

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 15.5.2009  
COM(2009) 225 τελικό

### **ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**όπου αναλύονται οι κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως αυτές προβλέπονται στη νομοθεσία των κρατών μελών**

## ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**όπου αναλύονται οι κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως αυτές προβλέπονται στη νομοθεσία των κρατών μελών**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα έκθεση γίνεται ανάλυση των κυρώσεων που προβλέπονται από τις νομοθεσίες των κρατών μελών για σοβαρές παραβάσεις των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, όπως απαιτείται από το άρθρο 10 της οδηγίας 2006/22/ΕΚ<sup>1</sup> για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών.

Οι παραβάσεις αφορούν τις διατάξεις δύο κανονισμών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006<sup>2</sup> για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών περιλαμβάνει ιδιαίτερα ακριβείς κανόνες σχετικά με τους μέγιστους χρόνους οδήγησης και τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης, και για τα διαλείμματα των επαγγελματιών οδηγών μεταφορών. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85<sup>3</sup> σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών αφορά στην εγκατάσταση και χρήση του ταχογράφου.

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν κανόνες σχετικούς με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε παραβάσεις και των δύο κανονισμών. Οι κυρώσεις αυτές πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις<sup>4</sup>. Η αιτιολογική σκέψη 26 του κανονισμού αυτού αναφέρει επιπλέον ότι η δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρών παραβάσεων θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται μεταξύ των μέτρων που μπορούν να επιβάλλουν τα κράτη μέλη. Ωστόσο, δεν υπάρχει στον κανονισμό αυτόν ορισμός τί θα πρέπει να θεωρείται σοβαρή παράβαση.

Η οδηγία 2006/22/ΕΚ περιείχε αρχικά ένα παράρτημα ΙΙΙ που περιλάμβανε ένα μη εξαντλητικό κατάλογο του τί θα έπρεπε να θεωρείται ως παράβαση. Αυτό το παράρτημα ΙΙΙ αντικαταστάθηκε πρόσφατα από ένα νέο παράρτημα περιλαμβανόμενο στην οδηγία

---

<sup>1</sup> 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, ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

2009/5/EK της Επιτροπής<sup>5</sup>. Στο νέο αυτό παράρτημα III περιλαμβάνονται κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την κατάταξη των παραβάσεων σε κατηγορίες με βάση τους δύο κανονισμούς.

Τα κράτη μέλη όφειλαν να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή τους κανόνες περί κυρώσεων που είχαν θεσπίσει για τις παραβάσεις εναντίον των εν λόγω δύο κανονισμών<sup>6</sup>. Κατά το χρόνο σύνταξης της παρούσας έκθεσης, 26 κράτη μέλη είχαν ενημερώσει την Επιτροπή σχετικά με τους κανόνες που είχαν θεσπίσει. Η Πορτογαλία δεν έχει ακόμη εκπληρώσει τις υποχρεώσεις που υπέχει και κατά συνέπεια έχει κινηθεί εναντίον της διαδικασία για παράβαση.

## **2. ΤΥΠΟΙ ΚΥΡΩΣΕΩΝ**

Οι εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές πράξεις αναφέρουν διάφορα είδη κυρώσεων: οικονομικές κυρώσεις, ακινητοποίηση του οχήματος, απαγορεύσεις οδήγησης και φυλάκιση. Οι κυρώσεις αυτές είναι επίσης δυνατόν να διαφέρουν σε σχέση με τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις.

### **2.1. Οικονομικές κυρώσεις**

Όλα τα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει οικονομικές κυρώσεις για παραβάσεις. Τα ανώτατα όρια προστίμων εμφανίζουν αξιοσημείωτες διακυμάνσεις μεταξύ των κρατών μελών, από ενιαίο πρόστιμο 58,23 ευρώ στη Μάλτα έως πρόστιμο 5.000 ευρώ και άνω στην Αυστρία, την Κύπρο, τη Γερμανία και την Ιρλανδία. Αυτό σημαίνει ότι ένα μέγιστο πρόστιμο μπορεί να είναι σε μια χώρα αρκετές φορές υψηλότερο από εκείνο σε μian άλλη.

Η ανομοιομορφία αυτή μπορεί εν μέρει να εξηγηθεί από τις κοινωνικές και οικονομικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών, που κάνουν το ίδιο πρόστιμο να είναι αποτρεπτικό και αναλογικό για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις σε μια χώρα, αλλά όχι αναγκαστικά σε μian άλλη. Η λογική αυτή δεν μπορεί όμως να ισχύει, παραδείγματος χάρη, στην περίπτωση των σχετικά υψηλών χρηματικών ποινών που επιβάλλονται στην Ισπανία ή στην Ουγγαρία.

Από την άποψη αυτή η προσέγγιση της Φινλανδίας είναι πρωτότυπη, στο μέτρο που η χρηματική ποινή υπολογίζεται βάσει των “ημερήσιων προστίμων”. Η στάθμιση των εν λόγω “ημερήσιων προστίμων” γίνεται λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων παραγόντων, του ημερήσιου εισοδήματος και του αριθμού των τέκνων του προσώπου στο οποίο επιβάλλεται η κύρωση.

### **2.2. Ακινητοποίηση του οχήματος**

Όπως προαναφέρθηκε, η αιτιολογική σκέψη 26 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 αναφέρει ρητά την ακινητοποίηση του οχήματος ως ένα από τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται προς αντιμετώπιση σοβαρών παραβάσεων. Με το μέτρο αυτό μπορεί να εξασφαλιστεί, παραδείγματος χάρη, ότι ο οδηγός εφαρμόζει επαρκή περίοδο ανάπαυσης, ώστε να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Το μέτρο

---

<sup>5</sup> Οδηγία 2009/5/EK της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2009, για τροποποίηση του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών, ΕΕ L 29 της 31.1.2009, σ.45.

<sup>6</sup> Δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

αυτό είναι επίσης σε θέση να εμποδίζει τις επιχειρήσεις να αποκομίζουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μη συμμορφούμενες με τις διατάξεις του κανονισμού και πληρώνοντας απλά ένα πρόστιμο.

Εντούτοις, μόνον 15 κράτη μέλη ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι προβλέπουν ρητά τη δυνατότητα ακινητοποίησης του οχήματος στη νομοθεσία τους (Βουλγαρία, Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία, Γερμανία, Δανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Πολωνία, Ρουμανία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο).

