VIII (Εγκριση τύπου της συσκευής ελέγχου και των καρτών ταχογράφου) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

20. Στην παράγραφο 271, παραλείπεται η φράση «σύμφωνα με το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το προσάρτημα 1 (Λεξικό δεδομένων) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

21. Στο σημείο 2.111, η αναφορά «την οδηγία 92/23/ΕΟΚ (ΕΕ L 129, της 31.3.1992, σ. 95)» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 54 ΟΕΕ/ΗΕ».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το προσάρτημα 9 (Εγκριση τύπου Κατάλογος ελάχιστων απαιτούμενων δοκιμών) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

22. Στο τμήμα 2 (Λειτουργικές δοκιμές μονάδας επί οχήματος) υποσημείο 5.1, η αναφορά «την οδηγία 95/54/ΕΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».
23. Στο τμήμα 3 (Λειτουργικές δοκιμές αισθητήρα κίνησης) υποσημείο 5.1, η αναφορά «την οδηγία 95/54/ΕΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το προσάρτημα 12 (Προσαρμογέας για τις κατηγορίες οχημάτων M1 και N1) του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προσαρμόζεται ως εξής:

24. Στην ΠΡΟΣ_023, σημείο 4.5 (Χαρακτηριστικά στοιχεία επιδόσεων), τμήμα 4 (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις για τον προσαρμογέα), η φράση «την οδηγία 2006/28/ΕΚ της Επιτροπής για την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 72/245/ΕΟΚ του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».
25. Στο σημείο 5.1 του πίνακα του υποτμήματος 7.2 (Πιστοποιητικό λειτουργίας), η φράση «την οδηγία 2006/28/ΕΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
ΤΟΥ ΕΥΦΥΟΥΣ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ 1

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων και των προσαρτημάτων του, στην έκδοσή του έως τις 20 Αυγούστου 2023, προσαρμόζεται ως εξής:

1. Στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, οι αναφορές στα «κράτη μέλη» αντικαθίστανται από τη λέξη «Μέρος», με εξαίρεση τις αναφορές στο υποτμήμα 4.1 σημείο 229) και στο τμήμα 7 σημείο 424)·
2. Η φράση «κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85» και «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006» αντικαθίσταται από τη φράση «μέρος Β τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
3. Η φράση «κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «μέρος Β τμήμα 4 και μέρος Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου», με εξαίρεση τις αναφορές στο υποτμήμα 5.3 σημείο 402) και το τμήμα 7 σημείο 424)·
4. Οι φράσεις «οδηγία (ΕΕ) 2015/719» και «οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου» αντικαθίστανται από τη φράση «μέρος Γ τμήμα 1 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα 1 (Ορισμοί) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

5. Το στοιχείο κα) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«κα) “πραγματική περιφέρεια των τροχών”:

Ο μέσος όρος των αποστάσεων που διανύει καθένας από τους κινητήριους τροχούς του οχήματος σε μια πλήρη περιστροφή. Η μέτρηση των εν λόγω αποστάσεων γίνεται υπό κανονικές συνθήκες δοκιμής όπως ορίζεται στην απαίτηση 414 και εκφράζεται με τη μορφή “ $l = \dots \text{ mm}$ ”. Οι κατασκευαστές οχημάτων μπορούν να αντικαταστήσουν τη μέτρηση των εν λόγω αποστάσεων με θεωρητικό υπολογισμό, ο οποίος λαμβάνει υπόψη την κατανομή του βάρους στους τροχούς όταν το όχημα είναι άφορτο, σε ετοιμότητα λειτουργίας, συγκεκριμένα χωρίς ψυκτικό ρευστό, λιπαντικά, καύσιμα, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και οδηγό. Οι μέθοδοι για τέτοιου είδους θεωρητικούς υπολογισμούς υπόκεινται σε έγκριση από την αρμόδια αρχή ενός Μέρους και μπορούν να εφαρμοστούν μόνο πριν από την ενεργοποίηση του ταχογράφου».

6. Στο στοιχείο λδ), η αναφορά «στην οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «στο εφαρμοστέο δίκαιο κάθε Μέρους».

7. Στο στοιχείο μζ), η φράση «την οδηγία 92/23/ΕΟΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 54 ΟΕΕ/ΗΕ».

8. Στο στοιχείο μη), η υποσημείωση 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“Αριθμός αναγνώρισης οχήματος”: σταθερός συνδυασμός χαρακτήρων ο οποίος προσδίδεται σε κάθε όχημα από τον κατασκευαστή και αποτελείται από δύο τμήματα: το πρώτο τμήμα αποτελείται από έξι χαρακτήρες κατ’ ανώτατο όριο (γράμματα ή ψηφία), που προσδιορίζουν τα γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος, συγκεκριμένα τον τύπο και το μοντέλο· το δεύτερο τμήμα αποτελείται από οκτώ χαρακτήρες από τους οποίους οι τέσσερις πρώτοι μπορούν να είναι γράμματα ή ψηφία και οι άλλοι τέσσερις μόνο ψηφία και το εν λόγω τμήμα, σε συνδυασμό με το πρώτο, παρέχει σαφή αναγνώριση ενός ορισμένου οχήματος.»

9. Στο στοιχείο να), η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— τοποθετείται και χρησιμοποιείται μόνο στις κατηγορίες οχημάτων M1 και N1 όπως αυτές ορίζονται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3),»

10. Το στοιχείο νγ) απαλείφεται·

11. Στο στοιχείο νε), το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από τη φράση «15 Ιουνίου 2019».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα 2 (Γενικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

12. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 7 του υποτμήματος 2.1 απαλείφεται.

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα 3 (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

13. Η δεύτερη φράση του τρίτου εδαφίου του υποτμήματος 3.20 σημείο 200) απαλείφεται.

14. Το σημείο 201) του υποτμήματος 3.20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η μονάδα επί οχήματος μπορεί να εξάγει τα ακόλουθα δεδομένα χρησιμοποιώντας για τον σκοπό αυτόν ένα κατάλληλο σειριακό σύνδεσμο, ο οποίος είναι ανεξάρτητος από προαιρετική σύνδεση αρτηρίας CAN [ISO 11898 Οχήματα οδικών μεταφορών – Ανταλλαγή ψηφιακών πληροφοριών – Controller Area Network (CAN) για επικοινωνία υψηλής ταχύτητας], με σκοπό να επιτρέπει την επεξεργασία τους από άλλες ηλεκτρονικές μονάδες που είναι τοποθετημένες μέσα στο όχημα:

- τρέχουσα παγκόσμια ημερομηνία και ώρα UTC,
- ταχύτητα του οχήματος,
- συνολική διανυθείσα απόσταση του οχήματος (χιλιομετρική),
- παρούσα επιλεγμένη δραστηριότητα του οδηγού και του συνοδηγού,
- πληροφορίες εάν μια κάρτα ταχογράφου έχει πρόσφατα τοποθετηθεί στην υποδοχή οδηγού και στην υποδοχή συνοδηγού και (εάν υπάρχουν) πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη αναγνώριση των στοιχείων της κάρτας (αριθμός κάρτας και χώρα έκδοσης).

Επιπλέον μπορούν να εξαχθούν και άλλα δεδομένα εκτός από αυτά τα ελάχιστα που προαναφέρθηκαν.

Όταν είναι ενεργοποιημένη η ανάφλεξη του κινητήρα του οχήματος (θέση ON), τα εν λόγω δεδομένα μεταδίδονται συνεχώς. Όταν ο κινητήρας του οχήματος είναι απενεργοποιημένος, τότε τουλάχιστον η μεταβολή δραστηριότητας του οδηγού ή του συνοδηγού και/ή οποιαδήποτε εισαγωγή ή αφαίρεση μιας κάρτας ταχογράφου προκαλούν την αντίστοιχη έξοδο δεδομένων. Στην περίπτωση που έχει κρατηθεί η έξοδος δεδομένων όσο ο κινητήρας είναι απενεργοποιημένος, τα εν λόγω δεδομένα θα είναι έτοιμα προς διάθεση την επόμενη φορά που θα ενεργοποιηθεί ο κινητήρας του οχήματος.

Η συναίνεση του οδηγού είναι απαραίτητη για τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα 4 (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις καρτών ταχογράφων) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

15. Στο σημείο 229) του υποτμήματος 4.1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, το διακριτικό σήμα είναι GBZ.»

16. Στο σημείο 237), η φράση «άρθρο 26 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 9 παράγραφος 2 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

17. Στο κεφάλαιο 4 υποτμήμα 4.4 σημείο 241) του εν λόγω παραρτήματος, η φράση «κοινοτικό έδαφος» αντικαθίσταται από τη φράση «στο έδαφος της Ένωσης και του Γιβραλτάρ».

18. Το σημείο 246) του υποτμήματος 4.5 απαλείφεται.

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα 5 (Τοποθέτηση της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

19. Το σημείο 397) πρώτη παράγραφος του υποτμήματος 5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«(397) Μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, τα οποία διαθέτουν προσαρμογέα σύμφωνα με το προσάρτημα 16 του παρόντος παραρτήματος και στα οποία δεν είναι δυνατό να περιληφθούν όλες οι αναγκαίες πληροφορίες, όπως περιγράφονται στην απαίτηση 396, μπορεί να χρησιμοποιηθεί δεύτερη, πρόσθετη πινακίδα. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η εν λόγω πρόσθετη πινακίδα περιλαμβάνει τουλάχιστον τα τέσσερα τελευταία εδάφια που περιγράφονται στην απαίτηση 396.».

