

ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 5/98**που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 11 Δεκεμβρίου 1997**

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../98 του Συμβουλίου, της ... , για 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. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85

(98/C 43/02)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και δ),

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

(1) ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών ⁽⁴⁾, ορίζει διατάξεις σχετικά με την κατασκευή, την τοποθέτηση, τη χρησιμοποίηση και τη δοκιμή των συσκευών ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών·

(2) ότι η πείρα έχει αποδείξει ότι οι οικονομικές και ανταγωνιστικές πιέσεις στον τομέα των οδικών μεταφορών έχουν ως αποτέλεσμα, ορισμένοι οδηγοί που απασχολούνται από επιχειρήσεις μεταφορών να μην τηρούν ορισμένους κανόνες, και ιδίως εκείνους που αφορούν τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, όπως ορίζονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών ⁽⁵⁾·

(3) ότι οι κατάφωρες παραβάσεις και απάτες θέτουν σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και είναι απαράδεκτες, για λόγους ανταγωνισμού, για το νομοταγή οδηγό·

(4) ότι η αυτόματη καταγραφή και ο τακτικός έλεγχος, τόσο από την ίδια την επιχείρηση όσο και από τις αρμόδιες αρχές, δεδομένων για τις υπηρεσίες και τη συμπεριφορά του οδηγού, καθώς και άλλων δεδομένων της κίνησης του οχήματος, όπως η ταχύτητα και η διανυθείσα απόσταση, συντελούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας·

(5) ότι οι κοινοτικές κοινωνικές διατάξεις επιβάλλουν ορισμένους περιορισμούς όσον αφορά τους ημερήσιους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης, καθώς και τη συνολική διάρκεια οδήγησης και ανάπαυσης ανά δύο εβδομάδες· ότι είναι δύσκολο να ελεγχθεί η τήρηση των διατάξεων αυτών, δεδομένου ότι σήμερα τα δεδομένα καταγράφονται σε διάφορα ημερήσια φύλλα καταγραφής, τα οποία αποτελούν το απόθεμα φύλλων που καλύπτει την τρέχουσα εβδομάδα και την τελευταία ημέρα της προηγούμενης εβδομάδας και που πρέπει να φυλάσσεται στο θάλαμο του οδηγού·

(6) ότι, συνεπώς, για να τεθεί τέρμα στις πιο συνηθισμένες καταχρήσεις του σημερινού συστήματος, είναι αναγκαίο να εισαχθεί νέος προηγμένος εξοπλισμός, όπως μια συσκευή ελέγχου εφοδιασμένη με μονάδα ηλεκτρονικής αποθήκευσης των κατάλληλων πληροφοριών και μια προσωπική κάρτα οδηγού, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα δεδομένα που καταγράφονται είναι διαθέσιμα, σαφή, ευανάγνωστα, εκτυπώσιμα και αξιόπιστα και να επιτρέπεται ο αδιαμφισβήτητος απολογισμός της δραστηριότητας, αφενός μεν, του οδηγού κατά τη διάρκεια των τελευταίων ημερών, αφετέρου δε, του οχήματος κατά τη διάρκεια πολλών μηνών·

⁽¹⁾ ΕΕ C 243 της 31.8.1994, σ. 8, και ΕΕ C 370 της 31.12.1985, σ. 1.

⁽²⁾ Η γνώμη δόθηκε στις 22 Φεβρουαρίου 1995 (ΕΕ C 110 της 21.4.1995, σ. 19).

⁽³⁾ Γνώμη που διατυπώθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 13 Ιουλίου 1995 (ΕΕ C 249 της 25.9.1995, σ. 128), κοινή θέση του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 1997, και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1056/97 της Επιτροπής (ΕΕ L 154 της 12.6.1997, σ. 21).

⁽⁵⁾ ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 1.

(7) ότι η συνολική ασφάλεια συστήματος και συστατικών αποτελεί βασικό στοιχείο της αποτελεσματικότητας μιας συσκευής ελέγχου·

(8) ότι πρέπει να προβλεφθούν διατάξεις σχετικά με τους όρους έκδοσης και χρήσης της κάρτας οδηγού·

(9) ότι τα δεδομένα που αφορούν τη δραστηριότητα των οδηγών πρέπει να μπορούν να εξακριβώνονται από τους οδηγούς, από τις επιχειρήσεις που τους απασχολούν και από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών· ότι, ωστόσο, είναι σκόπιμο ο οδηγός και η επιχείρηση να μπορούν να έχουν πρόσβαση μόνο στα δεδομένα που αφορούν την άσκηση των αντίστοιχων δραστηριοτήτων τους·

(10) ότι η συσκευή ελέγχου που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό πρέπει να εγκαθίσταται στα οχήματα που κυκλοφορούν για πρώτη φορά μετά τη δημοσίευση, στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, των τεχνικών προδιαγραφών, ορισμένες από τις οποίες ορίζονται από την Επιτροπή με τη διαδικασία της επιτροπής του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85· ότι είναι αναγκαία μια μεταβατική περίοδος προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι νέες συσκευές ελέγχου κατασκευάζονται σύμφωνα με αυτές τις τεχνικές προδιαγραφές και λαμβάνουν την έγκριση τύπου ΕΚ·

(11) ότι είναι επιθυμητό οι συσκευές ελέγχου που είναι σύμφωνες με το παράρτημα ΙΒ να προσφέρουν επίσης τη δυνατότητα διεύρυνσης, με λογικό κόστος, των λειτουργιών διαχείρισης του τροχαίου υλικού·

(12) ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, απαιτείται κοινοτική δράση προκειμένου να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, ώστε να εξασφαλισθεί, αφενός μεν, η συμβατότητα των συσκευών ελέγχου που είναι σύμφωνες με το παράρτημα ΙΒ, με τις κάρτες μνήμης, αφετέρου δε, η λογική συνοχή των δεδομένων που παρέχονται από τις συσκευές ελέγχου που είναι σύμφωνες με τα παραρτήματα Ι και ΙΒ·

(13) ότι η πρόοδος της τεχνικής απαιτεί τη γρήγορη προσαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών που ορίζονται στα παραρτήματα του παρόντος κανονισμού· ότι, για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των αναγκαίων προς τούτο μέτρων, αρμόζει να προβλεφθεί ότι οι τεχνικές προσαρμογές των εν λόγω παραρτημάτων εγκρίνονται από την Επιτροπή, η οποία ενεργεί με τη διαδικασία της επιτροπής, σύμφωνα με την απόφαση 87/373/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 1987, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾·

(14) ότι η εισαγωγή νέων συσκευών ελέγχου προϋποθέτει την τροποποίηση ορισμένων διατάξεων της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ⁽²⁾ για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 1, οι λέξεις «Παραρτήματα Ι και ΙΙ» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Παραρτήματα Ι ή ΙΒ και ΙΙ».
2. Στα άρθρα 4, 6, 7, 8, 9 και 11 και στο άρθρο 15 παράγραφος 1 και παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο, προστίθενται οι λέξεις «ή (της) κάρτα(ς) οδηγού» όταν γίνεται μνεία των φύλλων καταγραφής.
3. Στο άρθρο 5, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κάθε κράτος μέλος παρέχει την έγκριση τύπου ΕΚ σε όλα τα υποδείγματα συσκευών ελέγχου και σε κάθε υπόδειγμα φύλλου καταγραφής ή (της) κάρτα(ς) οδηγού εφόσον πληρούν τις προδιαγραφές των παραρτημάτων Ι ή ΙΒ και εάν το κράτος μέλος είναι σε θέση να επιτηρεί τη συμβατότητα της παραγωγής προς το υπόδειγμα που έχει λάβει έγκριση τύπου.

Η ασφάλεια του συστήματος τηρεί τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΒ. Η Επιτροπή, ενεργώντας με τη διαδικασία του άρθρου 18, μεριμνά ώστε αυτό το παράρτημα να προβλέπει ότι η έγκριση τύπου ΕΚ μπορεί να δοθεί για τη συσκευή ελέγχου μόνον εφόσον το σύνολο του συστήματος (συσκευή ελέγχου, κάρτα μνήμης και ηλεκτρικές συνδέσεις στο κιβώτιο ταχυτήτων) μπορεί αποδεδειγμένα να ανθίσταται στις προσπάθειες νοθείας ή αλλοίωσης των δεδομένων που αφορούν τις ώρες οδήγησης. Οι αναγκαίες προς τούτο δοκιμές πραγματοποιούνται από ειδικούς στις πλέον πρόσφατες τεχνικές στον τομέα της νοθείας.»

4. Στο άρθρο 12:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι εγκεκριμένοι τεχνίτες ή συνεργεία θέτουν ειδικό σήμα στις σφραγίσεις που πραγματοποιούν, και επιπλέον εισάγουν τα ηλεκτρονικά δεδομένα ασφαλείας που επιτρέπουν τη διενέργεια ελέγχων γνησιότητας επί των συσκευών ελέγχου που είναι σύμφωνες με το παράρτημα ΙΒ. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους τηρούν κατάλογο των σημάτων και των ηλεκτρονικών δεδομένων ασφαλείας που χρησιμοποιούνται.»

β) Στην παράγραφο 3, μετά τη λέξη «σημάτων» προστίθενται οι λέξεις «και των ηλεκτρονικών δεδομένων ασφαλείας».

⁽¹⁾ ΕΕ L 197 της 18.7.1987, σ. 33.

⁽²⁾ ΕΕ L 325 της 29.11.1988, σ. 55.

γ) Στην παράγραφο 4, οι λέξεις «στο παράρτημα Ι» αντικαθίστανται από τις λέξεις «στα παραρτήματα Ι και ΙΒ».

5. Το άρθρο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 13

Ο εργοδότης και οι οδηγοί μεριμνούν για την καλή λειτουργία και χρησιμοποίηση της συσκευής ελέγχου, αφενός, και της κάρτας του οδηγού, αφετέρου, εφόσον αυτός καλείται να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΒ.»

6. Στο άρθρο 14:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο εργοδότης εφοδιάζει με επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής τους οδηγούς οχημάτων εξοπλισμένων με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα Ι, έχοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα αυτών των φύλλων, τη διάρκεια της υπηρεσίας και την ενδεχόμενη ανάγκη να αντικατασταθούν φύλλα που ενδεχομένως καταστράφηκαν ή κατασχέθηκαν από ελεγκτή. Ο εργοδότης χορηγεί στους οδηγούς μόνο φύλλα εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα για τη χρησιμοποίησή τους στη συσκευή που είναι τοποθετημένη επί του οχήματος.

Εφόσον το όχημα διαθέτει συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΒ, ο εργοδότης και ο οδηγός μεριμνούν ώστε, ανάλογα και με τη διάρκεια της υπηρεσίας, η αναφερόμενη στο παράρτημα ΙΒ εκτύπωση κατόπιν εντολής να μπορεί να γίνεται σωστά σε περίπτωση ελέγχου.»

