

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/403 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 18ης Μαρτίου 2016

για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, όσον αφορά την κατάταξη των σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης, οι οποίες ενδέχεται να οδηγούν στην απώλεια της υπόληψης του οδικού μεταφορέα, και για τροποποίηση του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, η Επιτροπή απαιτείται να καταρτίσει κατάλογο των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης, οι οποίες επιπροσθέτως εκείνων που ορίζονται στο παράρτημα IV του εν λόγω κανονισμού ενδέχεται να οδηγούν σε απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας της επιχείρησης οδικών μεταφορών ή του διαχειριστή μεταφορών.
- (2) Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή πρέπει να καθορίσει τον βαθμό σοβαρότητας των παραβάσεων αναλόγως του κινδύνου θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού που ενέχουν, και να προβλέψει τη συχνότητα παραβάσεων, πέραν της οποίας οι επανειλημμένες παραβάσεις θα θεωρούνται σοβαρότερες.
- (3) Ο κατάλογος των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των σοβαρών παραβάσεων που θα καταρτιστεί πρέπει να περιέχει τις παραβάσεις των κανόνων της Ένωσης στα πεδία που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.
- (4) Τα κράτη μέλη πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες σχετικά με αυτές τις παραβάσεις κατά τον καθορισμό των προτεραιοτήτων ελέγχου επιχειρήσεων που έχουν χαρακτηριστεί ότι παρουσιάζουν αυξημένη επικινδυνότητα, όπως απαιτείται από το άρθρο 12 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.
- (5) Τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν είναι αναγκαία για να εξασφαλιστεί διαφάνεια, δίκαιη μεταχείριση και ασφάλεια δικαίου κατά την εκτίμηση της σοβαρότητας των παραβάσεων και των συνεπειών τους στην υπόληψη της μεταφορικής επιχείρησης ή του διαχειριστή μεταφορών.
- (6) Ωστόσο, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους φέρει την ευθύνη της διεκπεραίωσης πλήρους εθνικής διοικητικής διαδικασίας για να διαπιστωθεί εάν η απώλεια των εγγυών αξιοπιστίας θα αποτελούσε αναλογική ανταπόκριση σε μια μεμονωμένη περίπτωση. Η εν λόγω εθνική διαδικασία εξέτασης πρέπει να περιλαμβάνει, εάν είναι σκόπιμο, ελέγχους στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης. Κατά την εκτίμηση των εγγυών αξιοπιστίας, τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάζουν τη συμπεριφορά της επιχείρησης, των διαχειριστών της και κάθε άλλου σχετικού προσώπου.

⁽¹⁾ ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 51.

⁽²⁾ ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

- (7) Η εναρμονισμένη κατηγοριοποίηση των σοβαρών παραβάσεων θα πρέπει να παρέχει τη βάση επέκτασης του εθνικού συστήματος αποτίμησης της επικινδυνότητας που έχουν θεσπίσει τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/EK, ώστε να καλυφθούν όλες οι σοβαρές παραβάσεις των ενωσιακών κανόνων για τις οδικές μεταφορές που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, οι οποίες ενδέχεται να θίξουν την υπόληψη της μεταφορικής επιχείρησης ή του διαχειριστή μεταφορών.
- (8) Το άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 προβλέπει επίσης ότι τα κράτη μέλη πρέπει να συμπεριλάβουν στο εθνικό ηλεκτρονικό μητρώο επιχειρήσεων οδικών μεταφορών αυτές τις σοβαρές παραβάσεις το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2016. Η εναρμονισμένη κατηγοριοποίηση των παραβάσεων αποτελεί, συνεπώς, σημαντικό βήμα προόδου διότι εξασφαλίζει θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των επιχειρήσεων, πιο εναρμονισμένη επιβολή της νομοθεσίας και αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών του ευρωπαϊκού μητρώου επιχειρήσεων οδικών μεταφορών.
- (9) Είναι προς όφελος της διαφάνειας και του θεμιτού ανταγωνισμού να καθοριστεί κοινή μέθοδος υπολογισμού της συχνότητας των παραβάσεων, πέραν της οποίας η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εγκατάστασης θα θεωρεί σοβαρότερες τις επανειλημμένες παραβάσεις. Οι εν λόγω επανειλημμένες παραβάσεις μπορεί να οδηγήσουν στην κίνηση της εθνικής διοικητικής διαδικασίας, η οποία, με την επιφύλαξη της εκτίμησης της αρμόδιας αρχής, ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια της υπόληψης οδικού μεταφορέα.
- (10) Κατά κανόνα, η συχνότητα πρέπει να καθορίζεται με βάση τη σοβαρότητα της παράβασης, τον χρόνο και τον μέσο αριθμό οδηγών. Πρέπει να θεωρηθεί ως το ανώτατο όριο και ταυτόχρονα να επαφίεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα να εφαρμόζουν χαμηλότερα όρια, όπως προβλέπονται στην εθνική τους διοικητική διαδικασία για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας.
- (11) Προκειμένου να εξασφαλιστεί νομική συνοχή και διαφάνεια, είναι επίσης απαραίτητο να τροποποιηθεί το παράρτημα III της οδηγίας 2006/22/EK με μεταβολή της σοβαρότητας ορισμένων παραβάσεων που ορίζονται σε αυτήν σύμφωνα με τον κατάλογο των σοβαρότερων παραβάσεων που αναφέρεται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009.
- (12) Ο κατάλογος των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των σοβαρών παραβάσεων καταρτίστηκε μετά από διαβούλευση με τα κράτη μέλη και εμπλεκόμενους παράγοντες της Ένωσης, κατά την οποία εκτιμήθηκε ο βαθμός σοβαρότητας με βάση τις βέλτιστες πρακτικές και την πείρα από την εφαρμογή των σχετικών νομοθετικών διατάξεων των κρατών μελών. Οι σοβαρότερες παραβάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 αποτέλεσαν το ανώτατο όριο αναφοράς για την εκτίμηση του βαθμού σοβαρότητας άλλων σχετικών παραβάσεων.
- (13) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής οδικών μεταφορών η οποία έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 18 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου ⁽¹⁾,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει κοινό κατάλογο των κατηγοριών, των τύπων και των βαθμών σοβαρότητας των παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης στις επαγγελματικές οδικές μεταφορές, όπως ορίζεται στο παράρτημα I του παρόντος κανονισμού, οι οποίες, επιπλέον εκείνων που προβλέπονται στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009, ενδέχεται να οδηγήσουν σε απώλεια των εχεγγύων αξιοπιστίας οδικού μεταφορέα.
2. Ο παρών κανονισμός προβλέπει τη μέγιστη συχνότητα των παραβάσεων, πέραν της οποίας οι επανειλημμένες σοβαρές παραβάσεις θα θεωρούνται σοβαρότερες, με βάση τον αριθμό οδηγών που απασχολούνται στις δραστηριότητες μεταφορών υπό τη διεύθυνση του διαχειριστή μεταφορών, όπως προβλέπεται στο παράρτημα II.
3. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις πληροφορίες για τις σοβαρές παραβάσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 κατά τη διεκπεραίωση εθνικής διοικητικής διαδικασίας για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας.