20. Στο σημείο 402) του υποτμήματος 5.3, η φράση «άρθρο 22 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 5 παράγραφος 3 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου.».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα 6 (Ελεγχοι, επιθεωρήσεις και επισκευές) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

21. Η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι προϋποθέσεις σχετικά με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες οι σφραγίσεις μπορούν να αφαιρεθούν καθορίζονται στο κεφάλαιο 5.3 του παρόντος παραρτήματος.».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το τμήμα 7 (Εκδοση καρτών) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

22. Στο σημείο 424), μετά την αναφορά στα «κράτη μέλη» εισάγεται η φράση «το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ,» και η αναφορά στο «άρθρο 31 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 13 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το προσάρτημα 1 (Λεξικό δεδομένων) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

23. Στο σημείο 2.163, η φράση «την οδηγία 92/23/ΕΟΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 54 ΟΕΕ/ΗΕ».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το προσάρτημα 11 (Κοινοί μηχανισμοί ασφαλείας) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

24. Στο σημείο 9.1.4 (Επίπεδο εξοπλισμού: εποχούμενες μονάδες), στην πρώτη σημείωση κάτω από το CSM_78, η φράση «στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 581/2010» αντικαθίσταται από τη φράση «στο άρθρο 7 παράγραφος 5 του μέρους Β τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».
25. Στο σημείο 9.1.5 (Επίπεδο εξοπλισμού: Κάρτες ταχογράφων), στην πρώτη σημείωση κάτω από το CSM_89, η φράση «τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 581/2010» αντικαθίσταται από τη φράση «το άρθρο 7 παράγραφος 5 του μέρους Β τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το προσάρτημα 12 [Καθορισμός θέσης με βάση το παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης (GNSS)] του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

26. Το δεύτερο εδάφιο του τμήματος 1 (Εισαγωγή) απαλείφεται.
27. Στο τμήμα 2 (Προδιαγραφές του δέκτη GNSS), η αναφορά «συμβατός με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα προγράμματα του Galileo και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS), όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1285/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «συμβατός με τα δορυφορικά συστήματα φασματικής επαύξησης (SBAS)».

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, το προσάρτημα 16 (Προσαρμογέας για τις κατηγορίες οχημάτων M1 και N1) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

28. Στο σημείο 5.1 του πίνακα στο τμήμα 7 (έγκριση τύπου συσκευής ελέγχου σε περίπτωση χρήσης προσαρμογέα), η αναφορά «την οδηγία 2006/28/ΕΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΙΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ
ΤΟΥ ΕΥΦΥΟΥΣ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ 2

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/799, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων και των προσαρτημάτων του, προσαρμόζεται ως εξής:

Οι ακόλουθες προσαρμογές εφαρμόζονται στο σύνολο του παραρτήματος ΙΓ, συμπεριλαμβανομένων των προσαρτημάτων 1 έως 17:

- α) στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, οι αναφορές στο «κράτος μέλος» ή στα «κράτη μέλη», όποτε εμφανίζονται, αντικαθίστανται από τη λέξη «Μέρος», με εξαίρεση τις αναφορές στο υποτίμημα 4.1 σημείο 229) και στο τμήμα 7 σημείο 424)·
- β) η φράση «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006» ή «κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «μέρος Β τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- γ) η φράση «κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «μέρος Β τμήμα 4 και μέρος Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου», με εξαίρεση τις αναφορές στα σημεία 226δ), 237), 402), 424), ITS_01, MIG_025 και, στο προσάρτημα 14, στο πρώτο εδάφιο του τμήματος 1, στο δεύτερο εδάφιο του τμήματος 2, στο τμήμα 3 και στο σημείο DSC_26·

- δ) οι φράσεις «οδηγία (ΕΕ) 2015/719» και «οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου» αντικαθίστανται από τη φράση «μέρος Γ τμήμα 1 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- ε) η φράση «παράρτημα ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85» αντικαθίσταται από τη φράση «παράρτημα ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, όπως προσαρμόστηκε από το προσάρτημα 27-B-4-2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
1. Το τμήμα 1 (Ορισμοί) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- στ) το στοιχείο κα) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«κα) “πραγματική περιφέρεια των τροχών”: Ο μέσος όρος των αποστάσεων που διανύει καθένας από τους κινητήριους τροχούς του οχήματος σε μια πλήρη περιστροφή. Η μέτρηση των εν λόγω αποστάσεων γίνεται υπό κανονικές συνθήκες δοκιμής όπως ορίζεται στην απαίτηση 414 και εκφράζεται με τη μορφή “ $l = \dots \text{mm}$ ”. Οι κατασκευαστές οχημάτων μπορούν να αντικαταστήσουν τη μέτρηση των εν λόγω αποστάσεων με θεωρητικό υπολογισμό, ο οποίος λαμβάνει υπόψη την κατανομή του βάρους στους τροχούς όταν το όχημα είναι άφορτο, σε ετοιμότητα λειτουργίας, συγκεκριμένα χωρίς ψυκτικό ρευστό, λιπαντικά, καύσιμα, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και οδηγό. Οι μέθοδοι για τέτοιου είδους θεωρητικούς υπολογισμούς υπόκεινται σε έγκριση από την αρμόδια αρχή ενός Μέρους και μπορούν να εφαρμοστούν πριν από την ενεργοποίηση του ταχογράφου»·

ζ) στο στοιχείο λδ), η αναφορά «στην οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε τελευταία» αντικαθίσταται από τη φράση «στο εφαρμοστέο δίκαιο κάθε Μέρους»·

η) στο στοιχείο μζ), η αναφορά «την οδηγία 92/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε τελευταία» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 54 ΟΕΕ/ΗΕ»·

θ) στο στοιχείο μη), η υποσημείωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«“Αριθμός αναγνώρισης οχήματος”: σταθερός συνδυασμός χαρακτήρων ο οποίος προσδίδεται σε κάθε όχημα από τον κατασκευαστή και αποτελείται από δύο τμήματα: το πρώτο τμήμα αποτελείται από έξι χαρακτήρες κατ’ ανώτατο όριο (γράμματα ή ψηφία), που προσδιορίζουν τα γενικά χαρακτηριστικά του οχήματος, συγκεκριμένα τον τύπο και το μοντέλο· το δεύτερο τμήμα αποτελείται από οκτώ χαρακτήρες από τους οποίους οι τέσσερις πρώτοι μπορούν να είναι γράμματα ή ψηφία και οι άλλοι τέσσερις μόνο ψηφία και το εν λόγω τμήμα, σε συνδυασμό με το πρώτο, παρέχει σαφή αναγνώριση ενός ορισμένου οχήματος.»·

ι) στο στοιχείο να), η πρώτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— τοποθετείται και χρησιμοποιείται μόνο στις κατηγορίες οχημάτων M1 και N1 όπως αυτές ορίζονται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3).»·

ια) Το στοιχείο νγ) απαλείφεται·

ιβ) στο στοιχείο νε), ο ορισμός της «ημερομηνίας εφαρμογής» αντικαθίσταται από τη φράση «21 Φεβρουαρίου 2024»·

2. Το τμήμα 2 (Γενικά χαρακτηριστικά και λειτουργίες της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 της Επιτροπής προσαρμόζεται ως εξής:

ιγ) το τελευταίο εδάφιο του σημείου 7) του υποτμήματος 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Αυτό γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 4 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου.»

3. Το τμήμα 3 (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις της συσκευής ελέγχου) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:

ιδ) το σημείο 201) του υποτμήματος 3.20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η μονάδα επί οχήματος μπορεί να εξάγει τα ακόλουθα δεδομένα χρησιμοποιώντας για τον σκοπό αυτόν ένα κατάλληλο σειριακό σύνδεσμο, ο οποίος είναι ανεξάρτητος από προαιρετική σύνδεση αρτηρίας CAN [ISO 11898 Οχήματα οδικών μεταφορών – Ανταλλαγή ψηφιακών πληροφοριών – Controller Area Network (CAN) για επικοινωνία υψηλής ταχύτητας], με σκοπό να επιτρέπει την επεξεργασία τους από άλλες ηλεκτρονικές μονάδες που είναι τοποθετημένες μέσα στο όχημα:

- τρέχουσα παγκόσμια ημερομηνία και ώρα UTC,
- ταχύτητα του οχήματος,
- συνολική διανυθείσα απόσταση του οχήματος (χιλιομετρητής),

- παρούσα επιλεγμένη δραστηριότητα του οδηγού και του συνοδηγού,
- πληροφορίες εάν μια κάρτα ταχογράφου έχει πρόσφατα τοποθετηθεί στην υποδοχή οδηγού και στην υποδοχή συνοδηγού και (εάν υπάρχουν) πληροφορίες σχετικά με την αντίστοιχη αναγνώριση των στοιχείων της κάρτας (αριθμός κάρτας και χώρα έκδοσης).

Επιπλέον μπορούν να εξαχθούν και άλλα δεδομένα εκτός από αυτά τα ελάχιστα που προαναφέρθηκαν.

Όταν είναι ενεργοποιημένη η ανάφλεξη του κινητήρα του οχήματος (θέση ON), τα εν λόγω δεδομένα μεταδίδονται συνεχώς. Όταν ο κινητήρας του οχήματος είναι απενεργοποιημένος, τότε τουλάχιστον η μεταβολή δραστηριότητας του οδηγού ή του συνοδηγού και/ή οποιαδήποτε εισαγωγή ή αφαίρεση μιας κάρτας ταχογράφου προκαλούν την αντίστοιχη έξοδο δεδομένων. Στην περίπτωση που έχει κρατηθεί η έξοδος δεδομένων όσο ο κινητήρας είναι απενεργοποιημένος, τα εν λόγω δεδομένα θα είναι έτοιμα προς διάθεση την επόμενη φορά που θα ενεργοποιηθεί ο κινητήρας του οχήματος.

Η συναίνεση του οδηγού είναι απαραίτητη για τη διαβίβαση δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.»