### **2.3. Άλλες κυρώσεις**

Επτά κράτη μέλη προβλέπουν ποινές φυλάκισης για σοβαρές παραβάσεις, αν και μερικά, μόνον σε περίπτωση μη πληρωμής του προστίμου (Αυστρία, Κύπρος, Δανία, Γαλλία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο και Ηνωμένο Βασίλειο).

Σε ορισμένες χώρες, η νομοθεσία περιλαμβάνει επίσης την προσωρινή αφαίρεση της άδειάς του από τον οδηγό (Βουλγαρία, Δανία, Ελλάδα, Ιταλία και Ηνωμένο Βασίλειο) ή της κάρτας οδηγού (Σλοβακία).

Αρκετά κράτη μέλη εφαρμόζουν επίσης υψηλότερες ή αυστηρότερες κυρώσεις σε περιπτώσεις παραβάσεων που διαπράττονται κατ' εξακολούθηση ή κατά συρροή (Αυστρία, Βουλγαρία, Γαλλία, Ιταλία, Σλοβακία και Ηνωμένο Βασίλειο). Η αυστριακή νομοθεσία, παραδείγματος χάρη, προβλέπει τη δυνατότητα φυλάκισης στην περίπτωση που στο διωκόμενο πρόσωπο έχει ήδη επιβληθεί κύρωση για παρόμοια παράβαση.

### **2.4. Κυρώσεις σε βάρος των επιχειρήσεων**

Με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 οι επιχειρήσεις μεταφορών κηρύσσονται υπεύθυνες για τις παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγούς της επιχείρησης, ακόμη και όταν η παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας. Στην πλειονότητα των κρατών μελών (Βέλγιο, Βουλγαρία, Γερμανία, Δανία, Εσθονία, Ελλάδα, Φινλανδία, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λιθουανία, Λετονία, Πολωνία, Ρουμανία, Σλοβενία, Σλοβακία, Σουηδία και στο Ηνωμένο Βασίλειο), η νομοθεσία περιλαμβάνει διαφορετικές κυρώσεις για τους οδηγούς και για τις επιχειρήσεις, όπου οι κυρώσεις για τις επιχειρήσεις είναι υψηλότερες ή αυστηρότερες από τις αντίστοιχες για τους οδηγούς.

Στο άρθρο 10 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ορίζεται επίσης ότι οι αποστολείς, οι μεταφορείς φορτίων, οι διοργανωτές ταξιδιών, οι εργολάβοι, οι υπεργολάβοι και τα γραφεία απασχόλησης οδηγών εξασφαλίζουν ότι τα συμβατικώς συμφωνούμενα ωράρια δρομολογίων πληρούν τις διατάξεις για τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης. Εντούτοις, μόνο σε λίγα κράτη μέλη αναφέρεται η νομοθεσία για τις κυρώσεις στους εν λόγω παράγοντες της αλυσίδας μεταφορών (Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Πολωνία και Σουηδία). Δυστυχώς, από την ανάλυση των αντίστοιχων νομοθεσιών δεν προκύπτει ο τρόπος με τον οποίο εφαρμόζονται στην πράξη οι εν λόγω κυρώσεις.

### **2.5. Αρχή της υπερεδαφικής ισχύος**

Με το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 καθιέρωσε επίσης την αρχή της υπερεδαφικής ισχύος των κυρώσεων: στην περίπτωση που μια παράβαση διαπιστώνεται από τις αρμόδιες αρχές σε ορισμένο κράτος μέλος και δεν έχει ήδη επιβληθεί

για την παράβαση αυτή καμία κύρωση, οι αρμόδιες αρχές δικαιούνται να επιβάλουν κύρωση, ακόμη και αν η παράβαση έχει διαπραχθεί στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας. Εφαρμοζομένης της αρχής της μη εισαγωγής διακρίσεων, η κύρωση θα πρέπει να είναι η ίδια με αυτήν που θα επιβαλλόταν εάν η παράβαση είχε διαπραχθεί στο έδαφος του κράτους μέλους στο οποίο διαπιστώθηκε η παράβαση.

Η αρχή αυτή, παρά το γεγονός ότι διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των οδικών μεταφορών, είναι δυνατόν να έχει αρνητικές παράπλευρες επιπτώσεις εφόσον τα κράτη μέλη εφαρμόζουν πολύ διαφορετικές κυρώσεις για τις ίδιες παραβάσεις. Οι οδικοί μεταφορείς, οι οποίοι έχουν διαπράξει παράβαση, προτιμούν ενδεχομένως να πληρώσουν την χρηματική ποινή για την παράβαση αυτή σε κράτος μέλος το οποίο εφαρμόζει πολύ χαμηλά πρόστιμα, παρά να διακινδυνεύσουν να καταβάλουν πολύ υψηλή χρηματική ποινή σε άλλο κράτος μέλος. Αυτό ενδεχομένως να τους παρέχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων επιχειρήσεων οι οποίες συμμορφώνονται με τους κανονισμούς.

### **3. ΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΥΡΩΣΕΩΝ**

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλαν στην Επιτροπή τα κράτη μέλη, τα εθνικά συστήματα κυρώσεων διαφέρουν πολύ μεταξύ τους. Μια βασική διάκριση που μπορούμε να κάνουμε είναι μεταξύ των κρατών μελών η νομοθεσία των οποίων δεν εξειδικεύει καμία διαφορά μεταξύ των διαφόρων παραβάσεων και εκείνων των κρατών μελών, των οποίων η νομοθεσία διακρίνει διάφορες συγκεκριμένες παραβάσεις και εφαρμόζει διαφορετικά επίπεδα κυρώσεων στις παραβάσεις αυτές.

#### **3.1. Συστήματα που δεν προβλέπουν διαφοροποίηση των κυρώσεων**

Η νομοθεσία ορισμένων κρατών μελών θέτει απλώς τα μέγιστα και, μερικές φορές, τα ελάχιστα επίπεδα κυρώσεων που εφαρμόζονται στις παραβάσεις γενικότερα. Έτσι, δεν είναι δυνατόν να γίνει ανάλυση των κυρώσεων για τις σοβαρές παραβάσεις. Μερικά κράτη μέλη έχουν πληροφορήσει την Επιτροπή μόνο για τα εν λόγω ανώτατα και μερικές φορές ελάχιστα επίπεδα (Αυστρία, Τσεχική Δημοκρατία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο και Ηνωμένο Βασίλειο). Η Μάλτα προβλέπει ενιαίο πρόστιμο για τις παραβάσεις (58,23 ευρώ).