Άρθρο 2

Το παράρτημα III της οδηγίας 2006/22/EK τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα III του παρόντος κανονισμού.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8).

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2017.

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

Βρυξέλλες, 18 Μαρτίου 2016.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
Jean-Claude JUNKER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Κατηγοριοποίηση των σοβαρών παραβάσεων

(Κατά το άρθρο 1)

Οι πίνακες που ακολουθούν περιέχουν τις κατηγορίες και τους τύπους σοβαρών παραβάσεων των κανόνων της Ένωσης στις επαγγελματικές οδικές μεταφορές, οι οποίες διαιρούνται σε τρεις κατηγορίες σοβαρότητας ανάλογα με την πιθανότητα να δημιουργήσουν κίνδυνο θανάτου ή σοβαρού τραυματισμού.

1. Ομάδες παραβιάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ (Οδήγηση και χρόνος ανάπαυσης)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ (1)		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Πλήρωμα					
1.	Άρθρο 5 παράγραφος 1	Μη τήρηση της κατώτατης ηλικίας των οδηγών			X
Περίοδοι οδήγησης					
2.	Άρθρο 6 παράγραφος 1	Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 9 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται παράταση μέχρι τις 10 ώρες	10 ώρες ≤ ... < 11 ώρες		X
3.			11 ώρες ≤ ...		X
4.		Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 9 ωρών κατά 50 % ή περισσότερο χωρίς διάλειμμα ή χωρίς ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 4,5 ωρών	13,5 ώρες ≤ ... και χωρίς διάλειμμα ή ανάπαυση	X	
5.		Υπέρβαση του παρατεταμένου ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 10 ωρών, εφόσον επιτρέπεται η παράταση	11 ώρες ≤ ... < 12 ώρες		X
6.			12 ώρες ≤ ...		X
7.		Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης των 10 ωρών κατά 50 % ή περισσότερο χωρίς διάλειμμα ή χωρίς ανάπαυση διάρκειας τουλάχιστον 4,5 ωρών	15 ώρες ≤ ... και χωρίς διάλειμμα ή ανάπαυση	X	
8.	Άρθρο 6 παράγραφος 2	Υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης	60 ώρες ≤ ... < 65 ώρες		X
9.			65 ώρες ≤ ... < 70		X
10.		Υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης κατά 25 % ή περισσότερο	70 ώρες < ...	X	
11.	Άρθρο 6 παράγραφος 3	Υπέρβαση του μέγιστου συνολικού χρόνου οδήγησης κατά τη διάρκεια 2 διαδοχικών εβδομάδων	100 ώρες ≤ ... < 105 ώρες		X
12.			105 ώρες ≤ ... < 112,5 ώρες		X
13.		Υπέρβαση του μέγιστου συνολικού χρόνου οδήγησης κατά τη διάρκεια 2 διαδοχικών εβδομάδων κατά 25 % ή περισσότερο	112,5 ώρες ≤ ...	X	