- ιε) στο σημείο 226δ) του υποτιμήματος 3.28, η φράση «σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» διαγράφεται·
- 4. Το τμήμα 4 (Κατασκευαστικές και λειτουργικές απαιτήσεις καρτών ταχογράφων) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται ως εξής:
- ιστ) στο σημείο 229) του υποτιμήματος 4.1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Για το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, το διακριτικό σήμα είναι GBZ»·

- ιζ) στο σημείο 237), η φράση «άρθρο 26 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 9 παράγραφος 2 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- ιη) στο σημείο 241) του υποτιμήματος 4.4, η φράση «κοινοτικό έδαφος» αντικαθίσταται από τη φράση «έδαφος της Ένωσης και του Γιβραλτάρ»·
5. Το τμήμα 5 (Εγκατάσταση συσκευών ελέγχου) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- ιθ) το σημείο 397) πρώτη παράγραφος του υποτιμήματος 5.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «397) Μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, τα οποία διαθέτουν προσαρμογέα σύμφωνα με το προσάρτημα 16 του παρόντος παραρτήματος και στα οποία δεν είναι δυνατό να περιληφθούν όλες οι αναγκαίες πληροφορίες, όπως περιγράφονται στην απαίτηση 396, μπορεί να χρησιμοποιηθεί δεύτερη, πρόσθετη πινακίδα. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η εν λόγω πρόσθετη πινακίδα περιλαμβάνει τουλάχιστον τα τέσσερα τελευταία εδάφια που περιγράφονται στην απαίτηση 396.»·
- κ) Στο σημείο 402) του υποτιμήματος 5.3, η φράση «άρθρο 22 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 5 παράγραφος 3 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου.»·

6. Το τμήμα 6 (Έλεγχοι, επιθεωρήσεις και επισκευές) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- κα) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «Οι προϋποθέσεις σχετικά με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες οι σφραγίσεις μπορούν να αφαιρεθούν καθορίζονται στο κεφάλαιο 5.3 του παρόντος παραρτήματος.»
7. Το τμήμα 7 (Έκδοση καρτών) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- κβ) Στο σημείο 424), μετά την αναφορά στα «κράτη μέλη» εισάγεται η φράση «το Ηνωμένο Βασίλειο, όσον αφορά το Γιβραλτάρ,» και η αναφορά στο «άρθρο 31 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «άρθρο 13 του μέρους Γ τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου.»
8. Το προσάρτημα 1 (Λεξικό δεδομένων) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- κγ) στο σημείο 2.163, η φράση «την οδηγία 92/23/ΕΟΚ της 31.3.1992, ΕΕ L 129 σ.95» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 54 ΟΕΕ/ΗΕ».
9. Το προσάρτημα 11 (Κοινοί μηχανισμοί ασφαλείας) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:

- κδ) στο σημείο 9.1.4 (Επίπεδο εξοπλισμού: εποχούμενες μονάδες), στην πρώτη σημείωση κάτω από το CSM_78, η φράση «στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 581/2010» αντικαθίσταται από τη φράση «στο άρθρο 7 παράγραφος 5 του μέρους Β τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- κε) στο σημείο 9.1.5 (Επίπεδο εξοπλισμού: κάρτες ταχογράφων), στην πρώτη σημείωση κάτω από το CSM_89, η φράση «τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 581/2010» αντικαθίσταται από τη φράση «το άρθρο 7 παράγραφος 5 του μέρους Β τμήμα 2 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
10. Το προσάρτημα 12 [Καθορισμός θέσης με βάση το παγκόσμιο σύστημα δορυφορικής πλοήγησης (GNSS)] του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- κστ) στο τμήμα 2 (Βασικά χαρακτηριστικά του δέκτη GNSS), η αναφορά «συμβατός με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τα προγράμματα του Galileo και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS), όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1285/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου» αντικαθίσταται από τη φράση «συμβατός με τα δορυφορικά συστήματα φασματικής επαύξησης (SBAS)»·
11. Το προσάρτημα 13 (Διεπαφή ITS) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- κζ) στην απαίτηση ITS_01, η φράση «, όπως απαιτείται στα άρθρα 10 και 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» διαγράφεται·

12. Το προσάρτημα 14 (Λειτουργία επικοινωνίας εξ αποστάσεως) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- στην εισαγωγική παράγραφο του τμήματος 1, παραλείπεται η φράση «όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014»·
 - στην εισαγωγική παράγραφο του τμήματος 2, παραλείπεται η φράση «όπως ορίζεται στο άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014»·
 - στο σημείο DSC_26, παραλείπεται η φράση «σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014».
13. Το προσάρτημα 15 (Μετάβαση: Διαχείριση της συνύπαρξης γενεών και εκδόσεων εξοπλισμού) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- κη) στο υποτίμημα 2.2, η φράση «παράρτημα ΙΓ του παρόντος κανονισμού» αντικαθίσταται από τη φράση «παράρτημα ΙΓ του παρόντος κανονισμού, όπως προσαρμόστηκε από το προσάρτημα 27-B-4-4 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
- κθ) στην απαίτηση MIG_025 του υποτιμήματος 5, η φράση «του άρθρου 34 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014» αντικαθίσταται από τη φράση «του άρθρου 6 παράγραφος 7 του μέρους Β τμήμα 4 του παραρτήματος 27 της συμφωνίας όσον αφορά το Γιβραλτάρ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, αφετέρου»·
14. Το προσάρτημα 16 (Προσαρμογέας για τις κατηγορίες οχημάτων M1 και N1) του παραρτήματος ΙΓ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/799 προσαρμόζεται περαιτέρω ως εξής:
- λ) στο σημείο 5.1 του πίνακα στο τμήμα 7 (Εγκριση τύπου συσκευής ελέγχου σε περίπτωση χρήσης προσαρμογέα), η αναφορά «την οδηγία 2006/28/ΕΚ» αντικαθίσταται από τη φράση «τον κανονισμό αριθ. 10 ΟΕΕ/ΗΕ».

ΜΕΡΟΣ Γ

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 281 ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ 1

ΒΑΡΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 1

Αντικείμενο και αρχές

Τα μέγιστα βάρη και οι μέγιστες διαστάσεις των οχημάτων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις διαδρομές που αναφέρονται στο άρθρο 276 παράγραφος 1 και στο άρθρο 277 της παρούσας συμφωνίας είναι αυτά που έχουν καθοριστεί στο προσάρτημα 27-Γ-1-1.

ΑΡΘΡΟ 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «μηχανοκίνητο όχημα»: κάθε αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα με κινητήρα·
- β) «ρυμουλκούμενο»: κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε μηχανοκίνητο όχημα με κινητήρα, εκτός από τα ημιρυμουλκούμενα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων·
- γ) «ημιρυμουλκούμενο»: κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε μηχανοκίνητο όχημα με τρόπο ώστε ένα μέρος του ημιρυμουλκουμένου αυτού να στηρίζεται στο μηχανοκίνητο όχημα και ένα σημαντικό μέρος του βάρους του και του βάρους του φορτίου του να αναλαμβάνεται από το εν λόγω όχημα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων·
- δ) «συνδυασμός οχημάτων»:
 - ένας οδικός συρμός που αποτελείται από ένα μηχανοκίνητο όχημα ζευγμένο σε ένα ρυμουλκούμενο· ή
 - ένα αρθρωτό όχημα που αποτελείται από ένα μηχανοκίνητο όχημα ζευγμένο σε ημιρυμουλκούμενο·
- ε) «όχημα με κλιματισμό»: κάθε όχημα του οποίου οι μόνιμες ή κινητές υπερκατασκευές είναι εξοπλισμένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία, και του οποίου το πάχος κάθε πλευρικού τοιχώματος, μαζί με τη μόνωση, είναι τουλάχιστον 45 χιλιοστόμετρα·

- στ) «μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις»: οι μέγιστες διαστάσεις για τη χρήση οχήματος·
- ζ) «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος»: το μέγιστο βάρος για τη χρήση εμποφόρου οχήματος·
- η) «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα»: το μέγιστο βάρος για τη χρήση ενός εμποφόρου άξονα ή ομάδας αξόνων·
- θ) «τόνος»: το βάρος που εξασκείται από τη μάζα ενός τόνου και αντιστοιχεί σε 9,8 kilonewtons (kN)·
- ι) «αδιαχώριστο φορτίο»: φορτίο το οποίο, για τους σκοπούς της οδικής μεταφοράς, δεν μπορεί να διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα φορτία, χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής και το οποίο, λόγω των διαστάσεων ή των μαζών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο, οδικό συρμό ή αρθρωτό όχημα, το οποίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος τμήματος σε όλα τα ζητήματα·
- ια) «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο για τις πηγές ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και να ενισχύσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα, αποτελούμενα από:
- i) ηλεκτρική ενέργεια που καταναλώνεται σε όλους τους τύπους ηλεκτρικών οχημάτων·
 - ii) υδρογόνο·
 - iii) φυσικό αέριο, περιλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο – CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο – LNG)·

- iv) υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο — LPG)· ή
- v) μηχανική ενέργεια από αποθήκευση επί οχήματος / πηγές επί οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της απορριπτόμενης θερμότητας·
- ιβ) «όχημα με εναλλακτικά καύσιμα»: μηχανοκίνητο όχημα που τροφοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει από εναλλακτικό καύσιμο·
- ιγ) «όχημα μηδενικών εκπομπών»: βαρύ φορτηγό όχημα χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO₂/kWh· και
- ιδ) «διατροφικές μεταφορές»: η μεταφορά ενός ή περισσότερων εμπορευματοκιβωτίων ή κινητών αμαξωμάτων μέγιστου συνολικού μήκους έως 45 ποδών, κατά την οποία το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο (με ή χωρίς ρυμουλκό), το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό και/ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή τις θαλάσσιες υπηρεσίες.

ΑΡΘΡΟ 3

Ειδικές άδειες

Η κυκλοφορία οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων που υπερβαίνει τα μέγιστα όρια σε βάρη ή τις διαστάσεις, τα οποία καθορίζονται στο προσάρτημα 27-Γ-1-1 μπορεί να επιτρέπεται μόνο βάσει ειδικών αδειών που εκδίδονται χωρίς διακρίσεις από τις αρμόδιες αρχές ή βάσει διαδικασιών μη συνεπαγομένων διακρίσεις που συμφωνούνται για κάθε μεμονωμένη περίπτωση με τις αρχές αυτές, όταν τα οχήματα αυτά ή συνδυασμοί οχημάτων μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.

ΑΡΘΡΟ 4

Τοπικοί περιορισμοί

Το παρόν τμήμα δεν εμποδίζει την εφαρμογή των ισχυουσών σε κάθε Μέρος διατάξεων περί οδικής κυκλοφορίας, οι οποίες δύνανται να περιορίζουν το βάρος και/ή τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα.

Είναι δυνατή, ιδίως, η επιβολή τοπικών περιορισμών ως προς τα μέγιστα επιτρεπτά βάρη και/ή τις μέγιστες επιτρεπτές διαστάσεις οχημάτων που μπορούν να χρησιμοποιούνται σε συγκεκριμένες περιοχές ή συγκεκριμένους δρόμους, όταν η υποδομή δεν προσφέρεται για μακριά και βαριά οχήματα, όπως π.χ. στο κέντρο των πόλεων, σε μικρά χωριά ή σε τόπους ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος.

ΑΡΘΡΟ 5

Αεροδυναμικές διατάξεις που έχουν προσαρτηθεί στο πίσω μέρος οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων

1. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με αεροδυναμικές διατάξεις μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που προβλέπει το προσάρτημα 27-Γ-1-1 σημείο 1.1, ώστε να είναι δυνατή η προσθήκη τέτοιων διατάξεων στο πίσω μέρος οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με τέτοιες διατάξεις συμμορφώνονται με το προσάρτημα 27-Γ-1-1 σημείο 1.5 και τυχόν υπέρβαση των ανώτατων μηκών δεν επιφέρει αύξηση του μήκους φόρτωσης των εν λόγω οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων.