β) Προστίθενται οι ακόλουθοι παράγραφοι:

«3. Η κάρτα οδηγού, όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΒ, χορηγείται στον οδηγό κατόπιν αιτήσεώς του από την οικεία αρχή του κράτους μέλους όπου έχει τη συνήθη του διαμονή.

Ένα κράτος μέλος μπορεί να απαιτεί από όλους τους οδηγούς που έχουν στο έδαφός του τη συνήθη τους διαμονή και οι οποίοι υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 να έχουν στην κατοχή τους κάρτα οδηγού.

α) Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ως “συνήθης διαμονή” νοείται ο τόπος, στον οποίο ένα άτομο διαμένει συνήθως, δηλαδή τουλάχιστον 185 ημέρες ανά ημερολογιακό έτος λόγω προσωπικών και επαγγελματικών δεσμών ή, στην περίπτωση ατόμου χωρίς επαγγελματικούς δεσμούς, λόγω προσωπικών δεσμών από τους οποίους προκύπτουν στενοί δεσμοί μεταξύ αυτού του ατόμου και του τόπου στον οποίο κατοικεί.

Εντούτοις, η συνήθης διαμονή ατόμου του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο άλλον από τον τόπο των προσωπικών του δεσμών και το οποίο για το λόγο αυτό υποχρεώνεται να διαμένει διαδοχικά σε διάφορους τόπους που βρίσκονται σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, θεωρείται ότι βρίσκεται στον τόπο των προσωπικών του δεσμών, με την προϋπόθεση ότι επιστρέφει εκεί τακτικά. Ο τελευταίος αυτός όρος δεν απαιτείται όταν το άτομο διαμένει σε ένα κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής με καθορισμένη διάρκεια.

β) Οι οδηγοί αποδεικνύουν με οποιονδήποτε τρόπο τον τόπο της συνήθους διαμονής τους, ιδίως με το δελτίο ταυτότητάς τους ή με οποιονδήποτε άλλο έγκυρο έγγραφο.

γ) Όταν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχει εκδοθεί η κάρτα του οδηγού αμφισβάζουν για το κύρος της δήλωσης σχετικά με τη συνήθη διαμονή, που γίνεται σύμφωνα με το στοιχείο β), ή με σκοπό ορισμένους ειδικούς ελέγχους, μπορούν να ζητούν συμπληρωματικά πληροφοριακά ή αποδεικτικά στοιχεία.

4. α) Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους εξαιτομκνεί την κάρτα οδηγού σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος ΙΒ.

Η μέγιστη διάρκεια διοικητικής ισχύος της κάρτας οδηγού είναι πέντε έτη.

Ο οδηγός μπορεί να έχει στο όνομά του μόνο μία κάρτα οδηγού. Ο οδηγός μπορεί να χρησιμοποιεί μόνο τη δική του προσωπική κάρτα. Ο οδηγός δεν μπορεί να χρησιμοποιεί κάρτα οδηγού ελαττωματική ή της οποίας η ισχύς έχει εκπνεύσει.

Όταν εκδίδεται νέα κάρτα οδηγού σε αντικατάσταση της παλαιάς, η νέα κάρτα φέρει τον ίδιο αριθμό κάρτας οδηγού, αλλά ο δείκτης ανξάνεται κατά μία μονάδα. Η εκδούσα αρχή τηρεί αρχεία σχετικά με τις απωλεσθείσες ή τις ελαττωματικές κάρτες.

Σε περίπτωση φθοράς, κακής λειτουργίας, απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού, η αρχή χορηγεί νέα κάρτα σε αντικατάσταση της παλαιάς εντός προθεσμίας πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή σχετικής εμπεριστατωμένης αίτησης.

Όταν ζητείται η ανανέωση κάρτας της οποίας η ισχύς λήγει, η αρχή χορηγεί νέα κάρτα πριν τη λήξη της παλιάς, εφόσον η αίτηση της έχει υποβληθεί εντός της προθεσμίας που τάσσει το άρθρο 15 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

β) Οι κάρτες οδηγού χορηγούνται μόνο στους αιτούντες που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85.

γ) Η κάρτα οδηγού είναι προσωπική. Στη διάρκεια της διοικητικής της ισχύος δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο απόσυρσης ή αναστολής για οποιοδήποτε λόγο, εκτός εάν η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους διαπιστώσει ότι η κάρτα έχει παραποιηθεί, ότι ο οδηγός χρησιμοποιεί κάρτα της οποίας δεν είναι κάτοχος ή ότι η κάρτα αυτή έχει χορηγηθεί βάσει ψευδών δηλώσεων ή/και παραποιημένων εγγράφων. Εάν τα προαναφερόμενα μέτρα αναστολής ή απόσυρσης τα λάβει άλλο κράτος μέλος από εκείνο που έχει χορηγήσει την κάρτα, αυτό το κράτος μέλος αποστέλλει την κάρτα στις αρχές του κράτους μέλους που την έχουν χορηγήσει και αναφέρει τους λόγους αυτής της επιστροφής.

δ) Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις κάρτες οδηγού που χορηγούν

Όταν ο κάτοχος εν ισχύ κάρτας οδηγού η οποία έχει χορηγηθεί από ένα κράτος μέλος, έχει μεταφέρει τη συνήθη διαμονή του σε άλλο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει την ανταλλαγή της κάρτας του με άλλη ισοδύναμη κάρτα οδηγού. Το κράτος μέλος που προβαίνει στην ανταλλαγή είναι αρμόδιο να ελέγξει, εάν απαιτείται, κατά πόσον η κάρτα ισχύει πράγματι.

Τα κράτη μέλη που προβαίνουν σε ανταλλαγή αποστέλλουν την παλιά κάρτα στις αρχές του κράτους μέλους που την χορήγησαν και αναφέρουν τους λόγους αυτής της επιστροφής.

ε) Όταν ένα κράτος μέλος αντικαθιστά ή ανταλλάσσει μια κάρτα οδηγού, αυτή η αντικατάσταση ή η ανταλλαγή, καθώς και οποιαδήποτε μεταγενέστερη αντικατάσταση ή ανανέωση, καταχωρείται σε αυτό το κράτος μέλος.

στ) Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα κατά της παραποίησης της κάρτας οδηγού.

5. Τα κράτη μέλη μερμινούν ώστε τα στοιχεία τα αναγκαία για τον έλεγχο της τήρησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 10ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με την εγκατάσταση και τη χρήση διατάξεων περιορισμού της ταχύτητας σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (*), τα οποία καταγράφονται από τις συσκευές ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΒ του παρόντος κανονισμού, να φυλάσσονται στη

μήνη επί 365 τουλάχιστον ημέρες μετά την ημερομηνία καταγραφής των και να μπορούν να καθίστανται διαθέσιμα υπό προϋποθέσεις που εγγυώνται την ασφάλεια και την ακρίβεια των δεδομένων.

(*) ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27.»

7. Στο άρθρο 15:

α) Στην παράγραφο 1:

— προστίθεται μετά το πρώτο εδάφιο το ακόλουθο νέο εδάφιο:

«Όταν οι οδηγοί επιθυμούν την ανανέωση της κάρτας οδηγού υποβάλλουν σχετική αίτηση στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχουν τη συνήθη τους διαμονή, το αργότερο 15 εργάσιμες ημέρες πριν από την ημερομηνία λήξης της κάρτας.»

— προστίθεται ως τέταρτο εδάφιο το ακόλουθο κείμενο:

«Σε περίπτωση φθοράς, κακής λειτουργίας, απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού, οι οδηγοί οφείλουν να ζητούν εντός επτά ημερολογιακών ημερών την αντικατάστασή της από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχουν τη συνήθη τους διαμονή.»

β) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να επιτρέψει, για τα οχήματα με άδεια κυκλοφορίας δικής του εκδόσεως, οι περίοδοι που αναφέρονται στην παράγραφο 3 δεύτερη περίπτωση, στοιχεία β) και γ), να καταγράφονται κάτω από το σύμβολο ▯.»

γ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«5α. Ο οδηγός εισάγει στη συσκευή ελέγχου τη σύμφωνη με το παράρτημα ΙΒ το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και εκείνο της χώρας όπου τελειώνει την ημερήσια περίοδο εργασίας του. Ωστόσο, ένα κράτος μέλος μπορεί να επιβάλλει στους οδηγούς οχημάτων που πραγματοποιούν εσωτερικές μεταφορές στο έδαφός του, να προσθέτουν στο σύμβολο της χώρας λεπτομερέστερους γεωγραφικούς προσδιορισμούς, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό το κράτος μέλος τους έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή πριν από την 1η Απριλίου 1998 και ότι ο αριθμός τους δεν υπερβαίνει τους 20.

Οι ανωτέρω καταχωρήσεις δεδομένων ενεργοποιούνται από τον οδηγό. Δύνανται να είναι είτε χειρόγραφες είτε αυτόματες, εάν η συσκευή ελέγχου είναι συνδεδεμένη με δορυφορικό σύστημα εντοπισμού.»

δ) Στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 6, η αρχή της φράσης διατυπώνεται ως εξής: «Η οριζόμενη στο παράρτημα I συσκευή ελέγχου πρέπει...»

ε) Η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

- τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας εβδομάδας και, εν πάση περιπτώσει, το φύλλο καταγραφής της τελευταίας ημέρας της προηγούμενης εβδομάδας κατά την οποία οδηγούσε,
- την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει, και
- τα έγγραφα εκτύπωσης που παράγει η οριζόμενη στο παράρτημα IB συσκευή ελέγχου, εφόσον ο οδηγός οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με τέτοια συσκευή ελέγχου κατά το αναφερόμενο στην πρώτη περίπτωση χρονικό διάστημα.

Όταν ο οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB, πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τους ελέγχοντες:

- κάρτα οδηγού στο όνομά του, και
- τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στο αναφερόμενο στο πρώτο εδάφιο πρώτη περίπτωση χρονικό διάστημα, εφόσον κατά τη διάρκειά του οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα I.

Ένας εξουσιοδοτημένος υπάλληλος μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 αναλύοντας τα φύλλα καταγραφής, τα εικονιζόμενα ή εκτυπωμένα δεδομένα που έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου ή από την κάρτα οδηγού ή, αν δεν υπάρχουν τέτοια, από οποιοδήποτε έγγραφο με αποδεικτική αξία που επιτρέπει να θεμελιωθεί η μη τήρηση μιας από τις διατάξεις που προβλέπονται στο άρθρο 16 παράγραφοι 2 και 3.»

στ) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8. Απαγορεύεται η παραποίηση, διαγραφή ή καταστροφή των στοιχείων που έχουν καταγραφεί στο φύλλο καταγραφής, των δεδομένων που έχουν αποθηκευτεί στη συσκευή ελέγχου ή την κάρτα οδηγού, καθώς και των εγγράφων εκτύπωσης που προέρχονται από τη συσκευή ελέγχου την οριζόμενη στο παράρτημα IB. Απαγορεύεται επίσης κάθε επέμβαση στη συσκευή ελέγχου, το φύλλο

καταγραφής ή την κάρτα οδηγού που θα είχε ως συνέπεια να παραποιήσει ή να καταστρέψει τα καταγεγραμμένα στοιχεία ή/και τα έγγραφα εκτύπωσης ή να εμποδίσει την ανάγνωσή τους. Στο όχημα δεν πρέπει να βρίσκεται κανένα τεχνικό μέσο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τέτοιες επεμβάσεις.»