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ (1)			
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ	
Διαλείμματα						
14.	Άρθρο 7	Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης κατά 4,5 ώρες πριν το διάλειμμα	5 ώρες ≤ ... < 6 ώρες			X
15.			6 ώρες ≤ ...		X	
Περίοδοι ανάπαυσης						
16.	Άρθρο 8 παράγραφος 2	Ανεπαρκής ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 11 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης	8,5 ώρες ≤ ... < 10 ώρες			X
17.			... < 8,5 ώρες		X	
18.		Ανεπαρκής μειωμένη ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 9 ωρών, εφόσον επιτρέπεται μειωμένη ανάπαυση	7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες			X
19.			... < 7 ώρες		X	
20.		Ανεπαρκής τμηματικώς λαμβανόμενη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 3 ωρών + 9 ώρες	3 ώρες + [7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες]			X
21.			3 ώρες + [... < 7 ώρες]		X	
22.	Άρθρο 8 παράγραφος 5	Ανεπαρκής περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 9 ωρών, για πολυμελές πλήρωμα	7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες			X
23.			... < 7 ώρες		X	
24.	Άρθρο 8 παράγραφος 6	Ανεπαρκής μειωμένη εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης κάτω των 24 ωρών	20 ώρες ≤ ... < 22 ώρες			X
25.			... < 20 ώρες		X	
26.		Ανεπαρκής εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης, κάτω των 45 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης	36 ώρες ≤ ... < 42 ώρες			X
27.			... < 36 ώρες		X	
28	Άρθρο 8 παράγραφος 6	Υπέρβαση 6 διαδοχικών εικοσιτετράωρων περιόδων μετά την προηγούμενη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης	3 ώρες ≤ ... < 12 ώρες			X
			12 ώρες ≤ ...		X	
Παρέκκλιση από τον κανόνα των 12 ημερών						
29.	Άρθρο 8 παράγραφος 6α	Υπέρβαση 12 διαδοχικών εικοσιτετράωρων περιόδων μετά από προηγούμενη κανονική εβδομαδιαία ανάπαυση	3 ώρες ≤ ... < 12 ώρες			X
			12 ώρες ≤ ...		X	
30.	Άρθρο 8 παράγραφος 6α στοιχείο β) περίπτωση ii)	Περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης μετά από 12 διαδοχικές εικοσιτετράωρες περιόδους	65 ώρες < ... ≤ 67 ώρες			X
			... ≤ 65 ώρες		X	

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ		ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ⁽¹⁾		
				ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
31.	Άρθρο 8 παράγραφος 6α στοιχείο δ)	Περίοδος οδήγησης, μεταξύ 22:00 και 6:00, περισσότερο από 3 ώρες πριν από το διάλειμμα, εάν το όχημα δεν έχει πολυμελές πλήρωμα	3 ώρες < ... < 4,5 ώρες			X
			4,5 ώρες ≤ ...		X	

Οργάνωση της εργασίας

32.	Άρθρο 10 παράγραφος 1	Σύνδεση μισθού και διανυόμενης απόστασης ή μεταφερόμενης ποσότητας εμπορευμάτων			X	
33.	Άρθρο 10 παράγραφος 2	Απουσία οργάνωσης ή πλημμελής οργάνωση της εργασίας οδηγού, ή απουσία οδηγίων ή ακατάλληλες οδηγίες προς τον οδηγό που να του επιτρέπουν να συμμορφώνεται με τον νόμο			X	

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

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

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ

Εγκατάσταση ταχογράφου

1.	Άρθρο 3 παράγραφος 1 και άρθρο 22	Δεν έχει εγκατασταθεί και δεν χρησιμοποιείται ταχογράφος εγκεκριμένου τύπου (π.χ.: δεν έχει τοποθετηθεί ταχογράφος από τεχνικούς, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων εγκεκριμένους από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, γίνεται χρήση ταχογράφου χωρίς τις απαραίτητες σφραγίδες που τοποθετούνται ή αντικαθίστανται από εγκεκριμένο τεχνικό, συνεργείο ή κατασκευαστή οχημάτων ή γίνεται χρήση ταχογράφου χωρίς την πινακίδα τοποθέτησης)	X		
----	-----------------------------------	--	---	--	--

Χρήση ταχογράφου, κάρτας οδηγού ή φύλλου καταγραφής

2.	Άρθρο 23 παράγραφος 1	Χρήση ταχογράφου που δεν έχει επιθεωρηθεί από εγκεκριμένο συνεργείο		X	
3.	Άρθρο 27	Οδηγός κάτοχος και/ή χρήστης περισσότερων της μιας δικής του κάρτας οδηγού		X	
4.		Οδήγηση με παραποιημένη 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 βάση ψευδείς δηλώσεις και/ή πλαστά έγγραφα (θεωρούμενη ως οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού)	X		
7.	Άρθρο 32 παράγραφος 1	Ταχογράφος που δεν λειτουργεί σωστά (π.χ.: ταχογράφος που δεν έχει επιθεωρηθεί, βαθμονομηθεί και σφραγιστεί κανονικά)		X	