2. Οι αεροδυναμικές διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πληρούν τους ακόλουθους όρους λειτουργίας:

- α) σε περιπτώσεις υπό τις οποίες η ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου ή του οδηγού τίθεται σε κίνδυνο, ο οδηγός προχωρεί σε ανάσυρση, αναδίπλωση ή αφαίρεση των διατάξεων αυτών·
- β) όταν οι αεροδυναμικές διατάξεις και ο εξοπλισμός υπερβαίνουν σε μήκος τα 500 mm στη θέση χρήσης, τότε πρέπει να ανασύρονται ή να αναδιπλώνονται·
- γ) η χρήση τους στις αστικές και υπεραστικές οδικές υποδομές λαμβάνει υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά περιοχών όπου το όριο ταχύτητας είναι μικρότερο ή ίσο με 50 km ανά ώρα και όπου είναι πιθανότερο να υπάρχουν ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου· και
- δ) η ανάσυρση/αναδίπλωσή τους δεν επιφέρει υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους των οχημάτων μεγαλύτερη των 20 cm.

ΑΡΘΡΟ 6

Αεροδυναμικοί θάλαμοι οδήγησης

Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων μπορούν να υπερβαίνουν τα μέγιστα μήκη που προβλέπει το προσάρτημα 27-Γ-1-1 σημείο 1.1, εάν ο θάλαμος οδήγησής τους παρέχει βελτιωμένες αεροδυναμικές επιδόσεις, ενεργειακή απόδοση και επιδόσεις ασφαλείας. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων εξοπλισμένα με τέτοιους θαλάμους οδήγησης συμμορφώνονται με το προσάρτημα 27-Γ-1-1 σημείο 1.5 και τυχόν υπέρβαση των ανώτατων μηκών δεν επιφέρει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας αυτών των οχημάτων.

ΑΡΘΡΟ 7

Διατροφικές μεταφορές

1. Επιτρέπεται υπέρβαση των μέγιστων μηκών που καθορίζονται στο σημείο 1.1 του προσαρτήματος 27-Γ-1-1, όταν συντρέχει περίπτωση δύναμει του άρθρου 6 και της μέγιστης απόστασης που καθορίζεται στο σημείο 1.6 του προσαρτήματος 27-Γ-1-1 κατά 15 cm για οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που εκτελούν μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών ή κινητών αμαξωμάτων 45 ποδών, κενών ή φορτωμένων, στην περίπτωση που η οδική μεταφορά του οικείου εμπορευματοκιβωτίου ή του οικείου κινητού αμαξώματος αποτελεί μέρος διατροφικής μεταφοράς που εκτελείται σύμφωνα με τους όρους που έχει καθορίσει έκαστο Μέρος.
2. Όσον αφορά τις διατροφικές μεταφορές, επιτρέπεται η υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους οχήματος για αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες κατά δύο τόνους στον συνδυασμό που ορίζεται στο σημείο 2.2.2 στοιχείο α) του προσαρτήματος 27-Γ-1-1 και κατά τέσσερις τόνους στον συνδυασμό που ορίζεται στο σημείο 2.2.2 στοιχείο β) του προσαρτήματος 27-Γ-1-1. Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχήματος των εν λόγω οχημάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 44 τόνους.

Αποδεικτικό συμμόρφωσης

1. Ως αποδεικτικό συμμόρφωσης με το παρόν τμήμα, τα οχήματα που καλύπτονται στο παρόν τμήμα είναι εφοδιασμένα με ένα από τα ακόλουθα αποδεικτικά:

α) συνδυασμό των εξής δύο πινακίδων:

- της προβλεπόμενης από τον νόμο πινακίδας του κατασκευαστή η οποία είναι η πινακίδα ή η επιγραφή που τοποθετείται από τον κατασκευαστή σε όχημα και στην οποία αναφέρονται τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος, τα οποία είναι απαραίτητα για την αναγνώρισή του, και παρέχει στις αρμόδιες αρχές τα στοιχεία που αφορούν τις μέγιστες επιτρεπόμενες μεικτές μάζες έμφορτου οχήματος· και
- της πινακίδας για τις διαστάσεις η οποία είναι τοποθετημένη όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην προβλεπόμενη από τον νόμο πινακίδα και περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - i) όνομα του κατασκευαστή·
 - ii) αριθμός αναγνώρισης του οχήματος,
 - iii) μήκος του μηχανοκίνητου οχήματος, του ρυμουλκουμένου ή του ημιρυμουλκουμένου (L)·
 - iv) πλάτος του μηχανοκίνητου οχήματος, του ρυμουλκουμένου ή του ημιρυμουλκουμένου (W)· και

ν) στοιχεία για τη μέτρηση του μήκους των συνδυασμών οχημάτων:

- η απόσταση (α) μεταξύ του πρόσθιου μέρους του μηχανοκίνητου οχήματος και του κέντρου της διάταξης ζεύξης (άγκιστρο έλξης ή έδρανο έλξης)· στην περίπτωση εδράνου έλξης με διάφορα σημεία ζεύξης, πρέπει να παρέχονται οι ελάχιστες και μέγιστες τιμές ($a_{\min}$ και $a_{\max}$)·
- η απόσταση (β) μεταξύ του κέντρου της διάταξης ζεύξης του ρυμουλκουμένου (δακτύλιος εδράνου έλξης) ή του ημιρυμουλκουμένου (πέιρος ζεύξης) και του οπίσθιου μέρους του ρυμουλκουμένου ή του ημιρυμουλκουμένου· στην περίπτωση διάταξης με διάφορα σημεία ζεύξης, πρέπει να παρέχονται οι ελάχιστες και μέγιστες τιμές ($b_{\min}$ και $b_{\max}$)·

Το μήκος των συνδυασμών σχημάτων μετράται όταν το μηχανοκίνητο όχημα, το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο διατάσσονται σε ευθεία γραμμή.

β) μία μόνη πινακίδα που περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τις δύο πινακίδες που αναφέρονται στο στοιχείο α)· ή

γ) ενιαίο έγγραφο που εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές ενός Μέρους ή, στην περίπτωση της Ένωσης, του κράτους μέλους όπου έχει ταξινομηθεί το όχημα ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία το οποίο περιλαμβάνει τις ίδιες πληροφορίες με τις πινακίδες που αναφέρονται στο στοιχείο α). Φυλάγεται σε μέρος ευχερώς προσιτό για τους ελέγχους και επαρκώς προστατευμένο.

2. Όταν τα χαρακτηριστικά του οχήματος δεν ανταποκρίνονται πλέον σε εκείνα που αναγράφονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης, το Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, το κράτος μέλος στο οποίο έχει ταξινομηθεί το όχημα ή έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλιστεί η τροποποίηση του αποδεικτικού συμμόρφωσης.

3. Οι πινακίδες και τα έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αναγνωρίζονται από τα Μέρη ως αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων που προβλέπεται από το παρόν τμήμα.

ΑΡΘΡΟ 9

Επιβολή

1. Κάθε Μέρος λαμβάνει ειδικά μέτρα για να εντοπίσει οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων σε κυκλοφορία που είναι πιθανό να υπερβαίνουν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος και, ως εκ τούτου, ελέγχονται από τις αρμόδιες αρχές των Μερών προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος. Οι μετρήσεις αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν με τη βοήθεια αυτόματων συστημάτων που τοποθετούνται στις οδικές υποδομές ή μέσω εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος, ο οποίος είναι εγκατεστημένος στα οχήματα. Ο εν λόγω εξοπλισμός ζύγισης επί του οχήματος πρέπει να ακριβής και αξιόπιστος, πλήρως διαλειτουργικός και συμβατός με όλους τους τύπους οχημάτων.
2. Ένα Μέρος δεν απαιτεί την εγκατάσταση εξοπλισμού ζύγισης επί του οχήματος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων τα οποία έχουν ταξινομηθεί στο έτερο Μέρος.
3. Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται για τη διαπίστωση παραβάσεων του παρόντος τμήματος και την επιβολή κυρώσεων, πρέπει να πιστοποιούνται τα εν λόγω συστήματα. Όπου τα αυτόματα συστήματα χρησιμοποιούνται μόνο για σκοπούς αναγνώρισης, δεν απαιτείται να πιστοποιηθούν.
4. Τα Μέρη, σύμφωνα με το μέρος Α άρθρο 14, διασφαλίζουν ότι οι οικείες αρμόδιες αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις παραβάσεις και τις κυρώσεις που αφορούν το παρόν άρθρο.

ΜΕΓΙΣΤΑ ΒΑΡΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις για οχήματα (σε μέτρα: «m»)

1.1 Μέγιστο μήκος:

– μηχανοκίνητο όχημα	12,00 m
– ρυμουλκούμενο	12,00 m
– αρθρωτό όχημα	16,50 m
– οδικός συρμός	18,75 m

1.2 Μέγιστο πλάτος:

α) οχήματα οποιουδήποτε τύπου εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο β)	2,55 m
β) υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό ή εμπορευματοκιβωτίων με κλιματισμό ή κινητών αμαξωμάτων με κλιματισμό	2,60 m

1.3. Μέγιστο ύψος (όχημα οποιουδήποτε τύπου)

4,00 m

- 1.4. Στις αναφερόμενες στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4 διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια
- 1.5. Κάθε μηχανοκίνητο όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 m και από εσωτερική ακτίνα 5,30 m
- 1.6. Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πείρου περιστροφής του εδράνου ζεύξης και του οπίσθιου μέρους του ημιρυμουλκουμένου 12,00 m
- 1.7. Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκουμένου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπισθίου άκρου του ρυμουλκού και του εμπροσθίου άκρου του ρυμουλκουμένου 15,65 m
- 1.8. Μέγιστη απόσταση μετρούμενη παράλληλα προς τον διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από τον θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του συνδυασμού 16,40 m
2. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων (σε τόνους)
- 2.1 Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων
- 2.1.1 Διαξονικό ρυμουλκούμενο 18 τόνοι
- 2.1.2 Τριαξονικό ρυμουλκούμενο 24 τόνοι

2.2 Συνδυασμοί οχημάτων

Στην περίπτωση συνδυασμών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στο παρόν τμήμα αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων ή μηδενικών εκπομπών, με ανώτατο όριο των 1 και τους 2 τόνους, αντίστοιχα.