#### **3.2. Συστήματα που προβλέπουν διαφοροποίηση των κυρώσεων**

Στα άλλα κράτη μέλη, η νομοθεσία διακρίνει τουλάχιστον μεταξύ ορισμένων διαφορετικών τύπων παραβάσεων και εφαρμόζει διαφορετικές κυρώσεις για τις παραβάσεις αυτές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι όλα τα κράτη μέλη που εφαρμόζουν διαφορετικές κυρώσεις για διαφορετικές παραβάσεις δεν έχουν διαφορετικά επίπεδα προστίμων για τους ίδιους τύπους παραβάσεων.

##### *3.2.1. Παραβάσεις των διατάξεων για το χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006*

Σε μερικά κράτη μέλη που εφαρμόζουν διαφοροποιημένο σύστημα, η νομοθεσία περιλαμβάνει λεπτομερές σύστημα κατηγοριοποίησης των παραβάσεων όσον αφορά τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Διακρίνονται δύο ή περισσότερα επίπεδα για τον ίδιο τύπο παράβασης και προσδιορίζονται συγκεκριμένα πρόστιμα για κάθε επίπεδο. Οι κανόνες ορίζουν υψηλότερη χρηματική ποινή,

παραδείγματος χάρη όταν γίνεται υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης κατά δύο ώρες, και χαμηλότερη όταν η αντίστοιχη υπέρβαση ανέρχεται μόνο σε μια ώρα.

Ο πίνακας του παραρτήματος I καταρτίστηκε με βάση τις πληροφορίες που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή. Στον πίνακα αυτό συγκρίνονται, για τα κράτη μέλη που προβλέπουν διαφοροποιημένες κυρώσεις, τα πρόστιμα που εφαρμόζονται στις παραβάσεις των άρθρων 6-8 του κανονισμού 561/2006, όπως ορίζονται στο νέο παράρτημα III της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

Εμφαίνονται επίσης οι διαφορές στα ποσά των προστίμων που προβλέπονται από τα διάφορα κράτη μέλη. Σε ακραίες περιπτώσεις, τα μέγιστα ποσά για συγκεκριμένες παραβάσεις μπορεί να είναι και δέκα φορές υψηλότερα σε μια χώρα σε σύγκριση με μίαν άλλη. Η υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης κατά δύο ώρες και άνω μπορεί να οδηγήσει σε πρόστιμο έως 4.600 ευρώ στην Ισπανία, ενώ στην Ελλάδα το μέγιστο πρόστιμο ανέρχεται σε 400 ευρώ.

Διαφορετικός είναι επίσης ο τρόπος προσδιορισμού των επιπέδων στα διάφορα κράτη μέλη. Τα διάφορα όρια εκφράζονται είτε σε λεπτά της ώρας, ή σε ώρες, ή σε ποσοστά τοις εκατό. Ορισμένα κράτη μέλη προβλέπουν δύο μόνον διαφορετικά επίπεδα, π.χ. η Εσθονία, η Γαλλία και η Σλοβακία. Ορισμένα άλλα προβλέπουν περισσότερα επίπεδα, όπως π.χ. η Ουγγαρία, με πέντε επίπεδα για υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης: κατά 5%, 5-10%, 10-15%, 15-20% και άνω του 20% αντίστοιχα.

Η ισπανική νομοθεσία, παραδείγματος χάρη, ορίζει συγκεκριμένα ποσά για κάθε ώρα υπέρβασης του δεκαπενθήμερου χρόνου οδήγησης, ο οποίος στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 περιορίζεται σε 90 ώρες: χρόνος οδήγησης άνω των 110 ωρών συνεπάγεται χρηματική ποινή 1.580 ευρώ, ενώ χρόνος οδήγησης άνω των 111 ωρών συνεπάγεται ποινή 1.620 ευρώ, επιπροσθέτως της ακινητοποίησης του οχήματος.

Στις περιπτώσεις που προβλέπονται περισσότερα από δύο επίπεδα κυρώσεων, η αύξηση των επιβαλλόμενων χρηματικών ποινών μπορεί να είναι είτε γραμμική είτε προοδευτική. Στις Κάτω Χώρες, για παράδειγμα, το πρόστιμο για την υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης ανέρχεται σε 110 ευρώ ανά ώρα, ενώ στην Ελλάδα η υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης κατά δύο ώρες οδηγεί σε πρόστιμο υπερδιπλάσιο του προστίμου για υπέρβαση κατά μια ώρα.

Το Βέλγιο διαθέτει ένα ιδιαίτερο σύστημα προσδιορισμού των κυρώσεων υπέρβασης των ημερήσιων χρόνων οδήγησης και του αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης, το οποίο λαμβάνει υπόψη του δύο παραμέτρους. Στην περίπτωση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης, το επίπεδο της κύρωσης προσδιορίζεται από την μακρύτερη περίοδο ανάπαυσης εντός του διαστήματος του ημερήσιου χρόνου οδήγησης. Έτσι, η υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης κατά τέσσερις ώρες οδηγεί σε υψηλότερο πρόστιμο (450 ευρώ) όταν ο οδηγός έχει αδιάλειπτη περίοδο ανάπαυσης κάτω των τριών ωρών, απ' ό,τι αν ο οδηγός είχε αδιάλειπτη περίοδο ανάπαυσης έξι ωρών (310 ευρώ).

Όταν στη νομοθεσία των κρατών μελών περιλαμβάνεται αυτό το είδος διάκρισης μεταξύ παραβάσεων, είναι δυνατό να συναγάγουμε ποιες θεωρούν ότι είναι οι πλέον σοβαρές παραβάσεις. Μπορούμε έτσι να συμπεράνουμε ότι οι κανόνες για τις παραβάσεις που αφορούν τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης δεν είναι και τόσο διαφορετικοί από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, όταν εξετάζουμε ποιες παραβάσεις θα πρέπει να θεωρούνται σοβαρότερες από τις άλλες ακόμη και όταν διαπιστώνονται ορισμένες ήσσονος σημασίας διαφορές. Ως παράδειγμα των διαφορών αυτών, μια παράβαση η οποία θα λογιζόταν ότι συνιστά ελαφρά παράβαση των διαλλειμάτων, με βάση την κατηγοριοποίηση του νέου

παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/EK, οδηγεί στο Βέλγιο σε χαμηλότερο πρόστιμο απ' ότι μια ελαφρά παράβαση της ημερήσιας ανάπαυσης: στις Κάτω Χώρες, ισχύει και για τις δύο παραβάσεις το ίδιο πρόστιμο, ενώ στην Πολωνία επιβάλλεται υψηλότερο πρόστιμο.