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

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
8.	Άρθρο 32 παράγραφος 1 και άρθρο 33 παράγραφος 1	Ταχογράφος χρησιμοποιούμενος αντικανονικά (π.χ.: συνειδητή, εκούσια ή επιβληθείσα κακή χρήση, έλλειψη οδηγιών σχετικά με την ορθή χρήση κ.λπ.)		X	
9.	Άρθρο 32 παράγραφος 3	Δόλια 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 ή/και την κάρτα οδηγού	X		
11.	Άρθρο 33 παράγραφος 2	Η επιχείρηση δεν τηρεί φύλλα καταγραφής, εκτυπώματα και δεδομένα τηλεφόρτωσης		X	
12.		Καταγραμμένα και αποθηκευμένα δεδομένα μη διαθέσιμα για τουλάχιστον ένα έτος		X	
13.	Άρθρο 34 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.	Άρθρο 34 παράγραφος 2	Χρήση ακάθαρτων ή φθαρμένων φύλλων καταγραφής ή καρτών οδηγού και δυσανάγνωστα δεδομένα		X	
17.	Άρθρο 34 παράγραφος 3	Μη χρήση χειρόγραφης εισαγωγής, όταν αυτό ήταν απαραίτητο		X	
18.	Άρθρο 34 παράγραφος 4	Μη χρήση ορθού φύλλου καταγραφής ή κάρτα οδηγού στη μη σωστή χρονοθυρίδα (πολυμελές πλήρωμα)			X
19.	Άρθρο 34 παράγραφος 5	Μη ορθή χρήση του μηχανισμού μεταγωγής		X	

Παροχή στοιχείων

20.	Άρθρο 36	Άρνηση διενέργειας ελέγχου		X	
21.	Άρθρο 36	Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών της διανυόμενης ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών		X	
22.		Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός είναι κάτοχος κάρτας		X	
23.	Άρθρο 36	Αδυναμία προσκόμισης χειρόγραφων εγγραφών και εκτυπωμάτων της διανυόμενης ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών		X	
24.	Άρθρο 36	Αδυναμία προσκόμισης της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός είναι κάτοχος κάρτας		X	

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Ελαττωματική λειτουργία					
25.	Άρθρο 37 παράγραφος 1 και άρθρο 22 παράγραφος 1	Ταχογράφος μη επισκευασμένος από εγκεκριμένο τεχνίτη ή συνεργείο		X	
26.	Άρθρο 37 παράγραφος 2	Ο οδηγός δεν έχει σημειώσει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία των χρονικών περιόδων, τα οποία δεν καταγράφονται πλέον διότι ο ταχογράφος δεν λειτουργεί ή δυσλειτουργεί		X	

3. Ομάδες παραβιάσεων της οδηγίας 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ (Κανόνες για τον χρόνο εργασίας)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ			
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ	
Μέγιστη εβδομαδιαία διάρκεια εργασίας						
1.	Άρθρο 4	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 8	65 ≤ ... < 70 ώρες			X
4.			70 ώρες ≤ ...		X	

Διαλείμματα

5.	Άρθρο 5 παράγραφος 1	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 7 παράγραφος 1	Ημερήσιος χρόνος εργασίας ανά 24ωρο με νυκτερινή εργασία χωρίς τη χορήγηση παρέκκλισης βάσει του άρθρου 8	11 ώρες ≤ ... < 13 ώρες		X
10.			13 ώρες ≤ ...	X	

Εγγραφές

11.	Άρθρο 9	Οι εργοδότες παραποιοούν τις εγγραφές του χρόνου εργασίας ή αρνούνται να παραδώσουν τις εγγραφές στον ελεγκτή		X	
12.		Οι εργοδότες / αυτοαπασχολούμενοι οδηγοί παραποιοούν τις εγγραφές του χρόνου εργασίας ή αρνούνται να παραδώσουν τις εγγραφές στον ελεγκτή		X	

⁽¹⁾ Οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35).

4. Ομάδες παραβιάσεων της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾ (Κανόνες για τα βάρη και τις διαστάσεις)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ			
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ	
Βάρη						
1.	Άρθρο 1	Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για οχήματα της κατηγορίας N3	5 % ≤ ... < 10 %			X
2.			10 % ≤ ... < 20 %		X	
3.			20 % ≤ ...	X		
4.		Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για οχήματα της κατηγορίας N2	5 % ≤ ... < 15 %			X
5.			15 % ≤ ... < 25 %		X	
6.			25 % ≤ ...	X		
Μήκη						
7.	Άρθρο 1	Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους	2 % < ... < 20 %			X
8.			20 % ≤ ...		X	
Πλάτος						
9.	Άρθρο 1	Υπέρβαση του μέγιστου επιτρεπόμενου πλάτους	2,65 ≤ ... < 3,10 μέτρα			X
10.			3,10 μέτρα ≤ ...		X	