8. Στο άρθρο 16:

α) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά τη διάρκεια της βλάβης ή της κακής λειτουργίας της συσκευής ελέγχου, οι οδηγοί οφείλουν να σημειώνουν στο φύλλο ή στα φύλλα καταγραφής, ή σε ad hoc φύλλο προσαρτητέο είτε στο φύλλο καταγραφής είτε στην κάρτα οδηγού, κάθε ένδειξη σχετική με τις διάφορες χρονικές περιόδους η οποία δεν καταγράφηκε ή εκτυπώθηκε επακριβώς από τη συσκευή ελέγχου.

Σε περίπτωση απώλειας, κλοπής, φθοράς ή κακής λειτουργίας της κάρτας, ο οδηγός εκτυπώνει, στο τέλος του ταξιδιού του, τις ενδείξεις τις σχετικές με τις διάφορες χρονικές περιόδους που καταγράφηκαν από τη συσκευή ελέγχου και μεταφέρει σ' αυτό το έγγραφο τα στοιχεία που επιτρέπουν την αναγνώρισή του (αριθμό κάρτας ή/και αριθμό άδειας οδήγησης του οδηγού), καθώς και την υπογραφή του.»

β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Εάν κάρτα οδηγού φθαρεί ή παρουσιάσει κάποιο ελάττωμα, ο οδηγός την επιστρέφει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου έχει τη συνήθη του διαμονή. Τυχόν κλοπή της κάρτας οδηγού πρέπει να δηλώνεται νομοτύπως στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου συνέβη η κλοπή.

Τυχόν απώλεια της κάρτας οδηγού πρέπει να δηλώνεται νομοτύπως στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου εκδόθηκε, καθώς και σε εκείνες του κράτους μέλους της συνήθους διαμονής, αν είναι διαφορετικό.

Ο οδηγός μπορεί να εξακολουθήσει να οδηγεί το όχημά του χωρίς δική του κάρτα οδηγού για 15 ημερολογιακές ημέρες κατ' ανώτατο όριο, ή και για μεγαλύτερη χρονική περίοδο, εάν είναι απαραίτητο προκειμένου να επιστρέψει το όχημα στην έδρα της επιχείρησής, υπό την προϋπόθεση ότι δικαιολογεί την αδυναμία του να επιδείξει ή να χρησιμοποιήσει την κάρτα του κατά το διάστημα αυτό.

Αν οι αρχές του κράτους μέλους όπου ο οδηγός έχει τη συνήθη του διαμονή δεν συμπίπτουν με εκείνες που εξέδωσαν την κάρτα, και τους ζητηθεί η ανανέωση, αντικατάσταση ή ανταλλαγή της κάρτας οδηγού, ενημερώνουν τις αρχές που εξέδωσαν την παλιά κάρτα για τους ακριβείς λόγους της ανανέωσης, της αντικατάστασης ή της ανταλλαγής της.»

9. Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 17

1. Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για την προσαρμογή των παραρτημάτων προς την τεχνική πρόοδο αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 18.

2. Οι τεχνικές προδιαγραφές οι σχετικές με τα παρακάτω σημεία του παραρτήματος Ι Β, θεσπίζονται το ταχύτερο και ει δυνατόν πριν από την 1η Ιουλίου 1998 με την ίδια διαδικασία:

α) κεφάλαιο II:

- στοιχείο δ) σημείο 17:
απεικόνιση και εκτύπωση των αστοχιών της συσκευής ελέγχου,
- στοιχείο δ) σημείο 18:
απεικόνιση και εκτύπωση των αστοχιών της κάρτας οδηγού,
- στοιχείο δ) σημείο 21:
απεικόνιση και εκτύπωση των συγκεντρωτικών εκθέσεων·

β) κεφάλαιο III:

- στοιχείο α) σημείο 6.3:
πρότυπα που ισχύουν για την προστασία του ηλεκτρονικού εξοπλισμού του οχήματος από ηλεκτρικά παράσιτα και μαγνητικές φορτίσεις,
- στοιχείο α) σημείο 6.5:
προστασία (ασφάλεια) του όλου συστήματος,
- στοιχείο γ) σημείο 1:
προειδοποιητικά σήματα για εσωτερικές δυσλειτουργίες της συσκευής ελέγχου,
- στοιχείο γ) σημείο 5:
μορφή των προειδοποιητικών σημάτων,
- στοιχείο στ):
μέγιστα ανεκτά σφάλματα·

γ) κεφάλαιο IV στοιχείο Α):

- σημείο 4:
πρότυπα,
- σημείο 5:
ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των δεδομένων,
- σημείο 6:
φάσμα θερμοκρασιών,
- σημείο 8:
ηλεκτρικά χαρακτηριστικά,

— σημείο 9:
λογική δομή της κάρτας,

— σημείο 10:
λειτουργίες και εντολές,

— σημείο 11:
στοιχειώδεις φάκελοι,

και κεφάλαιο IV σημείο Β·

δ) κεφάλαιο V:

εκτυπωτής και τυποποιημένη εκτύπωση.»

10. Το άρθρο 18 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 18

1. Όταν γίνεται αναφορά στη διαδικασία που ορίζεται στο παρόν άρθρο, η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.

2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Η γνώμη εκφέρεται με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στο πλαίσιο της επιτροπής, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

3. α) Η Επιτροπή θεσπίζει τα σχεδιαζόμενα μέτρα όταν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής.

β) Όταν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής, ή ελλείψει γνώμης, η Επιτροπή υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.

Εάν το Συμβούλιο δεν αποφασίσει εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής της πρότασης, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.»

11. Προστίθεται το παράρτημα Ι Β, που περιέχεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

1. α) Τα οχήματα που τίθενται για πρώτη φορά σε κυκλοφορία περισσότερο από 24 μήνες αφότου δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* η πράξη που θεσπίζεται δυνάμει του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, όπως τροποποιείται από τον παρόντα κανονισμό, οφείλουν να είναι εξοπλισμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνα προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

β) Από την ημερομηνία που τίθενται σε ισχύ οι διατάξεις του ανωτέρω στοιχείου α), τα οχήματα μεταφοράς επιβατών τα οποία περιλαμβάνουν, εκτός της θέσεως του οδηγού, άνω των οκτώ θέσεων καθημένων και έχουν μέγιστο βάρος άνω των 10 τόνων, καθώς και τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων που έχουν μέγιστο βάρος άνω των 12 τόνων και έχουν λάβει για πρώτη φορά αριθμό κυκλοφορίας μετά την 1η Ιανουαρίου 1996, εφόσον η μετάδοση των σημάτων προς τη συσκευή ελέγχου με την οποία έχουν εξοπλιστεί γίνεται εξ ολοκλήρου ηλεκτρονικά, υπάγονται στις διατάξεις του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 όταν γίνεται η αντικατάσταση της εν λόγω συσκευής.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να μπορούν να χορηγούν κάρτες οδηγού το αργότερο 21 μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α).

3. Σε περίπτωση που, δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία δημοσίευσης της πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 1, δεν έχει χορηγηθεί καμία έγκριση τύπου ΕΚ για συσκευή ελέγχου σύμφωνα προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, η Επιτροπή θα υποβάλει στο Συμβούλιο πρόταση παράτασης των προθεσμιών που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2.

4. Οι οδηγοί οι οποίοι, πριν από την ημερομηνία που προβλέπεται στην παράγραφο 2, οδηγούν όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και στους οποίους οι αρμόδιες αρχές δεν έχουν ακόμη μπορέσει να χορηγήσουν κάρτα οδηγού, εκτυπώνουν στο τέλος της ημερήσιας περιόδου εργασίας τις ενδείξεις σχετικά με τις χρονικές ομάδες που έχει καταγράψει η συσκευή ελέγχου και αναγράφουν στο εκτυπωθέν έγγραφο τα στοιχεία που επιτρέπουν την αναγνώριση της ταυτότητάς τους (όνομα ή/και αριθμός αδείας οδήγησης), καθώς και την υπογραφή τους.

Άρθρο 3

Η οδηγία 88/599/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το άρθρο 3 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι καθ' οδόν έλεγχοι αφορούν:

— ημερήσιες περιόδους οδήγησης, διαλείμματα και ημερήσιες περιόδους ανάπαυσης. Σε περίπτωση καταφανών παραβάσεων τα στοιχεία αφορούν επίσης τα φύλλα καταγραφής των προηγούμενων ημερών που οφείλουν να βρίσκονται επί του οχήματος σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, όπως τροποποιείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../98 (*) ή/και τα στοιχεία που έχουν καταγραφεί για την ίδια περίοδο στη μνήμη της κάρτας οδηγού ή/και στη μνήμη της συσκευής ελέγχου, οι οποίες πληρούν τις διατάξεις του παραρτήματος ΙΒ,

— ενδεχομένως, για την περίοδο που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, τις ενδεχόμενες υπερβάσεις της επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος, οριζόμενες ως όλες οι περιόδους άνω του ενός λεπτού κατά τις οποίες η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 90 χιλιόμετρα την ώρα για τα οχήματα της κατηγορίας N₃ ή τα 105 χιλιόμετρα την ώρα για τα οχήματα της κατηγορίας M₃. Οι κατηγορίες N₃ και M₃ νοούνται όπως ορίζονται στο παράρτημα της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ (**),

— ενδεχομένως, τις στιγμιαίες ταχύτητες του οχήματος όπως έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου το πολύ κατά τις τελευταίες 24 ώρες χρησιμοποιήσεως του οχήματος,

— ενδεχομένως, την τελευταία εβδομαδιαία περίοδο ανάπαυσης,

— τη σωστή λειτουργία της συσκευής ελέγχου (διαπίστωση ενδεχόμενης επέμβασης στη συσκευή ή/και στην κάρτα οδηγού ή/και στα φύλλα καταγραφής) ή, ανάλογα με την περίπτωση, την παρουσία των εγγράφων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85.

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. .../98 του Συμβουλίου, της ..., 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 σχετικά με τις διαδικασίες εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και αριθ. 3821/85 (ΕΕ L ...).

(**) Οδηγία 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών περί εγκρίσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους (ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 1): οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 92/27/ΕΚ (ΕΕ L 223 της 25.8.1997, σ. 1).»

2. Στο άρθρο 4, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, οι έλεγχοι που διενεργούνται από τις αρμόδιες αρχές στις δικές τους εγκαταστάσεις με βάση τα σχετικά έγγραφα

ή/και δεδομένα που χορηγούν οι επιχειρήσεις μετά από αίτηση των εν λόγω αρχών, ισοδυναμούν με τους ελέγχους που διενεργούνται στις εγκαταστάσεις των επιχειρήσεων.»

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

...