Γενικότερα πάντως, είναι αναμφισβήτητο ότι όσο μεγαλύτερη είναι η υπέρβαση του μέγιστου χρόνου οδήγησης ή όσο λιγότερο τηρείται η ελάχιστη περίοδος ανάπαυσης, τόσο σοβαρότερη είναι η παράβαση.

Οι διαφορές αφορούν κυρίως δύο πτυχές: τα διαφορετικά επίπεδα των διαφόρων κυρώσεων και τα ποσά των προστίμων που προβλέπονται για τις παραβάσεις. Όπως προαναφέρθηκε, ο προσδιορισμός των επιπέδων κυμαίνεται σε σημαντικό βαθμό και βασίζεται σε ώρες/λεπτά ή σε ποσοστά τοις εκατό, ενώ υπάρχουν και διαφορές στον αριθμό των επιπέδων. Όσον αφορά τα ποσά των κυρώσεων, οι διαφορές είναι αρκετά σαφείς, όπως εμφανίζεται στο παράρτημα I.

### *3.2.2. Παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 (κανονισμός ταχογράφου)*

Παρά το γεγονός ότι οι κανόνες για τις παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 είναι βασικά παρόμοιοι στα κράτη μέλη, από την άποψη του τι θα πρέπει να θεωρείται ως σοβαρότερο, η κατάσταση διαφέρει όσον αφορά τις παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

Στις περιπτώσεις που οι νομοθεσίες των κρατών μελών περιλαμβάνουν διάφορες κατηγορίες παραβάσεων, αυτές κατά γενικό κανόνα διαφέρουν σημαντικά από το ένα κράτος μέλος στο άλλο και επίσης, από την κατηγοριοποίηση που παρατίθεται στο νέο παράρτημα III της οδηγίας 2006/22/EK. Από τις πρόσθετες πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη αποδεικνύεται ότι υφίστανται σημαντικές διαφορές, όχι μόνο ως προς το επίπεδο των προστίμων που εφαρμόζονται, αλλά επίσης ως προς τον τρόπο κατάταξης των παραβάσεων σε κατηγορίες.

Ο πίνακας του παραρτήματος II εμφανίζει τις διαφορές αυτές ως προς την κατηγοριοποίηση. Για ορισμένες παραβάσεις τις οποίες η οδηγία 2006/22/EK θεωρεί ως «πολύ σοβαρές», ορισμένα κράτη μέλη ανέφεραν ότι εφαρμόζουν το ελάχιστο επίπεδο κύρωσης για παραβάσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Αυτό συμβαίνει, π.χ., στις περιπτώσεις που ο οδηγός κατέχει περισσότερες από μια ισχύουσες κάρτες οδηγού (παράβαση Z7 του παραρτήματος III της οδηγίας 2006/22/EK). Στο συγκεκριμένο παράδειγμα, η Εσθονία, η Βουλγαρία και η Λιθουανία εφαρμόζουν το ελάχιστο επίπεδο κύρωσης. Άλλα παραδείγματα είναι αυτά των περιπτώσεων της μη ορθής χρήσης του μηχανισμού μεταγωγής και της αδυναμίας προσκόμισης των εγγραφών στην κάρτα οδηγού, εφόσον ο οδηγός κατέχει κάρτα (παραβάσεις Z22 ή Θ4).

Από την άλλη πλευρά, για τη μεγάλη πλειοψηφία των παραβάσεων που θεωρούνται ελαφρές παραβάσεις από την οδηγία 2006/22/EK, τα περισσότερα κράτη έλη δεν εφαρμόζουν το ελάχιστο προβλεπόμενο επίπεδο κύρωσης. Στην περίπτωση π.χ. ενός οδηγού που δεν έχει στο όχημά του αρκετό χαρτί για εκτυπώματα, παράβαση η οποία εντάσσεται στην κατηγορία των ελαφρών παραβάσεων της οδηγίας 2006/22/EK (παράβαση Z5), η Ουγγαρία εφαρμόζει το υψηλότερο επίπεδο προστίμου.

Μόνο για τις παραβάσεις οι οποίες αφορούν απάτη στον ταχογράφο (παραβάσεις I1 έως I3) και στις περιπτώσεις που οι επιχειρήσεις δεν τηρούν φύλλα καταγραφής (παραβάσεις Z6 και



Z10) είναι η κατηγοριοποίηση παρόμοια στην πλειοψηφία των κρατών μελών, καθώς για τις πολύ σοβαρές αυτές παραβάσεις εφαρμόζεται το υψηλότερο επίπεδο κυρώσεων.

Όμοια με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, τα ποσά των επιβαλλόμενων προστίμων διαφέρουν σε μεγάλο βαθμό για τις παραβάσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, περιλαμβανομένων των επιβαλλόμενων μέγιστων προστίμων. Οι επεμβάσεις, π.χ., στην καταγραφική συσκευή (ταχογράφος) τιμωρείται με πρόστιμο έως 586 ευρώ στη Λιθουανία, αλλά με πρόστιμο 2.460 ευρώ στην Πολωνία, παρά το γεγονός ότι και στις δύο περιπτώσεις επιβάλλεται το μέγιστο πρόστιμο. Σε άλλες χώρες, το πρόστιμο μπορεί να είναι ακόμη υψηλότερο: στην Ισπανία, το πρόστιμο για τέτοιες παραβάσεις ανέρχεται σε 4.601, στην Ιταλία έως 6.232, και στη Γαλλία έως 30.000 ευρώ (με την επιπρόσθετη δυνατότητα ποινής φυλάκισης μέχρι 1 έτους).

Μπορούμε έτσι να συμπεράνουμε ότι, για τις παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, το ποσό του επιβαλλόμενου προστίμου για σοβαρές παραβάσεις όχι μόνο ποικίλλει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών, αλλά επίσης ποικίλλει η κατηγοριοποίηση, και συγκεκριμένα ο ορισμός του τι θεωρείται ως σοβαρή παράβαση.

#### 4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται για σοβαρές παραβάσεις της κοινωνικής νομοθεσίας ποικίλλουν σημαντικά στα διάφορα κράτη μέλη όσον αφορά τους τύπους των κυρώσεων, τα επίπεδα των προστίμων και την κατάταξη των παραβάσεων σε κατηγορίες.