5. Ομάδες παραβιάσεων της οδηγίας 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ (Περιοδικός τεχνικός έλεγχος) και οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ (Οδικός τεχνικός έλεγχος)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Τεχνικός έλεγχος					
1.	Άρθρα 8 και 10 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ και άρθρο 7 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/47/ΕΕ	Οδήγηση χωρίς έγκυρο αποδεικτικό τεχνικού ελέγχου, όπως απαιτείται από τη νομοθεσία της ΕΕ	X		
2.	Άρθρο 12 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/47/ΕΕ	Μη διατήρηση του οχήματος σε ασφαλή και καλή τεχνική κατάσταση, με αποτέλεσμα πολύ σοβαρό ελάττωμα στο σύστημα πέδησης, το σύστημα διεύθυνσης, τους τροχούς / τα ελαστικά, την ανάρτηση ή το πλαίσιο ή σε άλλο εξοπλισμό που ενδέχεται να δημιουργήσει άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, ώστε να οδηγήσει σε λήψη απόφασης για ακινητοποίηση του οχήματος.	X		

⁽¹⁾ Οδηγία 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου, της 25ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές (ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 59). Η οδηγία τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2015/719 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 115 της 6.5.2015, σ. 1), η οποία πρέπει να μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία από τα κράτη μέλη έως τις 7 Μαΐου 2017.

⁽²⁾ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο και την κατάρτηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

⁽³⁾ Οδηγία 2014/47/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, σχετικά με την τεχνική οδική επιθεώρηση της καλής τεχνικής κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως που κυκλοφορούν στην Ένωση και την κατάρτηση της οδηγίας 2000/30/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 134).

Η οδηγία 2014/47/ΕΕ σχετικά με τον οδικό τεχνικό έλεγχο της κατάστασης των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως περιέχει στο παράρτημα II λεπτομερή ταξινόμηση των τεχνικών αστοχιών οι οποίες, ανάλογα με τον βαθμό σοβαρότητας, διακρίνονται σε μικρές, σημαντικές και επικίνδυνες. Το άρθρο 12 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει τους ακόλουθους ορισμούς:

- α) **ελάσσονος σημασίας** αστοχίες, εκείνες που δεν έχουν σημαντική επίπτωση στην ασφάλεια του οχήματος ή επίπτωση στο περιβάλλον, ή άλλες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης ελάσσονος σημασίας·
- β) **μείζονος σημασίας** αστοχίες, εκείνες που ενδέχεται να διακυβεύσουν την ασφάλεια του οχήματος ή να επηρεάσουν το περιβάλλον ή να θέσουν σε κίνδυνο άλλους οδικούς χρήστες, ή άλλες σημαντικότερες περιπτώσεις μη συμμόρφωσης·
- γ) **επικίνδυνες** αστοχίες, εκείνες που συνιστούν άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια ή έχουν επίπτωση στο περιβάλλον.

Το επίπεδο των παραβιάσεων των διατάξεων των οδηγιών για τον τεχνικό έλεγχο ανταποκρίνεται στην κατάταξη των αστοχιών που περιέχει το παράρτημα II της οδηγίας 2014/47/ΕΕ, και συγκεκριμένα: ΜΑ = μείζονος σημασίας αστοχίες, ΕΑ = επικίνδυνες αστοχίες, ΟΕ = οδήγηση με ελλείψεις, γεγονός που δημιουργεί άμεσο κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, ελάσσονος σημασίας αστοχίες ισοδυναμούν με τις παραβάσεις ήσσονος σημασίας.

6. Ομάδες παραβιάσεων της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾ του Συμβουλίου (Συσκευές περιορισμού της ταχύτητας)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Άρθρα 2 και 3	Δεν υπάρχει διάταξη περιορισμού της ταχύτητας	X		
2.	Άρθρο 5	Διάταξη περιορισμού (κόφτης) της ταχύτητας που δεν πληροί τις ισχύουσες τεχνικές απαιτήσεις		X	
3.	Άρθρο 5	Δεν έχει τοποθετηθεί διάταξη περιορισμού της ταχύτητας από εγκεκριμένο συνεργείο			X
4.		Δόλια χρήση συσκευής ώστε να παραποιούνται τα στοιχεία της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας ή δόλια χρήση της διάταξης περιορισμού της ταχύτητας	X		

7. Ομάδες παραβιάσεων της οδηγίας 2003/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ (Αρχική επιμόρφωση και περιοδική κατάρτιση των οδηγών)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Κατάρτιση και άδεια οδήγησης					
1.	Άρθρο 3	Μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών χωρίς υποχρεωτική αρχική επιμόρφωση ή/και υποχρεωτική περιοδική κατάρτιση		X	
2.	Άρθρο 10 και πα- ράρτημα II	Ο οδηγός δεν είναι σε θέση να προσκομίσει έγκυρο δελτίο επιμόρφωσης οδη- γού ή την άδεια οδήγησης με την επισήμανση, όπως απαιτείται από το εθνικό δίκαιο (π.χ.: λόγω απώλειας, φθοράς ή μη αναγνώσιμης)			X

⁽¹⁾ Οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες μηχανοκίνητων οχημάτων στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27).