2.2.1 Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες

- α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο 40 τόνοι
- β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο 40 τόνοι

2.2.2 Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες

- α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο 40 τόνοι
- β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο 40 τόνοι

2.2.3. Οδικοί συρμοί με τέσσερις άξονες απαρτιζόμενοι από διαξονικό

- όχημα με κινητήρα και διαξονικό ρυμουλκούμενο 36 τόνοι

2.2.4. Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό μηχανοκίνητο όχημα και από διαξονικό ημιρυμουλκούμενο, αν η απόσταση των αξόνων του ημιρυμουλκουμένου:

- Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 m 36 τόνοι
- είναι μεγαλύτερη από 1,8 m 36 τόνοι

[+ 2 τόνοι ανοχής όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος (18 τόνοι) και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκουμένου (20 τόνοι) τηρούνται και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές]

2.3 Μηχανοκίνητα οχήματα

Στην περίπτωση μηχανοκίνητων οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα ή οχημάτων μηδενικών εκπομπών, τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη που προβλέπονται στα υποτιμήματα 2.3.1 και 2.3.2 αυξάνονται κατά το πρόσθετο βάρος της τεχνολογίας εναλλακτικών καυσίμων ή μηδενικών εκπομπών, με ανώτατο όριο των 1 και τους 2 τόνους, αντίστοιχα.

2.3.1. Διαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα 18 τόνοι

2.3.2. Τριαξονικά μηχανοκίνητα οχήματα 25 τόνοι (26 τόνοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους)

2.3.3. Τετραξονικά μηχανοκίνητα οχήματα με δύο κατευθυντήριους άξονες 32 τόνοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές ή όταν κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους

3. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων (σε τόνους)

3.1. Απλοί άξονες

Απλός μη κινητήριος άξονας 10 τόνοι

3.2. Δίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων.

Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:

- μικρότερη από 1 m ($d < 1,0$) 11 τόνους
- ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) 16 τόνους
- ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) 18 τόνους
- ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m ($1,8 \leq d$) 20 τόνους

3.3. Τρίδυμοι άξονες ρυμουλκουμένων και ημιρυμουλκουμένων

Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τριδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:

ίση ή μικρότερη από 1,3 m ($d \leq 1,3$)

21 τόνους

μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)

24 τόνους

3.4. Κινητήριος άξονας

Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2 και 2.3 11,5 τόνοι

3.5. Δίδυμοι άξονες μηχανοκίνητων οχημάτων

Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:

- μικρότερη από 1 m ($d < 1,0$) 11,5 τόνους
- ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$) 16 τόνους
- ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) 18 τόνους (19 τόνοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, ή σε περίπτωση που ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και σε περίπτωση που το μέγιστο βάρος για κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους)

4. Άλλα χαρακτηριστικά των οχημάτων

4.1 Οχήματα οποιουδήποτε τύπου

Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25 % του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων.

4.2. Οδικοί συρμοί

Η απόσταση ανάμεσα στον οπίσθιο άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και τον εμπρόσθιο άξονα ενός ρυμουλκουμένου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m.

4.3. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού οχήματος με κινητήρα δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος.

4.4. Ημιρυμουλκούμενα

Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πείρου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του έμπροσθεν άκρου του ημιρυμουλκουμένου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m.

ΤΜΗΜΑ 2

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥΣ, ΚΑΡΤΕΣ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΙ ΚΑΡΤΕΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΥ

ΑΡΘΡΟ 1

Αντικείμενο και αρχές

Το παρόν τμήμα ορίζει τις απαιτήσεις για τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του μέρους Β τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος όσον αφορά την εγκατάσταση, τη δοκιμή και τον έλεγχο των ταχογράφων που αναφέρονται στο άρθρο 281 παράγραφος 2 της παρούσας συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, ισχύουν οι ορισμοί που προβλέπονται στο άρθρο 2 του μέρους Β τμήμα 2 και στο άρθρο 2 του μέρους Β τμήμα 4 του παρόντος παραρτήματος.

2. Επιπρόσθετα των ορισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «μονάδα επί οχήματος»: ο ταχογράφος χωρίς τον αισθητήρα κίνησης και τα καλώδια που συνδέουν τον αισθητήρα κίνησης. Η μονάδα επί οχήματος επιτρέπεται να απαρτίζεται από μία ή περισσότερες μονάδες κατανεμημένες εντός του οχήματος, με την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις ασφαλείας του παρόντος τμήματος· η μονάδα επί οχήματος περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, μια μονάδα επεξεργασίας, μια μνήμη δεδομένων, μια λειτουργία μέτρησης του χρόνου, δύο διατάξεις διασύνδεσης έξυπνης κάρτας για τον οδηγό και τον συνοδηγό, έναν εκτυπωτή, μια μονάδα ένδειξης, συνδέσμους και εξοπλισμό για την εισαγωγή δεδομένων από τον χρήστη·
- β) «αισθητήρας κίνησης»: το δομικό μέρος του ταχογράφου που εκπέμπει αντιπροσωπευτικό σήμα της ταχύτητας του οχήματος και/ή της διανυόμενης απόστασης·
- γ) «κάρτα ελέγχου»: η κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρχές του Μέρους σε αρμόδια εθνική ελεγκτική αρχή, η οποία ταυτοποιεί τον ελεγκτικό φορέα και προαιρετικά τον ελεγκτή και επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα αποθηκευμένα στη μνήμη δεδομένων ή στις κάρτες οδηγού και, προαιρετικά, στις κάρτες συνεργείου για την ανάγνωση, την εκτύπωση και/ή την τηλεφόρτωσή τους·
- δ) «κάρτα συνεργείου»: η κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρχές του Μέρους στο εγκεκριμένο προσωπικό ενός κατασκευαστή ταχογράφων, εφαρμοστή, κατασκευαστή οχημάτων ή εγκεκριμένο από το συγκεκριμένο Μέρος συνεργείο, η οποία ταυτοποιεί τον κάτοχο της κάρτας και επιτρέπει τη δοκιμή, βαθμονόμηση και ενεργοποίηση των ταχογράφων και/ή την τηλεφόρτωση δεδομένων από αυτούς·
- ε) «ενεργοποίηση»: το στάδιο κατά το οποίο ο ταχογράφος τίθεται σε πλήρη λειτουργία και θέτει σε εφαρμογή όλες του τις λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών ασφαλείας, μέσω της χρήσης της κάρτας συνεργείου·

- στ) «βαθμονόμηση» (ψηφιακού ταχογράφου): η επικαιροποίηση ή επιβεβαίωση των παραμέτρων του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της αναγνώρισης του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οχήματος, για καταγραφή στη μνήμη δεδομένων μέσω της χρήσης της κάρτας συνεργείου·
- ζ) «τηλεφόρτωση» από ψηφιακό ή ευφυή ταχογράφο: η αντιγραφή, μαζί με την ψηφιακή υπογραφή, μέρους ή πλήρους συνόλου αρχείων δεδομένων που έχουν καταγραφεί στη μνήμη δεδομένων της μονάδας επί οχήματος ή στη μνήμη κάρτας ταχογράφου, με την προϋπόθεση ότι η διαδικασία αυτή δεν αλλοιώνει ούτε διαγράφει αποθηκευμένα δεδομένα·
- η) «αστοχία»: η μη φυσιολογική λειτουργία η οποία ανιχνεύθηκε από τον ψηφιακό ταχογράφο και η οποία μπορεί να προκλήθηκε από δυσλειτουργία της συσκευής ή από βλάβη·
- θ) «εγκατάσταση»: η προσαρμογή ταχογράφου σε ένα όχημα·
- ι) «περιοδική επιθεώρηση»: το σύνολο ενεργειών που πραγματοποιούνται προκειμένου να ελεγχθεί η κανονική λειτουργία του ταχογράφου, το κατά πόσο οι ρυθμίσεις του ανταποκρίνονται στις παραμέτρους του οχήματος και το ότι δεν υπάρχουν συσκευές παραποίησης στον ταχογράφο·
- ια) «επισκευή»: κάθε επισκευή που πραγματοποιείται σε αισθητήρα κίνησης ή σε μονάδα επί οχήματος για την οποία απαιτείται διακοπή της ηλεκτρικής τροφοδότησής τους ή αποσύνδεσή τους από άλλα δομικά στοιχεία του ταχογράφου ή το άνοιγμα του αισθητήρα κίνησης ή της μονάδας επί οχήματος·
- ιβ) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα των συστημάτων και των υποκείμενων επιχειρηματικών διεργασιών να ανταλλάσσουν δεδομένα και πληροφορίες·
- ιγ) «διεπαφή»: η εγκατάσταση μεταξύ συστημάτων που παρέχει τα εφόδια μέσω των οποίων αυτά μπορούν να συνδεθούν και να αλληλεπιδράσουν·

- ιδ) «καταμέτρηση χρόνου»: η μόνιμη ψηφιακή καταγραφή της συντονισμένης παγκόσμιας ώρας και ημερομηνίας (UTC)· και
- ιε) «σύστημα ανταλλαγής μηνυμάτων TACHOnet»: το σύστημα ανταλλαγής μηνυμάτων που πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στα παραρτήματα I έως VII του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/68 της Επιτροπής¹.

ΑΡΘΡΟ 3

Εγκατάσταση

1. Οι ταχογράφοι που αναφέρονται στην παράγραφο 2 τοποθετούνται σε οχήματα:
 - α) όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους· ή
 - β) από την 1η Ιουλίου 2026, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκουμένου ή ημιρυμουλκουμένου, υπερβαίνει τους 2,5 τόνους.
2. Οι ταχογράφοι είναι:
 - α) για οχήματα που τέθηκαν σε λειτουργία για πρώτη φορά πριν από την 1η Μαΐου 2006, αναλογικός ταχογράφος·

¹ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/68 της Επιτροπής, της 21ης Ιανουαρίου 2016, σχετικά με τις κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές που απαιτούνται για τη διασύνδεση των ηλεκτρονικών μητρώων των καρτών οδηγού (ΕΕ ΕΕ L 15 της 22.1.2016, σ. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/68/oj).