Άρθρο 4

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή, του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I Β

ΟΡΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ, ΔΟΚΙΜΗΣ, ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

I. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά το παρόν παράρτημα, νοείται ως:

α) **Συσκευή ελέγχου**

Ο συνολικός εξοπλισμός που προορίζεται να τοποθετηθεί στα οδικά οχήματα για να δεικνύει, να καταγράφει και να αποθηκεύει αυτόματα ή ημιαυτόματα τις ενδείξεις για την κίνηση των οχημάτων αυτών και για ορισμένες χρονικές περιόδους εργασίας των οδηγών τους. Ο εξοπλισμός αυτός περιλαμβάνει καλώδια, αισθητήρες, μονάδα ηλεκτρονικής αποθήκευσης πληροφοριών σχετικών με τον οδηγό, μία (δύο) μονάδα(-ες) ανάγνωσης κάρτας για την εισαγωγή μίας ή δύο καρτών οδηγού με μνήμη, ενσωματωμένο ή ανεξάρτητο εκτυπωτή, μονάδες οπτικής απεικόνισης, μονάδα μεταβίβασης δεδομένων, μονάδα απεικόνισης ή εκτύπωσης πληροφοριών κατά παραγγελία και μονάδα καταγραφής των τόπων έναρξης και λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας.

β) **Μνήμη**

Ηλεκτρονικό σύστημα αποθήκευσης ενσωματωμένο στη συσκευή ελέγχου και ικανό να αποθηκεύει στοιχεία τουλάχιστον 365 ημερολογιακών ημερών από τη συσκευή ελέγχου. Η μνήμη πρέπει να προστατεύεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εμποδίζεται η πρόσβαση σ' αυτήν, να αποκλείεται η παραποίηση των δεδομένων υπό μη εξουσιοδοτημένων ατόμων και να ανιχνεύεται κάθε τέτοια απόπειρα.

γ) **Κάρτα (με μνήμη) οδηγού**

Κινητός μηχανισμός μεταβίβασης και αποθήκευσης δεδομένων που χορηγούν οι αρχές των κρατών μελών σε κάθε οδηγό για την αναγνώριση της ταυτότητάς του και την καταγραφή των βασικών δεδομένων. Η μορφή και οι τεχνικές προδιαγραφές της κάρτας οδηγού πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο κεφάλαιο IV του παρόντος παραρτήματος.

δ) **Σταθερά της συσκευής ελέγχου**

Αριθμητικό χαρακτηριστικό το οποίο δίδει την τιμή του σήματος εισόδου που απαιτείται για την ένδειξη και καταγραφή διανυόμενης απόστασης 1 χιλιομέτρου. Η σταθερά αυτή εκφράζεται είτε σε στροφές ανά χιλιόμετρο ($k = \dots \text{tr/km}$), είτε σε ωθήσεις ανά χιλιόμετρο ($k = \dots \text{imp/km}$).

ε) **Χαρακτηριστικός συντελεστής του οχήματος**

Αριθμητικό χαρακτηριστικό το οποίο δίδει την τιμή του σήματος εξόδου που εκπέμπει το εξάρτημα που προβλέπεται επί του οχήματος για τη σύνδεσή του με τη συσκευή ελέγχου (δύναται να είναι, κατά περίπτωση, ρευματοδότης σύνδεσης με το κιβώτιο ταχυτήτων ή ο τροχός του οχήματος), για διανυόμενη από το όχημα απόσταση 1 χιλιομέτρου, μετρούμενη υπό κανονικές συνθήκες δοκιμής [βλέπε κεφάλαιο VII στοιχείο ε)]. Ο χαρακτηριστικός συντελεστής εκφράζεται είτε σε στροφές ανά χιλιόμετρο ($w = \dots \text{tr/km}$) είτε σε ωθήσεις ανά χιλιόμετρο ($w = \dots \text{imp/km}$).

στ) **Πραγματική περιφέρεια ελαστικών των τροχών**

Ο μέσος όρος των αποστάσεων που διανύει καθένας από τους κινητήριους τροχούς του οχήματος σε μια πλήρη περιστροφή. Η μέτρηση των αποστάσεων αυτών πρέπει να γίνεται υπό κανονικές συνθήκες δοκιμής [βλέπε κεφάλαιο VII στοιχείο ε)] και εκφράζεται με τη μορφή $I = \dots \text{mm}$. Ενδεχομένως, η μέτρηση των αποστάσεων αυτών μπορεί να βασιστεί σε θεωρητικό υπολογισμό, ο οποίος λαμβάνει υπόψη την κατανομή του μεγίστου επιτρεπόμενου βάρους επί των αξόνων.

ζ) **Κάρτα μνήμης του κέντρου δοκιμών**

Κινητός μηχανισμός μεταβίβασης και αποθήκευσης δεδομένων εισαγόμενος στη μονάδα ανάγνωσης κάρτας της συσκευής ελέγχου, που χορηγούν οι αρχές των κρατών μελών στους οργανισμούς που εξουσιοδοτούν. Η κάρτα αυτή αναφέρει τα στοιχεία του οργανισμού και επιτρέπει τη δοκιμή, τη βαθμονόμηση και τον προγραμματισμό της συσκευής ελέγχου.

η) Κάρτα μνήμης ελέγχου

Κινητός μηχανισμός μεταβίβασης και αποθήκευσης δεδομένων εισαγόμενος στη μονάδα ανάγνωσης κάρτας της συσκευής ελέγχου που χορηγούν οι αρχές των κρατών μελών στις αρμόδιες αρχές, προκειμένου να έχουν πρόσβαση στα δεδομένα που αποθηκεύονται στη μνήμη δεδομένων ή στις κάρτες οδηγού για την ανάγνωση, την εκτύπωση ή/και τη μεταβίβαση των δεδομένων αυτών.

θ) Κάρτα μνήμης της επιχείρησης

Κινητός μηχανισμός μεταβίβασης και αποθήκευσης δεδομένων που χορηγούν οι αρχές των κρατών μελών στον ιδιοκτήτη του οχήματος στο οποίο έχει τοποθετηθεί η συσκευή ελέγχου.

Η κάρτα μνήμης της επιχείρησης επιτρέπει την απεικόνιση, μεταβίβαση και εκτύπωση των δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στην (στις) συσκευή(-ές) ελέγχου που έχει(-ουν) τοποθετηθεί στο ή στα οχήματα που ανήκουν στην επιχείρηση.

ι) Ημερολογιακή ημέρα

Ημέρα, από ώρα 0:00 έως ώρα 24:00. Όλες οι ημερολογιακές ημέρες βασίζονται στη διεθνή ώρα UTC (Universal Time Co-ordinated).

ια) Μεταβίβαση

Αντιγραφή μέρους ή πλήρους συνόλου δεδομένων αποθηκευμένων στη μνήμη του οχήματος ή στη μνήμη της κάρτας οδηγού.

Κατά τη μεταβίβαση δεν επιτρέπεται να μεταβάλλονται ή να απαλείφονται τυχόν αποθηκευμένα δεδομένα.

Τα δεδομένα που μεταβιβάζονται προστατεύονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ανιχνεύονται οι τυχόν απόπειρες παραποίησης τους. Η προέλευση των δεδομένων που μεταβιβάζονται πρέπει να μπορεί να εξακριβωθεί.

Τα δεδομένα που μεταβιβάζονται διατηρούνται σε μορφή δυναμένη να χρησιμοποιηθεί από οποιοδήποτε εξουσιοδοτημένο πρόσωπο.

ιβ) Αριθμός του οχήματος

Αριθμός(-οί) μέσω των οποίων αναγνωρίζεται το όχημα βάσει του αριθμού αναγνώρισης του οχήματος "VIN", ή/και του αριθμού κυκλοφορίας του οχήματος "VRN".

II. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

Η συσκευή πρέπει να καταγράφει, να απομνημονεύει, να απεικονίζει και να εκτυπώνει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Καταγραφή και αποθήκευση στη μνήμη δεδομένων

1. την απόσταση που διήνυσε το όχημα με ακρίβεια 1 km·
2. την ταχύτητα του οχήματος·
 - 2.1. την ταχύτητα στιγμιαία του οχήματος με συχνότητα μέτρησης 1s για τις τελευταίες 24 ώρες χρήσης του οχήματος·
 - 2.2. την υπέρβαση της επιτρεπόμενης ταχύτητας του οχήματος, που ορίζεται ως κάθε περίοδος άνω του 1 λεπτού κατά την οποία η ταχύτητα του οχήματος υπερβαίνει τα 90 km/h για τα οχήματα N₃ ή τα 105 km/h για τα οχήματα M₃ (με ένδειξη της ώρας, της ημερομηνίας, της μέγιστης ταχύτητας, και της μέσης ταχύτητας κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής)·
3. τις χρονικές περιόδους οδήγησης (ώρες και ημερομηνίες), με ακρίβεια 1 λεπτού·
4. τις άλλες χρονικές περιόδους εργασίας ή διαθεσιμότητας (ώρες και ημερομηνίες), με ακρίβεια 1 λεπτού·
5. τα διαλείμματα και τις ημερήσιες περιόδους ανάπαυσης (ώρες και ημερομηνίες), με ακρίβεια 1 λεπτού·
6. για τις ηλεκτρονικές συσκευές ελέγχου, που λειτουργούν με σήματα μεταβιβαζόμενα ηλεκτρικά από τον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας, κάθε διακοπή τροφοδότησης της συσκευής ελέγχου διάρκειας μεγαλύτερης των 100 ms (εκτός από τη διάταξη φωτισμού), της τροφοδότησης του χιλιομετρητή και του ταχύμετρου, καθώς και κάθε διακοπή μετάδοσης του σήματος στο χιλιομετρητή και στο ταχύμετρο, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας, της διάρκειας και του αριθμού της κάρτας οδηγού·

7. τον αριθμό της κάρτας οδηγού, με ένδειξη των ημερομηνιών και ωρών εισαγωγής και εξαγωγής της κάρτας·
8. για κάθε κάρτα οδηγού η οποία εισάγεται για πρώτη φορά μετά τη χρησιμοποίησή της σε άλλη συσκευή ελέγχου:
 - το χρόνο οδήγησης που έχει μεσολαβήσει από την τελευταία διακοπή της εργασίας ή την τελευταία περίοδο ανάπαυσης,
 - το συνολικό χρόνο οδήγησης της ημέρας μετά την τελευταία περίοδο ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον οκτώ ωρών,
 - τους χρόνους οδήγησης της ημέρας μεταξύ δύο περιόδων ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον οκτώ ωρών για τις προηγούμενες 27 ημερολογιακές ημέρες, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και της διάρκειας,
 - το σύνολο των χρόνων οδήγησης κατά την τρέχουσα και την προηγούμενη εβδομάδα και το σύνολο των χρόνων οδήγησης των δύο προηγούμενων ολόκληρων εβδομάδων,
 - τις περιόδους ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον οκτώ ωρών κατά τη συγκεκριμένη ημέρα και τις προηγούμενες 27 ημερολογιακές ημέρες, με λεπτομερή ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και της διάρκειας,
 - τον αριθμό κυκλοφορίας των οδηγούμενων οχημάτων·
9. την ημερομηνία, την ώρα και τη διάρκεια της οδήγησης χωρίς κάρτα ή με ελαττωματική κάρτα·
10. τα δεδομένα που έχουν καταγραφεί σχετικά με τους τόπους έναρξης και λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας·
11. τα αυτομάτως εντοπιζόμενα σφάλματα της συσκευής ελέγχου, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και του αριθμού της κάρτας οδηγού·
12. τα σφάλματα της κάρτας οδηγού, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και του αριθμού της κάρτας οδηγού, όπου είναι εφικτό·
13. τον αριθμό της κάρτας συνεργείου ή/του εγκεκριμένου συναρμολογητή με ένδειξη τουλάχιστον της ημερομηνίας της τελευταίας επιθεώρησης της εγκατάστασης ή/και της τελευταίας περιοδικής επιθεώρησης της συσκευής ελέγχου, σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου VII στοιχεία γ) και δ)·
14. τον αριθμό της κάρτας ελέγχου, με ένδειξη της ημερομηνίας εισαγωγής και του τύπου ελέγχου (απεικόνιση, εκτύπωση, μεταβίβαση). Στην περίπτωση της μεταβίβασης, θα πρέπει να καταγράφεται η περίοδος που μεταβιβάστηκε·
15. τη ρύθμιση του χρόνου με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και του αριθμού κάρτας·
16. το καθεστώς οδήγησης (μεμονωμένος οδηγός/πλήρωμα — οδηγός/συνοδηγός).