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

**8. Ομάδες παραβιάσεων της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾
(Απαιτήσεις για την άδεια οδήγησης)**

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Άρθρα 1 και 4 της οδηγίας 2006/126/ΕΚ	Μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκυρης άδειας οδήγησης	X		
2.	Άρθρο 1 Παράρτημα Ι	Χρήση φθαρμένης ή μη αναγνώσιμης άδειας οδήγησης ή μη σύμφωνης με κοινό υπόδειγμα			X

9. Ομάδες παραβιάσεων της οδηγίας 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ (Οδικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Παράρτημα Ι τμήμα Ι.1 της οδηγίας 2008/68/ΕΚ	Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων των οποίων η μεταφορά απαγορεύεται	X		
2.		Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων με απαγορευμένο ή μη εγκεκριμένο μέσο συγκράτησης, με αποτέλεσμα να τίθενται σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές ή το περιβάλλον σε βαθμό που να επιβάλει τη λήψη απόφασης για ακινητοποίηση του οχήματος	X		
3.		Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων χωρίς ταυτοποίησή τους, με αποτέλεσμα να τίθενται σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές ή το περιβάλλον σε βαθμό που να επιβάλει τη λήψη απόφασης 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	
8.		Μη τήρηση των κανόνων που διέπουν την ασφάλεια και τη στοιβασία του φορτίου		X	
9.		Μη τήρηση των κανόνων που διέπουν τη 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	

⁽¹⁾ Οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).

⁽²⁾ Οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
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
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, μεγάλων συσκευασιών (IBC) ή φθαρμένων ακάθαρτων κενών συσκευασιών.			X
21.		Μεταφορά συσκευασμένων εμπορευμάτων με εμπορευματοκιβώτιο που δεν είναι δομικά συντηρήσιμο.			X
22.		Οι δεξαμενές/τα δοχεία-δεξαμενές (συμπεριλαμβανομένων των κενών και ακάθαρτων) δεν έχουν κλείσει κανονικά.			X
23.		Εσφαλμένη επισήμανση, χαρακτηρισμός ή πινακίδα του οχήματος ή/και της συγκράτησης			X
24.		Δεν υπάρχουν γραπτές οδηγίες σύμφωνα με την ADR, ή οι γραπτές οδηγίες δεν σχετίζονται με τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.			X

Η οδηγία 2004/112/ΕΚ της Επιτροπής ⁽¹⁾, για την προσαρμογή της οδηγίας 95/50/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾ σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων, προβλέπει στο παράρτημα II λεπτομερή ταξινόμηση των παραβιάσεων των σχετικών διατάξεων, η οποία διακρίνεται, ανάλογα με τον βαθμό σοβαρότητάς τους, σε τρεις κατηγορίες κινδύνου: κατηγορία κινδύνου I, κατηγορία κινδύνου II, κατηγορία κινδύνου III.

Το επίπεδο των παραβιάσεων των διατάξεων αντικατοπτρίζει τις κατηγορίες επικινδυνότητας που προβλέπονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2004/112/ΕΚ, ώστε η **κατηγορία κινδύνου I = ΠΣΠ** (εκτός από τις παραβάσεις που έχουν ήδη οριστεί ως ΠΣΠ στο παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1071/2009), η **κατηγορία κινδύνου II = ΣΠ**. Η κατηγορία κινδύνου III ισοδυναμεί με τις παραβάσεις ήσσονος σημασίας.

Ο παρών πίνακας καλύπτει μόνον τις παραβάσεις για τις οποίες ο μεταφορέας είναι πλήρως ή εν μέρει υπόλογος. Το επίπεδο ευθύνης μεταφορέα για την παράβαση αξιολογείται σύμφωνα με την εθνική διαδικασία επιβολής του νόμου του κράτους μέλους.

⁽¹⁾ Οδηγία 2004/112/ΕΚ της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 2004, για προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 95/50/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 367 της 14.12.2004, σ. 23).

⁽²⁾ Οδηγία 95/50/ΕΚ του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 1995, σχετικά με την καθιέρωση ενιαίων διαδικασιών στον τομέα του ελέγχου των οδικών μεταφορών επικινδύνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 249 της 17.10.1995, σ. 35).