Ενώ όλα τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τα πρόστιμα ως κυρώσεις, δεν προβλέπουν όλα, παραδείγματος χάρι, την ακινητοποίηση των οχημάτων ή τη φυλάκιση. Σε ορισμένα κράτη μέλη, είναι δυνατή η αφαίρεση της άδειας οδήγησης ή της κάρτας οδηγού.

Η κατάσταση εμφανίζεται ακόμη πιο περίπλοκη όταν εξετάζουμε τον τρόπο με τον οποίο διαβαθμίζουν τα κράτη μέλη τους διάφορους τύπους και τα διάφορα επίπεδα των παραβάσεων. Τα ποσά των προστίμων διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών, σε ακραίες δε περιπτώσεις μέχρι και σε σχέση 1:10. Οι διαφορές αυτές εν μέρει μόνον εξηγούνται από τις υπάρχουσες κοινωνικές και οικονομικές διαφορές, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα το ίδιο πρόστιμο να είναι αναλογικό και αποτρεπτικό σε μια χώρα, αλλά όχι κατ' ανάγκη σε μίαν άλλη.

Ενώ, όσον αφορά τις παραβάσεις κανόνων για τους χρόνους οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, είναι μάλλον σαφές ποιές παραβάσεις πρέπει να θεωρούνται πιο σοβαρές από άλλες, η κατάταξη των παραβάσεων σε κατηγορίες εμφανίζει σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τις παραβάσεις των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Ορισμένες παραβάσεις θεωρούνται σοβαρές σε μια χώρα, αλλά όχι κατ' ανάγκη σε μίαν άλλη.

Επιπλέον, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις για παραβάσεις των κανόνων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 δεν αντιστοιχούν, σε πολλά κράτη μέλη, προς τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την κατάταξη των παραβάσεων σε κατηγορίες, όπως αυτές προβλέπονται στην οδηγία 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής, η οποία τροποποιεί το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ.

Είναι συνεπώς ιδιαίτερα δύσκολο για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα των διεθνών μεταφορών να λάβουν ένα σαφές μήνυμα όσον αφορά τη σοβαρότητα των πιθανών παραβάσεών τους όταν δεν συμμορφώνονται προς ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, καθώς οι κυρώσεις που διατρέχουν τον κίνδυνο να τους επιβληθούν στα διάφορα κράτη μέλη εκπέμπουν αντιφατικά μηνύματα.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάσταση αυτή, η οποία εκπορεύεται από τις αποφάσεις των νομοθετικών αρχών, είναι μη ικανοποιητική υπό την έποψη της ισότητας των όρων που ισχύουν για τους οδηγούς και τις επιχειρήσεις. Το νέο παράρτημα της οδηγίας 2006/22/ΕΚ, το οποίο θεσπίστηκε με την οδηγία 2009/5/ΕΚ, προβλέπει μία βάση κοινής αντίληψης του τί θα πρέπει να θεωρείται σοβαρή παράβαση και τί όχι. Τα κράτη μέλη προτρέπονται να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα για να επιτύχουν μια πιο εναρμονισμένη εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών, βελτιώνοντας έτσι την τήρηση των κοινωνικών κανόνων στις οδικές μεταφορές.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις εργασίες της επί του ζητήματος αυτού, υποστηρίζοντας μάλιστα το διάλογο μεταξύ κρατών μελών όσον αφορά την εθνική ερμηνεία και εφαρμογή των κοινωνικών κανόνων στον τομέα των οδικών μεταφορών μέσω της επιτροπής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα όρια αρμοδιότητας τα οποία έχουν αποφασίσει να της παραχωρήσουν τα κράτη μέλη και οι νομοθετικές αρχές.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**Επισκόπηση των προστίμων που επιβάλλονται σε παραβάσεις των άρθρων 6-9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 στα κράτη μέλη τα οποία προβλέπουν στις νομοθεσίες τους διαφορετικά πρόστιμα για διάφορα επίπεδα παραβάσεων**

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	VSI <sup>7</sup>	SI <sup>7</sup>	MI <sup>7</sup>	BE	EE	EL	ES	FR	HU <sup>8</sup>	NL	PL	RO	SL <sup>9</sup>	SK	
<b>B</b>	<b>Περίοδοι οδήγησης</b>																
Γ2	Άρθρο 6 παράγρ. 1	Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης 9 h, εφόσον δεν επιτρέπονται δυνατότητες παράτασης σε 10 h	9h<...<10h			X	40-120*	<383	80	301-350	135 <sup>‡</sup>	209-419	-	46	294-441	150	<991
Γ2			10h<...<11h			X	80-180*	<383	200	400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110	46 +61/h	441-588	150	<991
Γ2			11h<...	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	220-1320		588-1470	150	<1652
Γ2		Υπέρβαση του ημερήσιου χρόνου οδήγησης 10 h, εφόσον επιτρέπεται η παράταση	10h<...<11h			X	40-120*	<383	80	301-325	135 <sup>‡</sup>	209-419	110	46	294-441	150	<991
Γ2			11h<...<12h			X	80-180*	<383	200	350-400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	220	46 +61/h	441-588	150	<991
Γ2			12h<...	X			140-1600*	<766	400	1501-4600	<1500	1677	330-1320		588-1470	150	<1652
Γ2			Άρθρο 6 παράγρ. 2	Υπέρβαση του εβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης	56h<...<60h			X	100/h	<383	/	301-330	135 <sup>‡</sup>	209-419	110/h	/	/
Γ2	60h<...<70h					X	100/h	<383	/	330-1580	135 <sup>‡</sup> -1500	838-1258	110/h	/	/	150	<991
Γ2	70h<...	X					100/h	<383	/	1620-4600	<1500	1677	110/h, <1100	/	/	150	<1652

<sup>7</sup> Σύμφωνα με την οδηγία 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής που τροποποιεί το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ· ΠΣΠ = Πολύ Σοβαρή Παράβαση / ΣΠ = Σοβαρή Παράβαση / ΕΠ = Ελαφρά Παράβαση

<sup>8</sup> Ουγγαρία: Καθώς η κατάταξη σε κατηγορίες βασίζεται σε ποσοστά τοις εκατό, οι κατηγορίες δεν αντιστοιχούν επακριβώς στην εναρμονισμένη κατηγοριοποίηση.

<sup>9</sup> Σλοβενία: Τα προβλεπόμενα πρόστιμα είναι για τους οδηγούς.