β) Αποθήκευση στην κάρτα οδηγού

1. τα κύρια δεδομένα για τις περιόδους που αναφέρονται στα σημεία 3, 4 και 5 για περίοδο τουλάχιστον των τελευταίων 28 ημερολογιακών ημερών, σε συνδυασμό με τον αριθμό “VRN” του οχήματος που οδηγήθηκε και τα δεδομένα που αναφέρονται στα σημεία 10, 14 και 16·
2. τα γεγονότα και οι βλάβες που αναφέρονται στα σημεία 6, 11 και 15, με ένδειξη του αριθμού “VRN” του οχήματος που οδηγήθηκε·
 - 2.1. την ημερομηνία και ώρα της εισαγωγής και της εξαγωγής της κάρτας οδηγού και την απόσταση που διανύθηκε κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης περιόδου·
 - 2.2. την ημερομηνία και ώρα εισαγωγής και εξαγωγής της κάρτας του συνοδηγού, με ένδειξη του αριθμού της·
3. η καταγραφή και η αποθήκευση στην μνήμη της κάρτας οδηγού πρέπει να αποκλείουν κάθε δυνατότητα παραποίησης.

γ) Καταγραφή και αποθήκευση σε περίπτωση δύο οδηγών

Για οχήματα που χρησιμοποιούνται από δύο οδηγούς, η διάρκεια οδήγησης που αναφέρεται στο στοιχείο α) σημείο 3 πρέπει να καταγράφεται και να αποθηκεύεται στην κάρτα του οδηγού που οδηγεί το όχημα. Η συσκευή πρέπει, επιπλέον, να καταγράφει και να αποθηκεύει στη μνήμη δεδομένων και στις κάρτες των δύο οδηγών ταυτόχρονα, αλλά κατά διαφοροποιημένο τρόπο, τις πληροφορίες που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία 4 και 5.

δ) Απεικόνιση ή εκτύπωση εφόσον ζητηθεί από εξουσιοδοτημένο χρήστη

1. τον αριθμό της κάρτας οδηγού και την ημερομηνία λήξης της κάρτας·
2. το όνομα και το επώνυμο του κατόχου της κάρτας οδηγού·
3. την περίοδο οδήγησης που εκτελέστηκε μετά το τελευταίο διάλειμμα ή την τελευταία περίοδο ανάπαυσης του οδηγού·
4. τη συνολική περίοδο οδήγησης της ημέρας μετά την τελευταία περίοδο ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον οκτώ ωρών·
5. τις περιόδους οδήγησης κάθε ημέρας εργασίας που περιλαμβάνεται μεταξύ δύο περιόδων ανάπαυσης τουλάχιστον οκτώ ωρών για τις προηγούμενες 27 ημέρες οδήγησης, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και της διάρκειας·
6. το σύνολο των ωρών οδήγησης για την τρέχουσα εβδομάδα και την προηγούμενη εβδομάδα και το σύνολο των ωρών οδήγησης για τις δύο προηγούμενες πλήρεις εβδομάδες·
7. τις λοιπές περιόδους εργασίας και διαθεσιμότητας·
8. τις περιόδους ανάπαυσης τουλάχιστον οκτώ ωρών κατά την τρέχουσα ημέρα και τις προηγούμενες 27 ημέρες, με αναλυτική ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και της διάρκειας·
9. τον αριθμό “VRN” των οχημάτων που οδήγησε ο οδηγός κατά τις 28 τουλάχιστον τελευταίες ημερολογιακές ημέρες, με ένδειξη της διανυθείσας απόστασης ανά όχημα και ημέρα, της ώρας της πρώτης εισαγωγής και της τελευταίας αφαίρεσης της κάρτας οδηγού και της ώρας αλλαγής οχήματος·
10. τη ρύθμιση του χρόνου στη μνήμη, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και του αριθμού της κάρτας οδηγού·
11. τη διακοπή ρεύματος που προκάλεσε τη διακοπή τροφοδοσίας της συσκευής ελέγχου, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας, της διάρκειας και του αριθμού κάρτας οδηγού, όπως ορίζεται στο στοιχείο α) σημείο 6·
12. τη διακοπή σύνδεσης μεταξύ του αισθητήρα και του οχήματος, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας, της διάρκειας και του αριθμού της κάρτας οδηγού, όπως ορίζεται στο στοιχείο α) σημείο 6·
13. τον αριθμό “VIN” ή/και “VRN” του οδηγούμενου οχήματος·
14. την περίοδο οδήγησης χωρίς την κάρτα οδηγού, όπως ορίζεται στο στοιχείο α) σημείο 9 για τις τελευταίες 28 ημερολογιακές ημέρες·
15. τα αναλυτικά στοιχεία που αποθηκεύονται σχετικά με τον οδηγό, όπως ορίζεται στο στοιχείο γ)·
16. τα στοιχεία που έχουν καταγραφεί σχετικά με τους τόπους έναρξης και λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας·
17. τις βλάβες της συσκευής ελέγχου που εντοπίζονται αυτόματα με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και του αριθμού της κάρτας οδηγού·
18. τις βλάβες της κάρτας οδηγού με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και του αριθμού της κάρτας οδηγού·
19. τον αριθμό της κάρτας ελέγχου με ένδειξη της ημερομηνίας εισαγωγής της κάρτας ελέγχου και του τύπου ελέγχου (απεικόνιση, εκτύπωση, μεταβίβαση). Στην περίπτωση μεταβίβασης, θα πρέπει να καταγράφεται η περίοδος που μεταβιβάζεται·
20. την υπέρβαση ταχύτητας όπως ορίζεται στο στοιχείο α) σημείο 2.2, με ένδειξη της ημερομηνίας, της ώρας και του αριθμού της κάρτας οδηγού κατά την τρέχουσα εβδομάδα και, σε κάθε περίπτωση, κατά την τελευταία ημέρα της προηγούμενης εβδομάδας·
21. συγκεφαλαιωτικές εκθέσεις δια των οποίων θα ελέγχεται η τήρηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, καθώς και της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ.

III. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ**α) Γενικά**

- 1.1. η προσθήκη στη συσκευή ελέγχου ή η σύνδεση με τη συσκευή ελέγχου οποιωνδήποτε οργάνων, εγκατεργμένων ή όχι, δεν πρέπει να επηρεάζει ή να μπορεί να επηρεάσει την κανονική λειτουργία της συσκευής ελέγχου. Η συσκευή ελέγχου υποβάλλεται για έγκριση μαζί με όλα τα επιπρόσθετα σ' αυτήν όργανα·

- 1.2. η συσκευή ελέγχου πρέπει να μπορεί να λειτουργεί σωστά σε όλες τις κλιματικές συνθήκες που απαιτώνται συνήθως στο έδαφος της Κοινότητας.

2. *Υλικά*

- 2.1. όλα τα μέρη τα οποία απαρτίζουν τη συσκευή ελέγχου πρέπει να κατασκευάζονται από υλικά στερεά, με επαρκή μηχανική αντοχή και με αμετάβλητα ηλεκτρομαγνητικά χαρακτηριστικά·
- 2.2. κάθε τροποποίηση συστατικού τμήματος της συσκευής ή της φύσης των υλικών που έχουν χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή της, πρέπει να εγκριθεί από την αρχή η οποία ενέκρινε τη συσκευή ελέγχου, προτού αυτά τα υλικά χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή.

3. *Μέτρηση της διανυόμενης απόστασης*

οι διανυόμενες αποστάσεις δύνανται να μετρούνται και να καταγράφονται:

- είτε κατά την κίνηση προς τα εμπρός και προς τα πίσω,
- είτε μόνο κατά την κίνηση προς τα εμπρός.

Η ενδεχόμενη καταγραφή των αποστάσεων που διανύονται κατά την κίνηση προς τα πίσω δεν πρέπει με κανένα τρόπο να θίγει τη σαφήνεια και την ακρίβεια των άλλων καταγραφών.

4. *Μέτρηση της ταχύτητας*

- 4.1. τα όρια της ταχύτητας η οποία δύναται να μετρηθεί καθορίζονται στο πιστοποιητικό έγκρισης του τύπου της συσκευής·
- 4.2. η συχνότητα και η απόσβεση του μηχανισμού μέτρησης πρέπει να είναι τέτοιες ώστε ο δείκτης και ο καταγραφέας της ταχύτητας να δύνανται, εντός των ορίων της ταχύτητας που δύναται να μετρηθεί, να παρακολουθούν αλλαγές επιτάχυνσης έως 2 m/s^2 εντός των ορίων των επιτρεπόμενων ανοχών.

5. *Μέτρηση του χρόνου (ωρολόγιο)*

το ωρολόγιο είναι ψηφιακό. Η ρύθμισή του πραγματοποιείται (εφόσον χρειάζεται) στο εγκεκριμένο συνεργείο. Η εσωτερική ώρα του είναι η διεθνής ώρα UTC. Ο οδηγός μπορεί να αλλάξει την ωρολογιακή διαφορά από την ώρα που εμφανίζεται στην οθόνη απεικόνισης·

- 5.1. η μέτρηση του χρόνου πραγματοποιείται αυτομάτως στη συσκευή ελέγχου·
- 5.2. ο χρόνος του ωρολογίου στη μνήμη πρέπει να μπορεί να ρυθμίζεται μόνο όταν εισάγεται στη συσκευή η κάρτα εγκεκριμένου συνεργείου.