10. Ομάδες παραβάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ (Πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Κοινοτική άδεια					
1.	Άρθρο 3	Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκυρης κοινοτικής άδειας οδήγησης (δηλαδή: άδεια ανύπαρκτη, παραποιημένη, ανακληθείσα, λήξασα κ.λπ.)	X		
2.	Άρθρο 4	Η μεταφορική επιχείρηση ή ο οδηγός δεν είναι σε θέση να προσκομίσει στον ελεγκτή έγκυρη κοινοτική άδεια ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας (δηλαδή: κοινοτική άδεια ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας απολεσθέν, ξεχασμένο, φθαρμένο κ.λπ.)		X	

Βεβαίωση οδηγού

3.	Άρθρο 3 και 5	Μεταφορά εμπορευμάτων χωρίς την κατοχή έγκυρης βεβαίωσης οδηγού (π.χ. βεβαίωση οδηγού ανύπαρκτη, παραποιημένη, ανακληθείσα, λήξασα κ.λπ.)		X	
4.		Η μεταφορική επιχείρηση ή ο οδηγός δεν είναι σε θέση να προσκομίσουν στον ελεγκτή έγκυρη βεβαίωση οδηγού ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της βεβαίωσης οδηγού (δηλαδή βεβαίωση οδηγού ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της βεβαίωσης οδηγού απολεσθέν, ξεχασμένο, φθαρμένο κ.λπ.)			X

11. Ομάδες παραβάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾ (Πρόσβαση στην αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
Κοινοτική άδεια					
1.	Άρθρο 4	Μεταφορά επιβατών χωρίς την κατοχή έγκυρης κοινοτικής άδειας οδήγησης (δηλαδή: άδεια ανύπαρκτη, παραποιημένη, ανακληθείσα, λήξασα κ.λπ.)	X		
2.	Άρθρο 4 παράγραφος 3	Η μεταφορική επιχείρηση ή ο οδηγός δεν είναι σε θέση να προσκομίσουν στον ελεγκτή έγκυρη κοινοτική άδεια οδήγησης ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας οδήγησης (δηλαδή άδεια ή επικυρωμένο γνήσιο αντίγραφο της απολεσθέν, ξεχασμένο, φθαρμένο κ.λπ.)		X	

Άδεια για τακτικές γραμμές

3.	Άρθρα 5 και 6	Τακτικές γραμμές χωρίς έγκυρη άδεια (δηλαδή: άδεια ανύπαρκτη, παραποιημένη, ανακληθείσα, λήξασα, καταχρασθείσα κ.λπ.)		X	
4.	Άρθρο 19	Ο οδηγός δεν είναι σε θέση να προσκομίσει την άδεια στον ελεγκτή (δηλαδή η άδεια απολεσθείσα, ξεχασμένη, φθαρμένη κ.λπ.)			X
5.	Άρθρα 5 και 6	Στάσεις των τακτικών γραμμών σε κράτος μέλος δεν αντιστοιχούν στην εκδοθείσα άδεια			X

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 88).

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ

Φύλλο πορείας για έκτακτες και άλλες γραμμές για τις οποίες δεν απαιτείται άδεια

6.	Άρθρο 12	Οδήγηση χωρίς το απαιτούμενο φύλλο πορείας (δηλαδή: φύλλο πορείας ανύπαρκτο, παραποιημένο, που δεν περιέχει τις απαιτούμενες πληροφορίες κ.λπ.)			X
----	----------	---	--	--	---

12. Ομάδες παραβιάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου ⁽¹⁾ (Μεταφορά ζώων)

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ		
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ
1.	Παράρτημα I κε-φάλαιο II	Τα χωρίσματα δεν είναι αρκετά ανθεκτικά ώστε να αντέχουν το βάρος των ζώων.		X	
2.	Παράρτημα I κε-φάλαιο III	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.	Άρθρο 7	Μέσα μεταφοράς μη εγκεκριμένα για ταξίδια μεγάλης διάρκειας ή μη εγκεκριμένα για το είδος των μεταφερόμενων ζώων.			X
5.	Άρθρα 4, 5 και 6	Μεταφορά χωρίς έγκυρα έγγραφα μεταφοράς, ημερολόγιο ταξιδιού ή άδεια μεταφοράς ή πιστοποιητικό επαγγελματικής επάρκειας			X

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2005 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2004, για την προστασία των ζώων κατά τη μεταφορά και συναφείς δραστηριότητες και την τροποποίηση των οδηγιών 64/432/ΕΟΚ και 93/119/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/97 (ΕΕ L 3 της 5.1.2005, σ. 1).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Συχνότητα των σοβαρών παραβάσεων

1. Οι σοβαρές (ΣΠ) και οι λίαν σοβαρές παραβάσεις (ΛΣΠ) που απαριθμούνται στο παράρτημα I, όταν διαπράττονται επανειλημμένα, θεωρούνται σοβαρότερες από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εγκατάστασης. Κατά τον υπολογισμό της συχνότητας επανάληψης των παραβάσεων, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τους ακόλουθους παράγοντες:

α) τη σοβαρότητα της παράβασης (ΣΠ ή ΛΣΠ)

β) τον χρόνο (τουλάχιστον ένα κυλιόμενο έτος από την ημερομηνία του ελέγχου)

γ) τον αριθμό οδηγών που απασχολούνται στις δραστηριότητες μεταφορών υπό τη διεύθυνση του διαχειριστή μεταφορών (μέσος όρος ανά έτος).