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	VSI <sup>7</sup>	SI <sup>7</sup>	MI <sup>7</sup>	BE	EE	EL	ES	FR	HU <sup>8</sup>	NL	PL	RO	SL <sup>9</sup>	SK	
Γ2	Άρθρο 6 παράγρ. 3	Υπέρβαση του συνολικού χρόνου οδήγησης κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών εβδομάδων	90h<...<100h		X	/	<383	/	301-350	135 <sup>‡</sup>	209-419	110/h	30 for <92, then +30/h	294-441	150	<991	
Γ2		100h<...<112h30		X	/	<383	/	350-1700	135 <sup>‡</sup> -1500	838-1258	110/h, <1100	294-441		150	<991		
Γ2		112h30<...	X	/	<383	/	1700-4600	<1500	1677	110/h, <1100	294-441	150		<1652			
<b>Γ</b>	<b>Διαλείμματα</b>																
Γ1	Άρθρο 7	Υπέρβαση του αδιάλειπτου χρόνου οδήγησης	4h30<...<5h		X	20-80 <sup>§</sup>	<383	200	/	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	46	294-441	40	<991	
Γ2			5h<...<6h		X	60-400 <sup>§</sup>	<383	200	301-1501	135 <sup>‡</sup> -1500	838-1258	110-220	46 +61/30min	441-588	120-250	<991	
Γ3			6h<...	X	120-2000 <sup>§</sup>	<383	200	1501-3301	<1500	1677	220-1980	588-1470		250-600	<1652		
<b>Δ</b>	<b>Περίοδοι ανάπαυσης</b>																
Δ1	Άρθρο 8 παράγρ. 2	Ημερήσια περίοδος ανάπαυσης ανεπαρκής, μικρότερη από 11h, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης	10h<...<11h		X	50/30min	<383	/	301	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	30	294-441	150	<991	
Δ2			8h30<...<10h		X	50/30min	<383	/	400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110	30 +61/h	441-735	150	<991	
Δ3			...<8h30	X	50/30min	<766	/	1501-4600	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	<8h: 220-1980	588-1470		150	<1652		
Δ4		Ημερήσια περίοδος ανάπαυσης ανεπαρκής, μικρότερη από 9h, εφόσον επιτρέπεται μείωση	8h<...<9h		X	50/30min	<383	/	301	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	30	294-441	150	<991	
Δ5			7h<...<8h		X	50/30min	<383	/	400-1501	135 <sup>‡</sup>	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991	
Δ6			...<7h	X	50/30min	<766	/	1501-4600	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	440-1980	735-1470		150	<1652		

Αριθ.	ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ	VSI <sup>7</sup>	SI <sup>7</sup>	MI <sup>7</sup>	BE	EE	EL	ES	FR	HU <sup>8</sup>	NL	PL	RO	SL <sup>9</sup>	SK	
Δ7		Κατανομή περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης ανεπαρκής, μικρότερη από 3h+9h	3h+8h<...<9h			X	50/30min	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	209-838	110	30	294-441	150	<991
Δ8			3h+7h<...<8h			X	50/30min	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	838-1258	220	30 +61/h	441-735	150	<991
Δ9			3h+[...<7h]	X			50/30min	<766	/	/	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	440-1980		735-1470	150	<1652
Δ10	Άρθρο 8 παράγρ. 5	Περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης, ανεπαρκής, μικρότερη από 9h, για πολυμελές πλήρωμα	8h<...<9h			X	/	/	/	301	135 <sup>‡</sup>	209-838	-	30	/	150	<991
Δ11			7h<...<8h			X	/	/	/	400-1501	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110	30 + 61/h	/	150	<991
Δ12			...<7h	X			/	/	/	1501-4600	135 <sup>‡</sup> ; <6h: 1500	1677	220-1760		/	150	<1652
Δ13	Άρθρο 8 παράγρ. 6	Μειωμένη εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης ανεπαρκής, μικρότερη από 24 h	22h<...<24h			X	100/1h	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	209-838	110/h	15 for > 23h, then +30/h	294-441	150	<991
Δ14			20h<...<22h			X	100/1h	<383	/	/	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110/h		294-441	150	<991
Δ15			...<20h	X			100/1h	<383	/	/	<1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652
Δ16		Εβδομαδιαία περίοδος ανάπαυσης ανεπαρκής, μικρότερη από 45 h, εφόσον δεν επιτρέπεται μειωμένη περίοδος εβδομαδιαίας ανάπαυσης	42h<...<45h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 <sup>‡</sup>	209-838	110/h	15 for > 44h, then + 30/h	294-441	150	<991
Δ17			36h<...<42h			X	100/1h	<383	/	301-400	135 <sup>‡</sup>	838-1258	110/h		294-441	150	<991
Δ18			...<36h	X			100/1h	<383	/	1501-4600	...<20 h <1500	1677	110/h, <1100		294-441	150	<1652

\*: Εξαρτάται από το χρόνο ανάπαυσης

‡: Εξαρτάται από το διάλειμμα που έγινε

‡: Στην περίπτωση δικαστικής διαδικασίας, το μέγιστο ποσό ανέρχεται σε 750 ευρώ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

**Επισκόπηση της κατάταξης σε κατηγορίες των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 εκείνων των κρατών μελών που έχουν υποβάλει πρόσθετες πληροφορίες όσον αφορά τις κυρώσεις που επιβάλλονται στις εν λόγω παραβάσεις**