6. *Φωτισμός και προστασία*

- 6.1. οι δείκτες της συσκευής πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο μη θαμβωτικό φωτισμό·
- 6.2. για να εξασφαλισθούν κανονικές συνθήκες χρησιμοποίησης της συσκευής, όλα τα εσωτερικά μέρη πρέπει να προστατεύονται από την υγρασία και τη σκόνη. Επιπλέον, πρέπει να προφυλάσσονται από επεμβάσεις με περιβλήματα τα οποία είναι δυνατόν να σφραγισθούν·
- 6.3. επιβάλλεται η προστασία κατά ηλεκτρικών παρεμβολών και μαγνητικών πεδίων, η οποία πρέπει να παρέχεται σύμφωνα με τα πρότυπα για τους ηλεκτρονικούς εξοπλισμούς αυτοκινήτων·
- 6.4. τα καλώδια που συνδέουν τη συσκευή ελέγχου με το χιλιόμετρο και το ταχύμετρο πρέπει να προστατεύονται με ηλεκτρονική παρακολούθηση, π.χ. κωδικοποίηση σήματος, ικανή να ανιχνεύει την ύπαρξη, εντός του συστήματος, οποιασδήποτε συσκευής που δεν είναι απαραίτητη για τη σωστή λειτουργία της συσκευής ελέγχου ή που ενδέχεται να παρεμποδίσει την ακριβή λειτουργία της συσκευής ελέγχου με κάποιο βραχυκύκλωμα ή διακοπή, με αλλοίωση των ηλεκτρονικών δεδομένων από τον αισθητήρα ταχύτητας και απόστασης, ή με την απομίμηση εγκεκριμένων συσκευών, όταν η συσκευή είναι συνδεδεμένη και έχει τεθεί σε λειτουργία·

6.5. όλο το σύστημα, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με το χιλιόμετρο και το ταχύμετρο, πρέπει να προστατεύεται από λαθροχειρίες·

6.6. η συσκευή ελέγχου πρέπει να ανιχνεύει μόνη της τις τυχόν βλάβες.

β) Δείκτες

Οι ενδείξεις πρέπει να είναι ορατές έξω από τη συσκευή ελέγχου και να παρέχουν σαφή, κατανοητή και ανεπίδεκτη παρερμηνείας ανάγνωση, ακόμη και όταν υπάρχουν δύο οδηγοί.

Μια μονάδα οπτικής απεικόνισης πρέπει να επιτρέπει να εμφανίζονται, όταν ζητείται, οι πληροφορίες σύμφωνα με το κεφάλαιο II στοιχείο δ). Αυτό μπορεί να ζητηθεί επιλεκτικά ή διαδοχικά.

γ) Προειδοποιητικά σήματα

1. Σήμα επί 30 δευτερόλεπτα τουλάχιστον, το οποίο ειδοποιεί τον οδηγό ότι χρησιμοποιεί το όχημα:

- χωρίς να έχει τοποθετήσει την κάρτα οδηγού,
- με κάρτα που παρουσιάζει βλάβη,
- με την κάρτα οδηγού σε λάθος σχισμή,
- όταν η συσκευή ελέγχου έχει εντοπίσει μία ή περισσότερες εσωτερικές βλάβες, και ιδίως τις αναφερόμενες στο κεφάλαιο II στοιχείο δ) σημεία 17 και 18,
- υπερβαίνοντας την επιτρεπόμενη ταχύτητα, όπως ορίζεται στο κεφάλαιο II στοιχείο α) σημείο 2.2.

2. Προειδοποιητικό σήμα στον οδηγό πριν ξεπεράσει τις 4,5 ώρες οδήγησης ανά περίοδο και εννέα ώρες ημερήσιο χρόνο οδήγησης, 15 λεπτά πριν από τη στιγμή της υπέρβασης του ορίου και κατά τη στιγμή της υπέρβασης.

3. Προειδοποιητικό σήμα στον οδηγό, 15 λεπτά πριν και κατά τη στιγμή που παύει να τηρεί τις οκτώ ώρες ημερήσιας ανάπαυσης στο διάστημα των τελευταίων 24 ωρών.

4. Είναι δυνατόν να υπάρξουν και επιπρόσθετα προειδοποιητικά σήματα εφόσον το ζητήσει ο ιδιοκτήτης του οχήματος.

5. Μορφή των προειδοποιητικών σημάτων

Τα προειδοποιητικά σήματα είναι είτε ακουστικά, είτε οπτικά, είτε συνδυασμός των δύο, και πρέπει να είναι σαφώς αναγνωρίσιμα από τον χρήστη.

δ) Μνήμη

1. Η αποθήκευση των χρονικών περιόδων σύμφωνα με το κεφάλαιο II στοιχείο α) σημεία 3, 4 και 5 πρέπει να πραγματοποιείται σε κάθε μεταβολή δραστηριοτήτων και καθεστώτος.

2. Η διάρκεια οδήγησης πρέπει να αποθηκεύεται πάντοτε αυτόματα όταν το όχημα βρίσκεται σε κίνηση.

3. Οι υπόλοιπες χρονικές περίοδοι, όπως ορίζει το άρθρο 15 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση στοιχεία β), γ) και δ) του κανονισμού, πρέπει να αποθηκεύονται ξεχωριστά θέτοντας σε λειτουργία, εν ανάγκη, ένα σύστημα επιλογής δραστηριοτήτων.

ε) Ενδείξεις

1. Οι ακόλουθες ενδείξεις πρέπει να διακρίνονται επί της συσκευής ελέγχου:

- πλησίον του αριθμού που εμφανίζει την απόσταση, η μονάδα μετρήσεως της απόστασης με το σύμβολο “km”,
- πλησίον του αριθμού που εμφανίζει την ταχύτητα, το σύμβολο “km/h”.

2. Η πινακίδα τοποθέτησης πρέπει να είναι ορατή πάνω στη συσκευή ελέγχου και πρέπει να φέρει τις ακόλουθες ενδείξεις:
 - το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή της συσκευής,
 - τον αριθμό του εργοστασίου και το έτος κατασκευής,
 - το σήμα εγκρίσεως του τύπου της συσκευής,
 - τη σταθερά της συσκευής ελέγχου με το σύμβολο “k = . . . tr/km” ή “k = . . . imp/km”,
 - ενδεχομένως, το πεδίο μέτρησης της ταχύτητας με τον τρόπο που αναφέρεται στο σημείο 1.

Οι πληροφορίες αυτές είναι δυνατόν επίσης να εμφανίζονται, εφόσον ζητηθεί, από τη συσκευή ελέγχου.

η) Ανώτατα ανεκτά σφάλματα (δείκτες και καταγραφικά όργανα)

1. Τα ανώτατα ανεκτά σφάλματα αφορούν τη διανυθείσα απόσταση, την ταχύτητα και το χρόνο, και μετρώνται κατά το δοκιμαστικό έλεγχο πριν από την τοποθέτηση καθώς και, υπό τις προϋποθέσεις που αναφέρονται στο κεφάλαιο VII, κατά την τοποθέτηση, κατά τον περιοδικό έλεγχο και κατά τη χρήση.
2. Τα ανώτατα ανεκτά σφάλματα που απαριθμούνται στο σημείο 1 ισχύουν για τις ακραίες θερμοκρασίες που αντιστοιχούν στις κλιματικές συνθήκες που απαντώνται συνήθως στο έδαφος της Κοινότητας.

IV. ΚΑΡΤΕΣ ΜΝΗΜΗΣ

A. ΚΑΡΤΑ ΟΔΗΓΟΥ

1. Τοποθέτηση/Αφαίρεση

Η συσκευή ελέγχου πρέπει να είναι κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε, όταν η κάρτα οδηγού τοποθετείται σωστά στη μονάδα ανάγνωσης της κάρτας, να ασφαλίζεται και τα σχετικά δεδομένα της κάρτας οδηγού να αποθηκεύονται αυτόματα στη μνήμη δεδομένων της συσκευής ελέγχου. Η εξαγωγή της κάρτας οδηγού μπορεί να πραγματοποιείται μόνο όταν το όχημα είναι εν στάσει και αφού τα σχετικά δεδομένα έχουν αποθηκευθεί στην κάρτα οδηγού.

2. Χωρητικότητα μνήμης της κάρτας οδηγού

Η κάρτα οδηγού πρέπει να έχει επαρκή χωρητικότητα ώστε να αποθηκεύει δεδομένα για τουλάχιστον 28 ημερολογιακές ημέρες σύμφωνα με το κεφάλαιο II στοιχείο γ) για τον τρέχοντα οδηγό. Σε περίπτωση κατά την οποία η κάρτα οδηγού είναι πλήρης, τα νέα δεδομένα θα αντικαθιστούν τα παλαιότερα.

3. Ορατά δεδομένα

Η σελίδα 1 περιλαμβάνει:

- α) τις λέξεις “Κάρτα οδηγού”, με μεγάλους χαρακτήρες στη γλώσσα ή τις γλώσσες του κράτους μέλους που εκδίδει την κάρτα,

τις λέξεις “Κάρτα οδηγού” στις άλλες γλώσσες της Κοινότητας, τυπωμένες ώστε να αποτελούν το φόντο της άδειας:

ισπανικά:	TARJETA DEL CONDUCTOR
δανικά:	FØRERKORT
γερμανικά:	FAHRERKARTE
ελληνικά:	ΚΑΡΤΑ ΟΔΗΓΟΥ
αγγλικά:	DRIVER CARD
γαλλικά:	CARTE DE CONDUCTEUR
ισλανδικά:	CÁRTA TIOMÁNAÍ

ιταλικά:	CARTA DEL CONDUCENTE
ολλανδικά:	BESTUURDESKAART
πορτογαλικά:	CARTÃO DE CONDUTOR
φινλανδικά:	KULJETTAJAKORTTI
σουηδικά:	FÖRARKORT

β) το όνομα του κράτους μέλους που εξέδωσε την κάρτα, (προαιρετικά)·

γ) το διακριτικό σήμα του κράτους μέλους που εξέδωσε την κάρτα, τυπωμένο αρνητικά μέσα σε ένα μπλέ παραλληλόγραμμο και περιβαλλόμενο από δώδεκα κίτρινα αστέρια· τα διακριτικά σήματα είναι τα ακόλουθα:

B	Βέλγιο
DK	Δανία
D	Γερμανία
GR	Ελλάδα
E	Ισπανία
F	Γαλλία
IRL	Ιρλανδία
I	Ιταλία
L	Λουξεμβούργο
NL	Κάτω Χώρες
A	Αυστρία
P	Πορτογαλία
FIN	Φινλανδία
S	Σουηδία
UK	Ηνωμένο Βασίλειο

δ) πληροφορίες που αφορούν την εκδιδόμενη κάρτα, οι οποίες απαριθμούνται ως εξής:

1. επώνυμο του κατόχου·
2. όνομα του κατόχου·
3. ημερομηνία και τόπο γέννησης·
4. α) ημερομηνία έκδοσης της κάρτας·
β) ημερομηνία λήξης της κάρτας·
γ) το όνομα της αρχής που εξέδωσε την άδεια (μπορεί να τυπωθεί στη σελίδα 2)·
δ) αριθμό άλλο από τον περιλαμβανόμενο στη στήλη 5, για διοικητικούς σκοπούς (προαιρετικά)·
5. α) αριθμό άδειας οδήγησης, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού της άδειας που εκδόθηκε σε αντικατάσταση της παλαιάς·
β) αριθμό κάρτας οδηγού, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού της αντικατασταθείσας κάρτας·
6. φωτογραφία του κατόχου·
7. υπογραφή του κατόχου·
8. συνήθη τόπο διαμονής, ή ταχυδρομική διεύθυνση του κατόχου (προαιρετικά).