- β) για οχήματα που τέθηκαν σε λειτουργία για πρώτη φορά από την 1η Μαΐου 2006 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η πρώτη έκδοση του ψηφιακού ταχογράφου·
- γ) για οχήματα που τέθηκαν σε λειτουργία για πρώτη φορά από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2012, η δεύτερη έκδοση του ψηφιακού ταχογράφου·
- δ) για οχήματα που τέθηκαν σε λειτουργία για πρώτη φορά από την 1η Οκτωβρίου 2012 έως τις 14 Ιουνίου 2019, η τρίτη έκδοση του ψηφιακού ταχογράφου·
- ε) για οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά από τις 15 Ιουνίου 2019 έως και δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος των αναλυτικών προδιαγραφών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) του μέρους Β τμήμα 4, ευφυής ταχογράφος 1· και
- στ) για οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά μετά την παρέλευση δύο ετών από την έναρξη ισχύος των αναλυτικών προδιαγραφών που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο η) του μέρους Β τμήμα 4, ευφυής ταχογράφος 2.
3. Κάθε Μέρος δύναται να εξαιρεί από την εφαρμογή του παρόντος τμήματος οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 του μέρους Β τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος.
4. Κάθε Μέρος δύναται να εξαιρεί από την εφαρμογή του παρόντος τμήματος οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορές στις οποίες έχει χορηγηθεί εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 του μέρους Β τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος. Κάθε Μέρος ειδοποιεί αμέσως το έτερο Μέρος όταν κάνει χρήση της εν λόγω παραγράφου.

5. Το αργότερο τρία έτη από το τέλος του έτους έναρξης ισχύος των λεπτομερών τεχνικών προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου 2, τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) και τα οποία διαθέτουν αναλογικό ταχογράφο ή ψηφιακό ταχογράφο πρέπει να εξοπλιστούν με τον ευφυή ταχογράφο 2 όταν κυκλοφορούν στο έδαφος ενός Μέρους διαφορετικού από το Μέρος της ταξινόμησης.
6. Το αργότερο τέσσερα έτη από το τέλος του έτους έναρξης ισχύος των λεπτομερών τεχνικών προδιαγραφών του ευφυούς ταχογράφου 2, τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) και τα οποία διαθέτουν ευφυή ταχογράφο 1 πρέπει να εξοπλιστούν με τον ευφυή ταχογράφο 2 όταν κυκλοφορούν στο έδαφος ενός Μέρους διαφορετικού από το Μέρος της ταξινόμησης.
7. Από την 1η Ιουλίου 2026, τα οχήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β) θα εξοπλίζονται με τον ευφυή ταχογράφο 2 όταν κυκλοφορούν στο έδαφος Μέρους διαφορετικού από το Μέρος της ταξινόμησης.
8. Καμία διάταξη του παρόντος τμήματος δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων της Ένωσης στο έδαφός της οι οποίοι αφορούν τη συσκευή ελέγχου του τομέα των οδικών μεταφορών σε οδικούς εμπορευματικούς μεταφορείς της Ένωσης.

ΑΡΘΡΟ 4

Προστασία δεδομένων

1. Κάθε Μέρος διασφαλίζει ότι η επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος τμήματος πραγματοποιείται αποκλειστικά για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με το παρόν τμήμα.

2. Κάθε Μέρος διασφαλίζει ιδίως ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα προστατεύονται έναντι άλλων χρήσεων πέραν εκείνων που συνδέονται άμεσα με την παράγραφο 1 όσον αφορά:

- α) τη χρήση παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) για την καταγραφή των δεδομένων θέσης, όπως αναφέρονται στις τεχνικές προδιαγραφές για τον ευφυή ταχογράφο 1 και τον ευφυή ταχογράφο 2·
- β) την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις κάρτες οδηγού, όπως αναφέρεται στο άρθρο 13 και ιδίως οποιεσδήποτε διασυνοριακές ανταλλαγές σχετικών δεδομένων με τρίτους· και
- γ) την τήρηση αρχείων από τους οδικούς εμπορευματικούς μεταφορείς, όπως αναφέρεται στο άρθρο 15.

3. Οι ψηφιακοί ταχογράφοι σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ιδιωτική ζωή. Σε επεξεργασία υποβάλλονται μόνο τα δεδομένα που είναι αναγκαία για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

4. Οι ιδιοκτήτες των οχημάτων, οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς και κάθε άλλη σχετική οντότητα συμμορφώνονται προς τις σχετικές διατάξεις για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

ΑΡΘΡΟ 5

Εγκατάσταση και επισκευή

1. Η εγκατάσταση και επισκευή ταχογράφων επιτρέπεται μόνο από εφαρμοστές, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές ενός Μέρους προς τον σκοπό αυτόν, σύμφωνα με το άρθρο 7.

2. Οι εγκεκριμένοι εφαρμοστές, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να σφραγίζουν τον ταχογράφο αφού πρώτα ελέγξουν ότι λειτουργεί ομαλά και ιδίως με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν είναι δυνατόν να παραποιηθούν ή να αλλοιωθούν τα καταγραφόμενα δεδομένα.
3. Οι εγκεκριμένοι εφαρμοστές, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να θέσουν ειδικό σήμα στις σφραγίδες που τοποθετούν και, επιπλέον, σε ό,τι αφορά τους ψηφιακούς ταχογράφους, τους ευφυείς ταχογράφους 1 και τους ευφυείς ταχογράφους 2, να εισαγάγουν τα ηλεκτρονικά δεδομένα ασφάλειας που επιτρέπουν τη διενέργεια ελέγχων γνησιότητας. Κάθε Μέρος τηρεί και δημοσιεύει το μητρώο των χρησιμοποιούμενων σημάτων και των ηλεκτρονικών δεδομένων ασφάλειας, καθώς και τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν τα ηλεκτρονικά δεδομένα ασφάλειας που χρησιμοποιήθηκαν.
4. Για να πιστοποιείται ότι η εγκατάσταση του ταχογράφου πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος τμήματος, θα πρέπει να επικολλάται πινακίδα εγκατάστασης κατά τρόπο ώστε να είναι σαφώς ορατή και ευπρόσιτη.
5. Τα δομικά στοιχεία του ταχογράφου θα πρέπει να σφραγίζονται. Οποιοσδήποτε συνδέσεις με τον ταχογράφο που είναι δυνητικά ευάλωτες στην παραποίηση, περιλαμβανομένης της σύνδεσης μεταξύ του αισθητήρα κίνησης και του κιβωτίου ταχυτήτων, καθώς και η πινακίδα εγκατάστασης, θα πρέπει να σφραγίζονται.

Η σφραγίδα αφαιρείται ή παραβιάζεται μόνο:

- από εφαρμοστές ή συνεργεία εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές δυνάμει του άρθρου 7, με σκοπό την επισκευή, τη συντήρηση ή επαναβαθμονόμηση του ταχογράφου, ή από ελεγκτές κατάλληλα εκπαιδευμένους και, εάν απαιτείται, εγκεκριμένους για σκοπούς ελέγχου· ή
- για την επισκευή ή τη μετατροπή του οχήματος που επηρεάζει τη σφραγίδα. Στις περιπτώσεις αυτές, τηρείται επί του οχήματος γραπτή δήλωση όπου σημειώνονται η ημερομηνία και η ώρα παραβίασης της σφραγίδας και αναφέρονται οι λόγοι αφαίρεσης της σφραγίδας.

Οι αφαιρεθείσες ή παραβιασθείσες σφραγίδες αντικαθίστανται από εγκεκριμένο εφαρμοστή ή συνεργείο χωρίς περιττή καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερών από την αφαίρεση ή παραβίασή τους. Αν οι σφραγίδες έχουν αφαιρεθεί ή παραβιασθεί για τους σκοπούς του ελέγχου, μπορούν να αντικατασταθούν από ελεγκτή εφοδιασμένο με εξοπλισμό σφράγισης και αποκλειστικό ειδικό σήμα χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Όταν αφαιρείται σφραγίδα από ελεγκτή, εισάγεται η κάρτα ελέγχου στον ταχογράφο από τη στιγμή αφαίρεσης της σφραγίδας έως την ολοκλήρωση του ελέγχου, το ίδιο και στην περίπτωση της τοποθέτησης νέας σφραγίδας. Ο ελεγκτής εκδίδει γραπτή δήλωση που περιέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- αριθμός αναγνώρισης του οχήματος,
- ονοματεπώνυμο του υπαλλήλου,
- ελεγκτική αρχή και χώρα,
- αριθμός της κάρτας ελέγχου,
- αριθμός της αφαιρεθείσας σφραγίδας,
- ημερομηνία και ώρα αφαίρεσης της σφραγίδας, και
- αριθμός της νέας σφραγίδας, όταν ο ελεγκτής τοποθέτησε νέα σφραγίδα.

Πριν από την αντικατάσταση των σφραγίδων, διενεργούνται έλεγχος και βαθμονόμηση του ταχογράφου από εγκεκριμένο συνεργείο, εκτός από τις περιπτώσεις όπου η σφραγίδα αφαιρέθηκε ή παραβιάσθηκε για τους σκοπούς του ελέγχου και αντικαταστάθηκε από ελεγκτή.

ΑΡΘΡΟ 6

Επιθεωρήσεις των ταχογράφων

1. Οι ταχογράφοι υποβάλλονται σε τακτική επιθεώρηση από εγκεκριμένα συνεργεία. Τακτικές επιθεωρήσεις διενεργούνται τουλάχιστον ανά διετία.
2. Κατά τις επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ελέγχονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:
 - ότι ο ταχογράφος είναι σωστά εγκατεστημένος και κατάλληλος για το όχημα,
 - ότι ο ταχογράφος λειτουργεί κανονικά,
 - ότι ο ταχογράφος φέρει σήμα έγκρισης τύπου,
 - ότι έχει επικολληθεί η πινακίδα εγκατάστασης,
 - ότι όλες οι σφραγίδες είναι άθικτες και αποτελεσματικές,
 - ότι δεν υπάρχουν συσκευές παραποίησης στον ταχογράφο ή ίχνη χρήσης τέτοιων συσκευών, και
 - το μέγεθος των ελαστικών και η πραγματική περιφέρεια ελαστικών των τροχών.
3. Τα συνεργεία που διενεργούν επιθεωρήσεις συντάσσουν έκθεση επιθεώρησης σε περιπτώσεις που, ως αποτέλεσμα περιοδικής επιθεώρησης ή επιθεώρησης που πραγματοποιήθηκε κατόπιν ειδικού αιτήματος εθνικής αρμόδιας αρχής, χρειάστηκε επισκευή για την αντιμετώπιση ανωμαλιών στη λειτουργία του ταχογράφου. Τηρούν αρχείο όλων των εκθέσεων επιθεώρησης που συντάσσουν.

4. Οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται για περίοδο τουλάχιστον δύο ετών από τη σύνταξή τους. Κάθε Μέρος αποφασίζει κατά πόσο οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται επιτόπου ή αποστέλλονται στην αρμόδια αρχή κατά την περίοδο αυτή. Στις περιπτώσεις που οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται στο συνεργείο, το συνεργείο, εάν του ζητηθεί από την αρμόδια αρχή, καθιστά διαθέσιμες τις εκθέσεις επιθεώρησης και τις βαθμονομήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την εν λόγω περίοδο.

ΑΡΘΡΟ 7

Έγκριση εφαρμοστών, συνεργείων και κατασκευαστών οχημάτων

1. Κάθε Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, κάθε κράτος μέλος εγκρίνει, ελέγχει τακτικά και πιστοποιεί τους εφαρμοστές, τα συνεργεία και τους κατασκευαστές οχημάτων που δύνανται να διεξάγουν εγκαταστάσεις, ελέγχους, επιθεωρήσεις και επισκευές ταχογράφων.

2. Κάθε Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι οι εφαρμοστές, τα συνεργεία και οι κατασκευαστές οχημάτων διαθέτουν επάρκεια και αξιοπιστία. Προς τον σκοπό αυτόν, καθορίζουν και δημοσιεύουν δέσμη σαφών εθνικών διαδικασιών και διασφαλίζουν ότι πληρούνται τα κάτωθι ελάχιστα κριτήρια:

- α) το προσωπικό είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο·
- β) διατίθεται ο αναγκαίος εξοπλισμός διεξαγωγής των σχετικών δοκιμών και εργασιών· και
- γ) οι εφαρμοστές, τα συνεργεία και οι κατασκευαστές οχημάτων έχουν εχέγγυα αξιοπιστίας.

3. Οι έλεγχοι των εγκεκριμένων εγκαταστατών ή συνεργείων διεξάγονται ως εξής:
- α) οι εγκεκριμένοι εγκαταστάτες ή συνεργεία υπόκεινται, τουλάχιστον ανά διετία, σε έλεγχο των διαδικασιών που εφαρμόζουν κατά τον χειρισμό ταχογράφων. Ο έλεγχος εστιάζεται ιδιαίτερα στα λαμβανόμενα μέτρα ασφαλείας και τον χειρισμό των καρτών συνεργείου. Τα Μέρη ή, στην περίπτωση της Ένωσης, τα κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν τους εν λόγω ελέγχους χωρίς επιτόπια επίσκεψη· και
 - β) αιφνίδιοι τεχνικοί έλεγχοι των εγκεκριμένων εγκαταστατών ή συνεργείων πραγματοποιούνται επίσης για να ελέγχονται οι διενεργούμενες βαθμονομήσεις, επιθεωρήσεις και εγκαταστάσεις. Οι εν λόγω έλεγχοι καλύπτουν ετησίως τουλάχιστον το 10 % των εγκεκριμένων εγκαταστατών και συνεργείων.
4. Κάθε Μέρος και οι οικείες αρμόδιες αρχές λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέπονται συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ εγκαταστατών ή συνεργείων και οδικών εμπορευματικών μεταφορέων. Ειδικότερα, στην περίπτωση σοβαρού κινδύνου σύγκρουσης συμφερόντων, λαμβάνονται πρόσθετα συγκεκριμένα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι ο εφαρμοστής ή το συνεργείο συμμορφώνεται με το παρόν τμήμα.
5. Οι αρμόδιες αρχές κάθε Μέρους ανακαλούν εγκρίσεις, προσωρινά ή μόνιμα, από εφαρμοστές, συνεργεία και κατασκευαστές οχημάτων που δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από το παρόν τμήμα.

Κάρτες συνεργείου

1. Η περίοδος ισχύος των καρτών συνεργείου δεν υπερβαίνει το ένα έτος. Κατά την ανανέωση της κάρτας συνεργείου, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο εφαρμοστής, το συνεργείο ή ο κατασκευαστής οχημάτων πληροί τα κριτήρια του άρθρου 7 παράγραφος 2.
2. Η αρμόδια αρχή ανανεώνει την κάρτα συνεργείου εντός 15 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή έγκυρου αιτήματος ανανέωσης και όλων των αναγκαίων δικαιολογητικών. Εάν φθαρεί, δυσλειτουργεί, απολεσθεί ή κλαπεί κάρτα συνεργείου, η αρμόδια αρχή χορηγεί κάρτα προς αντικατάσταση της παλιάς εντός προθεσμίας πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή σχετικής εμπεριστατωμένης αίτησης. Οι αρμόδιες αρχές διατηρούν μητρώο των καρτών που απωλέσθηκαν, κλάπηκαν ή είναι ελαττωματικές.
3. Εάν ένα Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος ανακαλέσει έγκριση εφαρμοστή, συνεργείου ή κατασκευαστή οχημάτων, όπως ορίζει το άρθρο 7, ανακαλεί επίσης τις κάρτες συνεργείου που του έχει χορηγήσει.
4. Κάθε Μέρος λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να αποφευχθεί η παραποίηση καρτών συνεργείου που έχουν χορηγηθεί σε εγκεκριμένους εφαρμοστές, συνεργεία και κατασκευαστές οχημάτων.

Έκδοση καρτών οδηγού

1. Η κάρτα οδηγού εκδίδεται, κατόπιν αιτήσεως του οδηγού, από την αρμόδια αρχή του Μέρους όπου ο οδηγός έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του. Στην περίπτωση που οι αρμόδιες αρχές του Μέρους που εξέδωσε την κάρτα οδηγού αμφιβάλλουν για την εγκυρότητα της δήλωσης σχετικά με τον συνήθη τόπο κατοικίας ή για ορισμένους ειδικούς ελέγχους, μπορούν να ζητούν από τον οδηγό οποιαδήποτε συμπληρωματικά πληροφοριακά ή αποδεικτικά στοιχεία.

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «συνήθης τόπος κατοικίας» νοείται ο τόπος όπου διαμένει συνήθως το πρόσωπο, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος, λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, στην περίπτωση προσώπου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ του εν λόγω προσώπου και του τόπου όπου κατοικεί.

Ωστόσο, ο συνήθης τόπος κατοικίας προσώπου του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο άλλον από τον τόπο των προσωπικών του δεσμών και το οποίο για τον λόγο αυτό υποχρεώνεται να διαμένει διαδοχικά σε διάφορους τόπους ευρισκόμενους στα δύο Μέρη θεωρείται ότι είναι ο τόπος των προσωπικών του δεσμών, με την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά. Αυτός ο τελευταίος όρος δεν χρειάζεται να πληρούται σε περίπτωση που ο οδηγός διαμένει σε Μέρος για αποστολή καθορισμένης διάρκειας.

2. Σε δεόντως αιτιολογημένες και εξαιρετικές περιπτώσεις, κάθε Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος μπορεί να εκδίδει κάρτα οδηγού προσωρινή και μη ανανεώσιμη με ισχύ το πολύ 185 ημερών για οδηγό ο οποίος δεν έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του σε Μέρος υπό τον όρο ότι ο εν λόγω οδηγός βρίσκεται σε σχέση εργασίας με επιχείρηση που είναι εγκατεστημένη στο Μέρος έκδοσης της κάρτας και στον βαθμό που διαθέτει βεβαίωση οδηγού όταν απαιτείται.

3. Οι αρμόδιες αρχές του Μέρους που εξέδωσε την κάρτα οδηγού λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίζουν ότι ο αιτών δεν είναι ήδη κάτοχος έγκυρης κάρτας οδηγού και εξατομικεύουν την κάρτα οδηγού κατά τρόπο ώστε τα δεδομένα της να είναι ορατά και ασφαλή.
4. Η μέγιστη διάρκεια ισχύος της κάρτας οδηγού είναι πέντε έτη.
5. Έγκυρη κάρτα οδηγού ανακαλείται ή αναστέλλεται μόνον εφόσον η αρμόδια αρχή Μέρους διαπιστώσει ότι η κάρτα έχει παραποιηθεί ή ότι ο οδηγός χρησιμοποιεί κάρτα της οποίας δεν είναι κάτοχος ή ότι η κάρτα έχει χορηγηθεί βάσει ψευδών δηλώσεων και/ή παραποιημένων εγγράφων. Εάν τα προαναφερόμενα μέτρα αναστολής ή ανάκλησης ληφθούν από Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, από κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που έχει χορηγήσει την κάρτα, το άλλο Μέρος / κράτος μέλος αποστέλλει την κάρτα στις αρχές του Μέρους ή, στην περίπτωση της Ένωσης, του κράτους μέλους που την έχουν χορηγήσει, το συντομότερο δυνατόν, και αναφέρει τους λόγους ανάκλησης ή αναστολής. Αν η αποστολή της κάρτας αναμένεται να διαρκέσει περισσότερο από δύο εβδομάδες, το Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, το κράτος μέλος που την αναστέλλει ή την ανακαλεί ενημερώνει το Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, το κράτος μέλος έκδοσης, εντός των δύο εβδομάδων αυτών, για τους λόγους αναστολής ή ανάκλησης.
6. Η αρμόδια αρχή του Μέρους έκδοσης μπορεί να απαιτεί από τον οδηγό να αντικαταστήσει την κάρτα οδηγού με νέα κάρτα, εάν αυτό είναι αναγκαίο για τη συμμόρφωση προς τις σχετικές τεχνικές προδιαγραφές.
7. Κάθε Μέρος λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα κατά της παραποίησης της κάρτας οδηγού.

8. Το παρόν άρθρο δεν εμποδίζει Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, κράτος μέλος να χορηγεί κάρτα οδηγού σε οδηγό που έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του σε τμήμα του εδάφους του εν λόγω Μέρους, στο οποίο δεν εφαρμόζεται το παρόν παράρτημα, με την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται στις περιπτώσεις αυτές οι σχετικές διατάξεις του παρόντος τμήματος.

ΑΡΘΡΟ 10

Ανανέωση κάρτας οδηγού

1. Εφόσον, σε περίπτωση ανανέωσης, το Μέρος του συνήθους τόπου κατοικίας του οδηγού είναι διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την τρέχουσα κάρτα του και εφόσον ζητείται ανανέωση της κάρτας οδηγού από τις αρχές του Μέρους του συνήθους τόπου κατοικίας, οι εν λόγω αρχές ενημερώνουν τις αρχές έκδοσης της παλιάς κάρτας για τους λόγους ανανέωσής της.
2. Στην περίπτωση που ζητείται η ανανέωση κάρτας της οποίας η ισχύς λήγει προσεχώς, η αρμόδια αρχή χορηγεί νέα κάρτα πριν από τη λήξη της παλιάς εφόσον η αίτησή της έχει υποβληθεί εντός της προθεσμίας που ορίζεται στο άρθρο 5 του μέρους Β τμήμα 4.