Αριθ.	Αρθρ.	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΕΕ <sup>10</sup>	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
		<i>Προβλεπόμενος αριθμός κατηγοριών:</i>	3	2	2	2	3	3	3	>3	>3	>3	>3	>3	>3	
<b>ΣΤ</b>		<b>Εγκατάσταση καταγραφικής συσκευής</b>														
<b>ΣΤ1</b>	3.1	Έχει εγκατασταθεί και χρησιμοποιείται καταγραφική συσκευή μη εγκεκριμένου τύπου	ΠΣΠ													
<b>Z</b>		<b>Χρήση καταγραφικής συσκευής, κάρτας οδηγού ή φύλλου καταγραφής</b>														
Z1	13	Καταγραφική συσκευή που δεν λειτουργεί σωστά (παραδείγματος χάρι: η καταγραφική συσκευή δεν έχει επιθεωρηθεί, βαθμονομηθεί και σφραγιστεί κανονικά)	ΠΣΠ													
G2		Καταγραφική συσκευή χρησιμοποιούμενη αντικανονικά (δεν χρησιμοποιείται έγκυρη κάρτα οδηγού, παραβίαση εκ προθέσεως, κλπ)	ΠΣΠ													
G2	14.1	Δεν υπάρχουν στο όχημα αρκετά φύλλα καταγραφής	ΣΠ													
G2		Υπόδειγμα φύλλου καταγραφής όχι εγκεκριμένο	ΣΠ													
G2		Δεν υπάρχει στο όχημα αρκετό χαρτί για εκτυπώσεις	ΕΠ													
G2	14.2	Η επιχείρηση δεν τηρεί φύλλα καταγραφής, εκτυπώσεις, και δεδομένα καταφόρτωσης	ΠΣΠ													
G2	14.4	Ο οδηγός κατέχει περισσότερες από μια ισχύουσες κάρτες οδηγού	ΠΣΠ													
G2	14.4	Χρήση κάρτας οδηγού η οποία δεν είναι η ισχύουσα κάρτα του ίδιου του οδηγού	ΠΣΠ													
G2	14.4	Χρήση κάρτας οδηγού μη άρτια, ή της οποίας η ισχύς έχει λήξει	ΠΣΠ													
G2	14.5	Καταγραμμένα και αποθηκευμένα δεδομένα που δεν καλύπτουν τουλάχιστον 365 ημέρες	ΠΣΠ													
G2	15.1	Χρήση ακάθαρτων ή φθαρμένων φύλλων ή καρτών οδηγού και αναγνώσιμα δεδομένα	ΕΠ													
G2		Χρήση ακάθαρτων ή φθαρμένων φύλλων ή καρτών οδηγού και δυσανάγνωστα δεδομένα	ΠΣΠ													
G2		Παράλειψη υποβολής εντός επτά ημερολογιακών ημερών αίτησης αντικατάστασης για κάρτα οδηγού φθαρμένη, που λειτουργεί πλημμελώς, έχει χαθεί ή έχει κλαπεί	ΣΠ													
G2	15.2	Μη ορθή χρήση φύλλων καταγραφής/καρτών οδηγού	ΠΣΠ													
G2		Αναρμόδια αφαίρεση φύλλων ή κάρτας οδηγού, με επίπτωση στην καταγραφή σχετικών δεδομένων	ΠΣΠ													
G2		Αναρμόδια αφαίρεση φύλλων ή κάρτας οδηγού, χωρίς επίπτωση σε καταγραφόμενα δεδομένα	ΕΠ													
G2		Χρήση φύλλου καταγραφής ή κάρτας οδηγού για την κάλυψη περιόδου μακρότερης από την προβλεπόμενη για αυτά, χωρίς όμως απώλεια δεδομένων	ΕΠ													
G2		Χρήση φύλλου καταγραφής ή κάρτας οδηγού για την κάλυψη περιόδου μακρότερης από την προβλεπόμενη για αυτά, με απώλεια δεδομένων	ΠΣΠ													
G2		Δεν χρησιμοποιήθηκε μη αυτόματη εισαγωγή, όταν αυτό ήταν αναγκαίο	ΠΣΠ													
G2		Δεν χρησιμοποιήθηκε σωστό φύλλο ή κάρτα οδηγού και όχι στη σωστή θυρίδα (πολυμελές πλήρωμα)	ΠΣΠ													
G2	15.3	Η ώρα που έχει καταγραφεί στο φύλλο δεν συμφωνεί με την επίσημη ώρα της χώρας ταξινόμησης του οχήματος	ΣΠ													
G2		Μη ορθή χρήση του μηχανισμού μεταγωγής	ΠΣΠ													

<sup>10</sup> Σύμφωνα με την οδηγία 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής που τροποποιεί το παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ· ΠΣΠ = Πολύ Σοβαρή Παράβαση / ΣΠ = Σοβαρή Παράβαση / ΕΠ = Ελαφρά Παράβαση

Αριθ.	Άρθρ.	ΤΥΠΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ	ΕΕ <sup>10</sup>	HU	SK	LV	EE	CY	BG	ES	NL	IT	BE	PL	LT	DK
<b>H</b>		<b>Συμπλήρωση στοιχείων</b>														
H1	15.5	Λείπει το επώνυμο στο φύλλο καταγραφής	ΠΣΠ													
H2		Λείπει το όνομα στο φύλλο καταγραφής	ΠΣΠ													
H3		Λείπει η ημερομηνία έναρξης ή τέλους χρήσης του φύλλου	ΣΠ													
H4		Λείπει ο τόπος έναρξης ή τέλους χρήσης του φύλλου	ΕΠ													
H5		Λείπει ο αριθμός κυκλοφορίας στο φύλλο καταγραφής	ΕΠ													
H6		Λείπει η ένδειξη (έναρξη) του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	ΣΠ													
H7		Λείπει η ένδειξη (τέλος) του μετρητή απόστασης στο φύλλο καταγραφής	ΕΠ													
H8		Λείπει η ώρα αλλαγής οχήματος στο φύλλο καταγραφής	ΕΠ													
H9	15.5 a	Δεν έχει εισαχθεί το σύμβολο χώρας στη συσκευή ελέγχου	ΕΠ													
<b>Θ</b>		<b>Παροχή στοιχείων</b>														
Θ1	15.7	Αρνηση διενέργειας ελέγχου	ΠΣΠ													
Θ2	15.7	Αδυναμία παρουσίασης εγγραφών της διανυόμενης ημέρας	ΠΣΠ													
Θ3		Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών των προηγούμενων 28 ημερών	ΠΣΠ													
Θ4		Αδυναμία προσκόμισης εγγραφών της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός κατέχει κάρτα	ΠΣΠ													
Θ5		Αδυναμία προσκόμισης μη αυτόματων εγγραφών και εκτυπώσεων της διανυόμενης εβδομάδας και των προηγούμενων 28 ημερών	ΠΣΠ													
Θ6		Αδυναμία προσκόμισης κάρτας οδηγού	ΠΣΠ													
Θ7		Αδυναμία προσκόμισης των εκτυπώσεων της διανυόμενης εβδομάδας και των προηγούμενων 28 ημερών	ΠΣΠ													
<b>I</b>		<b>Απάτη</b>														
I1	15.8	Πλαστογραφία, αφαίρεση, καταστροφή δεδομένων καταχωρημένων σε φύλλα καταγραφής, αποθηκευμένων στη συσκευή ελέγχου ή στην κάρτα οδηγού ή εκτυπώσεων από τη συσκευή ελέγχου	ΠΣΠ													
I2		Επέμβαση στη συσκευή ελέγχου, στο φύλλο καταγραφής ή στην κάρτα οδηγού, που μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα την παραποίηση δεδομένων ή/και πληροφοριών εκτυπώσεων	ΠΣΠ													
I3		Ύπαρξη στο όχημα συσκευής επέμβασης (διακόπτης/καλώδιο κλπ), που θα ήταν δυνατό να χρησιμοποιηθεί για την παραποίηση δεδομένων ή/και πληροφοριών εκτυπώσεων	ΠΣΠ													
<b>ΙΑ</b>		<b>Βλάβες</b>														
ΙΑ1	16.1	Η επισκευή δεν έγινε από εγκεκριμένο τεχνίτη ή συνεργείο	ΠΣΠ													
ΙΑ2		Η επισκευή δεν έγινε καθ' οδόν	ΣΠ													
<b>ΙΒ</b>		<b>Μη αυτόματες εγγραφές σε εκτυπώσεις</b>														
Γ2	16.2	Ο οδηγός δεν έχει σημειώσει όλες τις πληροφορίες για τις χρονικές περιόδους οι οποίες δεν καταγράφονται πλέον, κατά τη διάρκεια της βλάβης ή της κακής λειτουργίας της συσκευής ελέγχου	ΠΣΠ													
Γ2		Λείπει ο αριθμός κάρτας οδηγού ή/και το όνομα ή/και ο αριθμός άδειας οδήγησης στο προσωρινό φύλλο	ΠΣΠ													
Γ2		Λείπει η υπογραφή στο προσωρινό φύλλο	ΣΠ													
Γ2	16.3	Απώλεια ή κλοπή κάρτας οδηγού δεν έχει δηλωθεί κατά τα προβλεπόμενα στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έλαβε χώρα η κλοπή	ΠΣΠ													