2. Με βάση τις πιθανότητες δημιουργίας κινδύνου για την οδική ασφάλεια, η μέγιστη συχνότητα των σοβαρών παραβάσεων, πέραν της οποίας πρέπει να θεωρούνται σοβαρότερες, καθορίζεται ως εξής:

$$3 \text{ ΣΠ} / \text{ανά οδηγό} / \text{ανά έτος} = 1 \text{ ΛΣΠ}$$

$$3 \text{ ΛΣΠ} / \text{ανά οδηγό} / \text{ανά έτος} = \text{κίνηση εθνικής διαδικασίας περί εχεγγύων αξιοπιστίας}$$

3. Ο αριθμός των παραβάσεων ανά οδηγό 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 οδηγών που απασχολούνται κατά τη διάρκεια του έτους. Ο μαθηματικός τύπος της συχνότητας παρέχει ανώτατο όριο εμφάνισης σοβαρών παραβάσεων, πέραν του οποίου θεωρούνται ως σοβαρότερες. Τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίσουν αυστηρότερα όρια, εάν προβλέπεται στην οικεία εθνική διοικητική διαδικασία για την αξιολόγηση των εχεγγύων αξιοπιστίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

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

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

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ (1)				
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ	ΕΠ	
Γ	Διαλείμματα						
Γ1	Άρθρο 7	Υπέρβαση αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης των 4,5 ώρες πριν το διάλειμμα	4,30 ώρες < ... < 5 ώρες				X
Γ2			5 ώρες ≤ ... < 6 ώρες			X	
Γ3			6 ώρες ≤ ...		X		
Δ	Περίοδοι ανάπαυσης						
Δ1	Άρθρο 8 παράγραφος 2	Ανεπαρκής ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 11 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης	10 ώρες ≤ ... < 11 ώρες				X
Δ2			8,5 ώρες ≤ ... < 10 ώρες			X	
Δ3			... < 8,5 ώρες		X		
Δ4		Ανεπαρκής μειωμένη ημερήσια περίοδος ανάπαυσης κάτω των 9 ωρών, εφόσον επιτρέπεται μειωμένη ανάπαυση	8 ώρες ≤ ... < 9 ώρες				X
Δ5			7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες			X	
Δ6			... < 7 ώρες		X		
Δ7		Ανεπαρκής τμηματικώς λαμβανόμενη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 3 ωρών + 9 ώρες	3 ώρες + [8 ώρες ≤ ... < 9 ώρες]				X
Δ8			3 ώρες + [7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες]			X	
Δ9			3 ώρες + [... < 7 ώρες]		X		
Δ10	Άρθρο 8 παράγραφος 5	Ανεπαρκής περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, κάτω των 9 ωρών, για πολυμελές πλήρωμα	8 ώρες ≤ ... < 9 ώρες				X
Δ11			7 ώρες ≤ ... < 8 ώρες			X	
Δ12			... < 7 ώρες		X		
Δ13	Άρθρο 8 παράγραφος 6	Ανεπαρκής μειωμένη εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης κάτω των 24 ωρών	22 ώρες ≤ ... < 24 ώρες				X
Δ14			20 ώρες < ... < 22 ώρες			X	
Δ15			... < 20 ώρες		X		
Δ16		Ανεπαρκής εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης, κάτω των 45 ωρών, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης	42 ώρες ≤ ... < 45 ώρες				X
Δ17			36 ώρες ≤ ... < 42 ώρες			X	
Δ18			... < 36 ώρες		X		
Δ19	Άρθρο 8 παράγραφος 6	Υπέρβαση 6 διαδοχικών εικοσιτετράωρων περιόδων μετά την προηγούμενη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης	... < 3 ώρες				X
Δ20			3 ώρες ≤ ... < 12 ώρες			X	
Δ21			12 ώρες ≤ ...		X		

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

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

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

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΒΑΘΜΟΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ			
			ΠΣΠ	ΛΣΠ	ΣΠ	ΕΠ
Z	Εγκατάσταση ταχογράφου					
Z1	Άρθρο 3 παράγραφος 1 και άρθρο 22 παράγραφος 2	Δεν έχει εγκατασταθεί και δεν χρησιμοποιείται ταχογράφος εγκεκριμένου τύπου (π.χ.: δεν έχει τοποθετηθεί ταχογράφος από τεχνικούς, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων εγκεκριμένους από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, γίνεται χρήση ταχογράφου χωρίς τις απαραίτητες σφραγίδες που τοποθετούνται ή αντικαθίστανται από εγκεκριμένο τεχνικό, συνεργείο ή κατασκευαστή οχημάτων ή γίνεται χρήση ταχογράφου χωρίς την πινακίδα τοποθέτησης)	X			
H	Χρήση ταχογράφου, κάρτας οδηγού ή φύλλου καταγραφής					
H1	Άρθρο 23 παράγραφος 1	Χρήση ταχογράφου που δεν έχει επιθεωρηθεί από εγκεκριμένο συνεργείο		X		

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

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

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