ΑΡΘΡΟ 11

Κάρτες οδηγού που κλάπηκαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές

1. Οι εκδίδουσες αρχές τηρούν αρχεία με τις χορηγηθείσες κάρτες οδηγού που κλάπηκαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές για διάστημα τουλάχιστον αντίστοιχο της διάρκειας ισχύος τους.

2. Σε περίπτωση φθοράς, κακής λειτουργίας, απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού, οι αρμόδιες αρχές στο Μέρος του συνήθους τόπου κατοικίας του χορηγούν νέα κάρτα σε αντικατάσταση της παλαιάς εντός προθεσμίας οκτώ εργάσιμων ημερών από την παραλαβή σχετικής εμπεριστατωμένης αίτησης.

ΑΡΘΡΟ 12

Αμοιβαία αναγνώριση καρτών οδηγού

1. Κάθε Μέρος αποδέχεται τις κάρτες οδηγού που εκδίδει το έτερο Μέρος.
2. Όταν ο κάτοχος ισχύουσας κάρτας οδηγού που έχει εκδοθεί από ένα Μέρος έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του στο έτερο Μέρος, μπορεί να ζητήσει ανταλλαγή της κάρτας του με νέα ισοδύναμη κάρτα οδηγού. Το Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, το κράτος μέλος που προβαίνει στην ανταλλαγή έχει την ευθύνη να ελέγξει κατά πόσο η κάρτα εξακολουθεί να ισχύει.
3. Τα Μέρη ή, στην περίπτωση της Ένωσης, τα κράτη μέλη που προβαίνουν σε ανταλλαγή επιστρέφουν την παλιά κάρτα στις αρχές του Μέρους ή, στην περίπτωση της Ένωσης, του κράτους μέλους που τη χορήγησαν και αναφέρουν τους λόγους της επιστροφής της.
4. Στην περίπτωση που ένα Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, ένα κράτος μέλος αντικαταστήσει ή ανταλλάξει κάρτα οδηγού, η αντικατάσταση ή η ανταλλαγή, καθώς και κάθε μεταγενέστερη αντικατάσταση ή ανταλλαγή, καταχωρίζεται στο εν λόγω Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, στο εν λόγω κράτος μέλος.

Ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για τις κάρτες οδηγού

1. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο αιτών δεν είναι κάτοχος ισχύουσας κάρτας οδηγού, τα Μέρη ή, στην περίπτωση της Ένωσης, τα κράτη μέλη τηρούν εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα τα οποία περιέχουν τις εξής πληροφορίες για τις κάρτες οδηγού, επί περίοδο τουλάχιστον ίση με την περίοδο ισχύος τους:

- το ονοματεπώνυμο του οδηγού,
- την ημερομηνία και, αν είναι διαθέσιμος, τον τόπο γέννησης του οδηγού,
- τον αριθμό ισχύουσας άδειας οδήγησης και τη χώρα έκδοσής της (εφόσον υπάρχει),
- το καθεστώς της κάρτας οδηγού, και
- τον αριθμό της κάρτας οδηγού.

2. Πρέπει να εξασφαλίζεται η διασύνδεση και η πρόσβαση στα ηλεκτρονικά μητρώα των Μερών ή, στην περίπτωση της Ένωσης, των κρατών μελών σε όλη την επικράτεια των Μερών μέσω του συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων TACHOnet ή ενός συμβατού συστήματος. Σε περίπτωση που χρησιμοποιείται συμβατό σύστημα, η ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων με το έτερο Μέρος καθίσταται δυνατή μέσω του συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων TACHOnet.

3. Κατά την έκδοση, αντικατάσταση και, όταν κρίνεται αναγκαίο, κατά την ανανέωση κάρτας οδηγού, τα Μέρη ή, στην περίπτωση της Ένωσης, τα κράτη μέλη επαληθεύουν μέσω της ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων ότι ο οδηγός δεν είναι ήδη κάτοχος άλλης ισχύουσας κάρτας οδηγού. Τα ανταλλασσόμενα δεδομένα περιορίζονται στα δεδομένα που είναι αναγκαία για την επαλήθευση αυτή.
4. Οι ελεγκτές μπορούν να έχουν πρόσβαση στο ηλεκτρονικό μητρώο, ώστε να ελέγχουν το καθεστώς της κάρτας οδηγού.

ΑΡΘΡΟ 14

Ρυθμίσεις των ταχογράφων

1. Ο ψηφιακός ταχογράφος δεν ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να επιλέγει αυτομάτως ειδική κατηγορία δραστηριότητας όταν ο κινητήρας ή το σύστημα ανάφλεξης του οχήματος τίθεται εκτός λειτουργίας, εκτός εάν ο οδηγός εξακολουθεί να είναι σε θέση να επιλέγει χειροκίνητα την κατάλληλη κατηγορία δραστηριότητας.
2. Τα οχήματα εξοπλίζονται μόνο με έναν ταχογράφο, εκτός της περιπτώσεως των δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας.
3. Κάθε Μέρος απαγορεύει την παραγωγή, διανομή, διαφήμιση και/ή πώληση συσκευών που κατασκευάζονται και/ή προορίζονται για την παραποίηση των ταχογράφων.

Ευθύνη των οδικών εμπορευματικών μεταφορέων

1. Οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς είναι υπεύθυνοι να εξασφαλίζουν ότι οι οδηγοί τους διαθέτουν κατάλληλη εκπαίδευση και οδηγίες όσον αφορά την ορθή λειτουργία των ταχογράφων, είτε ψηφιακών είτε αναλογικών ή ευφών ταχογράφων, διενεργούν τακτικούς ελέγχους προκειμένου να διασφαλίζουν ότι οι οδηγοί τους προβαίνουν σε ορθή χρήση τους και δεν παρέχουν στους οδηγούς τους άμεσα ή έμμεσα κίνητρα που θα μπορούσαν να ενθαρρύνουν την κακή χρήση των ταχογράφων.

Οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς χορηγούν επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής στους οδηγούς οχημάτων εξοπλισμένων με αναλογικό ταχογράφο, λαμβάνοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα των φύλλων καταγραφής, τη διάρκεια της υπηρεσίας και την ενδεχόμενη ανάγκη αντικατάστασης των φύλλων καταγραφής που ενδεχομένως καταστράφηκαν ή κατασχέθηκαν από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή. Οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς χορηγούν στους οδηγούς μόνο φύλλα καταγραφής εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα να χρησιμοποιηθούν στη συσκευή που είναι εγκατεστημένη στο όχημα.

Ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας διασφαλίζει ότι, λαμβάνοντας υπόψη τη διάρκεια της υπηρεσίας, η εκτύπωση των δεδομένων από τον ταχογράφο, κατόπιν αιτήματος του ελεγκτή, μπορεί να πραγματοποιηθεί ορθά σε περίπτωση ελέγχου.

2. Οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς φυλάσσουν φύλλα καταγραφής και εκτυπωμένα αντίγραφα, όταν έχουν εκτυπωθεί αντίγραφα προς συμμόρφωση με το άρθρο 9 του μέρους Β τμήμα 4 του παρόντος παραρτήματος, σε χρονολογική σειρά και σε αναγνώσιμη μορφή για διάστημα τουλάχιστον ενός έτους μετά τη χρησιμοποίησή τους και χορηγούν αντίγραφα στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που τα ζητούν. Οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς παραδίδουν επίσης αντίγραφα των δεδομένων που έχουν τηλεφορτωθεί από τις κάρτες οδηγού στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που τα ζητούν, καθώς και τα αντίγραφα αυτά σε έντυπη μορφή. Τα φύλλα καταγραφής, τα εκτυπωμένα αντίγραφα και τα δεδομένα που έχουν τηλεφορτωθεί επιδεικνύονται ή παραδίδονται σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο ελεγκτή κατόπιν αιτήματός του.

3. Οι οδικοί εμπορευματικοί μεταφορείς είναι υπεύθυνοι για παραβιάσεις του παρόντος τμήματος και του τμήματος 4 του μέρους Β του παρόντος παραρτήματος που έχουν διαπράξει οδηγοί τους ή οδηγοί που έχουν τεθεί στη διάθεσή τους. Ωστόσο, κάθε Μέρος δύναται να εξαρτά την εν λόγω ευθύνη από την παράβαση, εκ μέρους του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα, του παρόντος άρθρου παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο και του άρθρου 7 παράγραφοι 1 και 2 του μέρους Β τμήμα 2 του παρόντος παραρτήματος.

ΑΡΘΡΟ 16

Διαδικασίες για τους οδικούς εμπορευματικούς μεταφορείς σε περίπτωση δυσλειτουργίας της συσκευής

1. Σε περίπτωση βλάβης ή ελαττωματικής λειτουργίας ταχογράφου, ο οδικός εμπορευματικός μεταφορέας μεριμνά ώστε να επισκευαστεί από εξουσιοδοτημένο εφαρμοστή ή συνεργείο, μόλις το επιτρέψουν οι συνθήκες.
2. Αν το όχημα δεν είναι δυνατόν να επιστρέψει στις εγκαταστάσεις του οδικού εμπορευματικού μεταφορέα εντός μιας εβδομάδας από την ημέρα της βλάβης ή της διαπίστωσης της ελαττωματικής λειτουργίας, η επισκευή γίνεται καθ' οδόν.
3. Κάθε Μέρος ή, στην περίπτωση της Ένωσης, τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούν τις αρμόδιες αρχές να απαγορεύσουν τη χρήση του οχήματος σε περιπτώσεις που η βλάβη ή η ελαττωματική λειτουργία δεν επισκευάστηκε όπως προβλέπεται στις παραγράφους 1 και 2, εφόσον αυτό συνάδει με την εθνική νομοθεσία του οικείου Μέρους.

Διαδικασία για την έκδοση καρτών ταχογράφου

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει στις αρμόδιες αρχές του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ, υλικό κρυπτογράφησης για την έκδοση καρτών ταχογράφου για τους οδηγούς, τα συνεργεία και τις ελεγκτικές αρχές σύμφωνα με την πολιτική πιστοποιητικών της ευρωπαϊκής αρχής πιστοποίησης βάσης (ERCA) και την πολιτική πιστοποιητικών του Ηνωμένου Βασιλείου, όσον αφορά το Γιβραλτάρ.