	Πολύ σοβαρή παράβαση
	Σοβαρή παράβαση
	Ελαφρά παράβαση



### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

#### Επισκόπηση των νομοθετικών πράξεων στα κράτη μέλη

<b>ΚΡΑΤΟΣ ΜΕΛΟΣ</b>	<b>ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ</b>
Αυστρία	Ομοσπονδιακός νόμος αριθ. 57., για την τροποποίηση του νόμου περί αυτοκινήτων οχημάτων του 1967 (28. KFG Novelle)
Βέλγιο	Βασιλικό διάταγμα της 27ης Απριλίου 2007, Moniteur Belge (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως) της 7ης Μαΐου 2007
Βουλγαρία	Κεφάλαιο 8 του νόμου για τις οδικές μεταφορές
Κύπρος	Monitoring of the Driving and Rest Hours of Drivers of Certain Vehicles Act 2007 (Law 86(I)/2007)
Τσεχική Δημοκρατία	§35 of the Act No. 111/1994 Coll., on Road Transport as amended and the Act No. 200/1990 Coll., on offences as amended
Γερμανία	Νόμος για τους εργαζόμενους στον τομέα των οδικών μεταφορών (Fahrpersonalgesetz) (όπως τροποποιήθηκε στις 6.7.2007)
Δανία	Διάταγμα που περιέχει διατάξεις για τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές BEK No 328 της 28.3.2007, Ενοποιημένος νόμος αριθ. 1100 της 8.11.2006
Εσθονία	Τροπολογίες στον ΚΟΚ που ενέκρινε το Κοινοβούλιο της Εσθονίας στις 20 Σεπτεμβρίου 2007
Ελλάς	Νόμος 3446/2006 «Οργάνωση και λειτουργία αρχών ελέγχου κυκλοφορίας των οχημάτων- Ρυθμίσεις για τις επιβατικές μεταφορές και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 49/Α)
Ισπανία	Resolution of 19 April 2007 (BOE 10-05-2007) and Ley 16/1987 de 30 de Julio, de ordenacion de los transportes terrestres
Φινλανδία	Νόμος περί οδικής κυκλοφορίας και νόμος περί οχημάτων
Γαλλία	Τροχαία πταίσματα: Άρθρο R48-0 του κώδικα ποινικής δικονομίας και διάταγμα αριθ. 86/1130 της 17ης Οκτωβρίου, όπως τροποποιήθηκε Πλημμελήματα: Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 58/1310 της 23ης Δεκεμβρίου 1958, όπως τροποποιήθηκε
Ουγγαρία	§20 (1) του νόμου αριθ. 1/1988 όπως τροποποιήθηκε τελευταία και §1 του κυβερνητικού διατάγματος 557/2007 (III.31)

Ιρλανδία	Οι των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για (τις οδικές μεταφορές)(τους όρους εργασίας και την οδική ασφάλεια) κανονισμοί του 2008 (S.I. αριθ. 62 του 2008)
Ιταλία	Κώδικας κυκλοφορίας στους αυτοκινητοδρόμους και νόμος αριθ. 286/2006 της 29.11.2006
Λιθουανία	Άρθρα 142 και 1424 του λιθουανικού κώδικα διοικητικών παραβάσεων
Λουξεμβούργο	Κανονισμός επικρατείας του Μεγάλου Δουκάτου, της 23ης Μαρτίου 2007
Λετονία	Κώδικας διοικητικών αδικημάτων
Μάλτα	Οι περί αυτοκινήτων οχημάτων (Οδικές μεταφορές αγαθών ) κανονισμοί (65.19)
Κάτω Χώρες	Κανόνες αρχής όσον αφορά την επιβολή των προστίμων βάσει του νόμου περί ωραρίου εργασίας και του περί ωρών εργασίας (των εργαζομένων στις μεταφορές) διατάγματος (οδικές μεταφορές)
Πολωνία	Νόμος για τις οδικές μεταφορές της 6ης Σεπτεμβρίου 2001 Νόμος της 29ης Ιουλίου 2005 για το σύστημα ψηφιακού ταχογράφου
Πορτογαλία	Δεν έχει ακόμη εκδοθεί
Ρουμανία	Νομοθετικό διάταγμα της κυβερνήσεως αριθ. 37/2007
Σλοβενία	Νόμος για το χρόνο εργασίας και για τις υποχρεωτικές περιόδους ανάπαυσης των προσώπων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των οδικών μεταφορών, και για τον εξοπλισμό καταγραφής στις οδικές μεταφορές
Σλοβακία	Νόμος για το χρόνο εργασίας στις μεταφορές
Σουηδία	Νομοθετικό διάταγμα (2004:865) για τους χρόνους οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τους ταχογράφους, κλπ.
Ηνωμένο Βασίλειο	Μέρος VI του περί μεταφορών νόμου του 1968 (όπως τροποποιήθηκε)