Τα δεδομένα σύμφωνα με τα σημεία 1, 2, 3, 4 στοιχείο β) και 5 στοιχεία α) και β) αποθηκεύονται και στη μνήμη της κάρτας οδηγού.

Η σελίδα 2 περιλαμβάνει:

α) επεξήγηση των αριθμημένων σημείων τα οποία περιλαμβάνονται στις σελίδες 1 και 2 της κάρτας·

Τα διάφορα στοιχεία που απαρτίζουν την κάρτα οδηγού αποσκοπούν στο να αποκλείεται κάθε παραποίηση ή αθέμιτη επέμβαση, να ανιχνεύεται δε κάθε τέτοια προσπάθεια.

6. Φάσμα θερμοκρασιών

Η κάρτα οδηγού πρέπει να μπορεί να λειτουργεί σωστά σε όλες τις κλιματικές συνθήκες που απαντώνται συνήθως στο έδαφος της Κοινότητας.

7. Διάρκεια ζωής

Η κάρτα πρέπει να μπορεί να λειτουργεί σωστά επί πέντε έτη, εφόσον χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές και ηλεκτρικές προδιαγραφές.

8. Ηλεκτρικά χαρακτηριστικά

Τα ηλεκτρικά χαρακτηριστικά της κάρτας ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές που ισχύουν για τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό αυτοκινήτων.

9. Λογική δομή της κάρτας οδηγού

Η λογική δομή της κάρτας ορίζεται έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή λειτουργία της και η συμβατότητά της με κάθε συσκευή ελέγχου που ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.

10. Λειτουργίες και εντολές

Οι λειτουργίες και οι εντολές της κάρτας καλύπτουν το σύνολο των λειτουργιών που αναφέρονται στο κεφάλαιο I στοιχείο γ) και στο κεφάλαιο II στοιχείο β).

11. Στοιχειώδεις φάκελοι

Οι στοιχειώδεις φάκελοι καθορίζονται στο πλαίσιο των προτύπων που αναφέρονται στο σημείο 4.

12. Ειδικές διατάξεις

Μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, τα κράτη μέλη μπορούν να προσθέτουν χρώματα ή σημάνσεις, όπως εθνικά σύμβολα και στοιχεία ασφάλειας, με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.

B. ΚΑΡΤΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΔΟΚΙΜΩΝ, ΚΑΡΤΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΚΑΡΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Η κάρτα του κέντρου δοκιμής, η κάρτα ελέγχου και η κάρτα της επιχείρησης προδιαγράφονται κατά τρόπον ώστε να λειτουργούν σωστά στο πλαίσιο της εφαρμογής που προβλέπεται στο κεφάλαιο I αντίστοιχα στα στοιχεία ζ), η) και θ) και να είναι συμβατές με κάθε συσκευή ελέγχου η οποία ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος. Η δομή κατασκευής αυτών των καρτών είναι τέτοια ώστε να δίνει πρόσβαση μόνο στον εγκεκριμένο χρήστη στο πλαίσιο των συγκεκριμένων προβλεπόμενων λειτουργιών κάθε κάρτας.

V. ΕΚΤΥΠΩΤΗΣ ΚΑΙ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΕΚΤΥΠΩΣΕΙΣ

1. Οι εκτυπωτές τυπώνουν τα έγγραφα που αναφέρονται στο κεφάλαιο II στοιχείο δ) τόσο καθαρά ώστε να αποφεύγεται κάθε αμφιβολία στην ανάγνωση. Τα τυπωμένα έγγραφα πρέπει να παραμένουν ευανάγνωστα και αναγνωρίσιμα υπό κανονικές συνθήκες συντήρησης τουλάχιστον για ένα έτος.

Πρέπει να διατηρούν τις διαστάσεις και τις καταγραφές τους υπό κανονικές συνθήκες υγρασίας και θερμοκρασίας.

Επιπλέον, πρέπει να είναι δυνατό να προστίθενται στα έγγραφα αυτά χειρόγραφες εγγραφές, όπως η υπογραφή του οδηγού.

2. Οποιαδήποτε και αν είναι η μορφή των τυπωμένων εγγράφων, πρέπει να έχουν επαρκή χωρητικότητα για την εκτύπωση των πληροφοριών που αναφέρονται στο κεφάλαιο II στοιχείο δ). Εάν πολλά έγγραφα πρέπει να συνδεθούν μεταξύ τους προκειμένου να αυξηθεί η χωρητικότητα εκτύπωσης, οι συνδέσεις πρέπει να γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην παρουσιάζονται στα σημεία σύνδεσης διακοπές των δεδομένων που ενδέχεται να αλλοιώσουν την ερμηνεία τους.

VI. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΣΥΣΚΕΥΗΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

α) Τοποθέτηση

1. Η συσκευή ελέγχου πρέπει να προστατεύεται από οποιαδήποτε τυχαία βλάβη.
2. Πρέπει να είναι δυνατό οι εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι να προσαρμόζουν τη σταθερά της συσκευής ελέγχου προς το χαρακτηριστικό συντελεστή του οχήματος με κατάλληλο όργανο, το οποίο καλείται προσαρμογέας.

Οχήματα με δύο ή περισσότερες σχέσεις μετάδοσης οπίσθιου άξονα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μηχανισμό μέσω του οποίου οι διάφορες αυτές σχέσεις μετάδοσης να δύνανται να προσαρμόζονται αυτόματα προς τη σχέση βάσει της οποίας η συσκευή προσαρμόστηκε στο όχημα.

β) Πινακίδα τοποθέτησης

Μετά το δοκιμαστικό έλεγχο της συσκευής κατά την τοποθέτησή της, τίθεται πινακίδα τοποθέτησης επί της συσκευής, μέσα σε αυτήν, ή πλησίον αυτής, κατά τρόπον ώστε να είναι καθαρά ορατή. Μετά από κάθε επιθεώρηση ενός εγκεκριμένου τεχνίτη ή συνεργείου, όπου απαιτείται μία αλλαγή στη ρύθμιση της τοποθέτησης της συσκευής, πρέπει να τοποθετείται μία νέα πινακίδα στη θέση της προηγούμενης.

Η πινακίδα πρέπει να φέρει τουλάχιστον τις ακόλουθες ενδείξεις:

- το όνομα και τη διεύθυνση ή το εμπορικό σήμα του εγκεκριμένου συνεργείου,
- το χαρακτηριστικό συντελεστή του οχήματος με το σύμβολο “w = ... tr/km” ή “w = ... imp/km”,
- την πραγματική περιφέρεια των τροχών με το σύμβολο “l = ... mm”,
- την ημερομηνία προσδιορισμού του χαρακτηριστικού συντελεστή του οχήματος και μέτρησης της πραγματικής περιφέρειας των τροχών,
- τα οκτώ τελευταία ψηφία του αριθμού πλαισίου του οχήματος.

γ) Σφράγιση

1. Τα κάτωθι μέρη της συσκευής πρέπει να είναι σφραγισμένα:
 - α) κάθε σύνδεση η οποία, αν αποσυνδεθεί, προκαλεί ανεπαίσθητες αλλοιώσεις ή απώλεια δεδομένων
 - β) κάθε κάλυμμα που δίνει πρόσβαση στα κυκλώματα ή τους μηχανισμούς των οποίων η αλλοίωση θίγει τη σωστή λειτουργία της συσκευής ή καθιστά δυνατές μη επιτρεπόμενες τροποποιήσεις των χαρακτηριστικών της συσκευής ελέγχου
 - γ) η πινακίδα τοποθέτησης, εκτός εάν είναι προσαρμοσμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην δύναται να αφαιρεθεί χωρίς να καταστραφούν οι ενδείξεις.
2. Σε κάθε περίπτωση, η ένδειξη της θέσης των σφραγίσεων πρέπει να αναφέρεται στο πιστοποιητικό της έγκρισης και η αποτελεσματικότητά τους να περιλαμβάνεται στις διαδικασίες έγκρισης.
3. Οι σφραγίσεις που αναφέρονται στο σημείο 1 στοιχείο β) επιτρέπεται να αφαιρούνται:
 - σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης,
 - προκειμένου να εγκατασταθεί, να προσαρμοστεί ή να επισκευαστεί συσκευή περιορισμού της ταχύτητας ή οποιαδήποτε άλλη συσκευή που συμβάλλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι η συσκευή ελέγχου συνεχίζει να λειτουργεί αξιόπιστα και ορθά και επανασφραγίζεται από εγκεκριμένο τεχνίτη ή συνεργείο (σύμφωνα με το κεφάλαιο VII) αμέσως μετά την τοποθέτηση της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας ή οποιασδήποτε άλλης συσκευής που συμβάλλει στην οδική ασφάλεια, ή σε άλλες περιπτώσεις εντός διαστήματος επτά ημερών.

Κάθε τέτοια περίπτωση πρέπει να δικαιολογείται γραπτώς και το σχετικό δικαιολογητικό πρέπει να ευρίσκεται στη διάθεση των αρμοδίων αρχών.

VII. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

α) Έγκριση των σταθμών δοκιμής (τεχνίτες και συνεργεία)

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους οργανισμούς που πρέπει να εκτελούν τις επαληθεύσεις και τους ελέγχους.

β) Πιστοποίηση των καινούριων ή επιδιορθωμένων οργάνων

Για κάθε συσκευή, καινούρια ή επιδιορθωμένη, εκδίδεται πιστοποιητικό περί της καλής λειτουργίας της και της ακρίβειας των ενδείξεων και καταγραφών της εντός των ορίων που καθορίζονται στο κεφάλαιο III στοιχείο στ) σημείο 1 με τη σφράγιση που καθορίζεται στο κεφάλαιο VI στοιχείο γ) σημείο 1 ή με ισοδύναμες ψηφιακές πληροφορίες στη μνήμη δεδομένων της συσκευής ελέγχου.

γ) Επιθεώρηση τοποθέτησης και προγραμματισμός

1. Κατά την τοποθέτησή της στο όχημα, η συσκευή ελέγχου και η τοποθέτηση στο σύνολό της πρέπει να πληρούν τις διατάξεις τις σχετικές με τα όρια ανοχής, όπως καθορίζονται στο κεφάλαιο III στοιχείο στ) σημείο 2.
2. Η συσκευή ελέγχου πρέπει να ρυθμίζεται όσον αφορά:
 - την ημέρα της δοκιμής τοποθέτησης,
 - την διεθνή ώρα UTC,
 - τους αριθμούς “VIN” και “VRN” του οχήματος,
 - τον αριθμό της κάρτας συνεργείου του εξουσιοδοτημένου τεχνίτη ή συνεργείου.

δ) Περιοδικές επιθεωρήσεις

1. Περιοδικές επιθεωρήσεις των συσκευών λαμβάνουν χώρα ύστερα από κάθε επιδιόρθωση της συσκευής ή ύστερα από κάθε αλλαγή του χαρακτηριστικού συντελεστή του οχήματος ή της πραγματικής περιφέρειας των τροχών ή κάθε δύο έτη τουλάχιστον από την τελευταία επιθεώρηση και δύνανται να πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των τεχνικών ελέγχων καταλληλότητας των οχημάτων.

Οι επιθεωρήσεις αυτές περιλαμβάνουν τουλάχιστον τους ακόλουθους ελέγχους:

- την καλή λειτουργία της συσκευής ελέγχου, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς δεδομένων προς και από την κάρτα συνεργείου,
 - τη συμμόρφωση στη διάταξη του κεφαλαίου III στοιχείο στ) σημείο 2 σχετικά με τις μέγιστες ανοχές όσον αφορά την τοποθέτηση,
 - την ύπαρξη σήματος έγκρισης στη συσκευή ελέγχου,
 - την ύπαρξη πινακίδας τοποθέτησης,
 - ότι οι σφραγίδες της κατασκευής και των άλλων στοιχείων της τοποθέτησης είναι άθικτες,
 - την πραγματική περιφέρεια των ελαστικών.
2. Η ρύθμιση της συσκευής ελέγχου πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:
 - την ημερομηνία της περιοδικής επιθεώρησης,
 - την διεθνή ώρα UTC,
 - την αναγνώριση “VIN” και “VRN” του οχήματος,
 - τον αριθμό της κάρτας του εξουσιοδοτημένου συνεργείου.
 3. Οι επιθεωρήσεις πρέπει να περιλαμβάνουν την αντικατάσταση της πινακίδας τοποθέτησης ή ισοδύναμες ψηφιακές πληροφορίες στη μνήμη δεδομένων της συσκευής ελέγχου.

ε) Μέτρηση σφαλμάτων

Η μέτρηση σφαλμάτων στην τοποθέτηση και κατά τη διάρκεια της χρήσης εκτελείται υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις, που πρέπει να θεωρούνται ως κανονικές συνθήκες δοκιμής:

- όχημα χωρίς φορτίο, με κανονικές συνθήκες λειτουργίας,
 - πίεση ελαστικών, σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή,
 - φθορά των ελαστικών εντός των επιτρεπομένων από τις ισχύουσες προδιαγραφές ορίων,
 - κίνηση του οχήματος: το όχημα πρέπει να προωθείται από τον ίδιο του τον κινητήρα σε ευθεία γραμμή και σε επίπεδη επιφάνεια, με ταχύτητα 50 ± 5 km/h. Η μετρούμενη απόσταση είναι τουλάχιστον 1 000 μέτρων,
 - ο έλεγχος δύναται επίσης να πραγματοποιηθεί σε κατάλληλη τράπεζα δοκιμής, με τον όρο ότι θα είναι παρόμοιας ακρίβειας.»
-

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Στις 22 Ιουλίου 1994, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο πρόταση κανονισμού (ΕΚ) του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85⁽¹⁾ και την οδηγία 88/599/ΕΟΚ⁽²⁾ σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ταχυγράφος)⁽³⁾. Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 75 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της συνθήκης.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε στις 13 Ιουλίου 1995⁽⁴⁾ και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή στις 22 Φεβρουαρίου 1995⁽⁵⁾.

Υπό το φως της γνώμης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο τροποποιημένη πρόταση⁽⁶⁾ στις 21 Νοεμβρίου 1995.

Στις 11 Δεκεμβρίου 1997, το Συμβούλιο καθόρισε την κοινή θέση του σύμφωνα με το άρθρο 189 Γ της συνθήκης ΕΚ.

II. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1. Η πρόταση αποσκοπεί στη βελτίωση της εφαρμογής και της τήρησης της κοινωνικής νομοθεσίας στον τομέα των μεταφορών, και ειδικότερα στο χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών.

Υπενθυμίζεται ότι:

- ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών ορίζει διατάξεις σχετικά με την κατασκευή, την τοποθέτηση, τη χρησιμοποίηση και τη δοκιμή των συσκευών ελέγχου επί των οχημάτων των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών (υπεραστικές συγκοινωνίες) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85⁽⁷⁾,
- η συσκευή ελέγχου αποσκοπεί στην επαλήθευση του βαθμού τήρησης των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85, ιδίως όσον αφορά τις ώρες οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών,
- η οδηγία 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου καθορίζει τις ελάχιστες προϋποθέσεις για τον έλεγχο της σωστής και ενιαίας εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

2. Ο ταχυγράφος που χρησιμοποιείται σήμερα καταγράφει τα δεδομένα σε δίσκο από χαρτόνι (ταχυγραφικό διάγραμμα) με τη βοήθεια ακίδας. Η αρχική πρόταση της Επιτροπής προβλέπει την υποχρεωτική τοποθέτηση σε κάποιο χρονικό διάστημα:

⁽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): κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1056/97 της Επιτροπής (ΕΕ L 154 της 12.6.1997, σ. 21).

⁽²⁾ Οδηγία 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 1988, σχετικά με τυποποιημένες διαδικασίες ελέγχου για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 325 της 29. 11.1988, σ. 55).

⁽³⁾ ΕΕ C 243 της 31.8.1994, σ. 8.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 249 της 25.9.1995, σ. 128.

⁽⁵⁾ ΕΕ C 110 της 21.4.1995, σ. 19.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 25 της 31.1.1996, σ. 5.

⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 1).

- είτε μιας διάταξης συμπληρωματικής στην υπάρχουσα συσκευή (ταχυγράφος),
- είτε ενός ολοκληρωμένου νέου συστήματος που θα αντικαταστήσει το υπάρχον και περιλαμβάνει χάρτινο δίσκο και κάρτα με μνήμη.

Οι τεχνικές προδιαγραφές του νέου εξοπλισμού καθορίζονται στο παράρτημα I Α της αρχικής πρότασης.

Θα είναι επίσης αποδεκτό κάθε σύστημα που εγγυάται ισοδύναμες επιδόσεις με εκείνες των δύο ανωτέρω συστημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της πρότασης κανονισμού, δηλαδή έπειτα από εξέταση του συστήματος από την Επιτροπή η οποία θα ενεργεί με διαδικασία επιτροπής τύπου I (συμβουλευτική επιτροπή).

Η τροποποιημένη πρόταση προβλέπει ένα συμπληρωματικό παράρτημα I Β που θα ορίζει, στο μέτρο του εφικτού, τη νέα τεχνολογία που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικά, εφόσον είναι εξίσου ακριβής και αξιόπιστη. Η τεχνολογία αυτή είναι καθ' ολοκληρίαν ψηφιακή και αντικαθιστά το χάρτινο δίσκο με μαζική ηλεκτρονική μνήμη σε κάθε όχημα.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

1. Έπειτα από την υποβολή της τροποποιημένης πρότασης, η Επιτροπή εξεπόνησε διάφορες εργασίες με σκοπό να αναλύσει την τεχνική και βιομηχανική σκοπιμότητα μιας νέας γενεάς καθ' ολοκληρίαν ψηφιακών συσκευών ελέγχου που ανταποκρίνονται στον τύπο του παραρτήματος I Β.

Δεδομένων των θετικών αποτελεσμάτων των εργασιών αυτών και των πλεονεκτημάτων του τύπου I Β (ιδίως όσον αφορά το δυναμικό και την ευκολία ελέγχου, την αξιοπιστία και την ασφάλεια του συστήματος) σε σύγκριση με τον χρησιμοποιούμενο σήμερα ταχυγράφο, αλλά και σε σύγκριση με τον τύπο I Α, το Συμβούλιο αποφάσισε να χρησιμοποιήσει στην κοινή θέση μόνο τον τύπο I Β.

Η κοινή θέση του Συμβουλίου προβλέπει την υποχρεωτική τοποθέτηση συσκευής ελέγχου καθ' ολοκληρίαν ψηφιακής, σύμφωνης προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος I Β, σε όλα τα νέα οχήματα, από 1ης Ιουλίου 2000, εάν όλες οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις υφίστανται, δηλαδή ιδίως εάν ορισμένες λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος I Β θεσπιστούν, ει δυνατόν, πριν από την 1η Ιουλίου 1998, σύμφωνα με τη διαδικασία επιτροπής τύπου III α.

Η κοινή θέση του Συμβουλίου ακολουθεί και εξελίσσει την τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής, η οποία ενσωματώνει τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την προώθηση μιας νέας γενεάς καθ' ολοκληρίαν ψηφιακών συσκευών ελέγχου με ενσωματωμένη μνήμη (σύστημα I Β).

Εξασφαλίζοντας έτσι την ουσιαστική τήρηση της σχετικής κοινωνικής νομοθεσίας, η κοινή θέση του Συμβουλίου διατηρεί τους στόχους της ασφάλειας και της ισότητας των συνθηκών ανταγωνισμού της τροποποιημένης πρότασης της Επιτροπής.

2. Η κοινή θέση περιέχει ωστόσο ορισμένες τροποποιήσεις, οι κυριότερες από τις οποίες αφορούν:

α) τη διαγραφή του παραρτήματος I Α (άρθρο 1 σημείο 1 της κοινής θέσης)

Η κοινή θέση δεν προβλέπει πλέον τη δυνατότητα τοποθέτησης και χρησιμοποίησης συσκευών σύμφωνων προς το παράρτημα I Α, ούτε εναλλακτικών ψηφιακών συστημάτων που εγγυώνται ισοδύναμες επιδόσεις με εκείνες του συστήματος I Β.

Το Συμβούλιο έκρινε ότι δεν δικαιολογείται πλέον η διατήρηση της επιλογής I A (παράρτημα I A), που αποτελεί ενδιάμεσο στάδιο μεταξύ του σημερινού ταχυγράφου και της καθ' ολοκληρίαν ψηφιακής συσκευής ελέγχου.

Ωστόσο, αρκετά στοιχεία του παραρτήματος I A, ιδίως σχετικά με την «κάρτα-μνήμη» του οδηγού (κεντρικό στοιχείο της αρχικής πρότασης) διατηρήθηκαν ή προσαρμόστηκαν στο παράρτημα I B·

- β) τη χορήγηση από κάθε κράτος μέλος της έγκρισης ΕΚ (άρθρο 1 σημείο 3) για τις νέες συσκευές ελέγχου που κατασκευάζονται σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές του παραρτήματος I B·
- γ) την απόδοση από κοινού ευθύνης στους εργοδότες και τους οδηγούς για την εύρυθμη λειτουργία και ορθή χρήση του συστήματος [άρθρο 1 σημείο 5 και σημείο 6 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο]·
- δ) τον καθορισμό των αναλυτικών προϋποθέσεων για την παράδοση της κάρτας οδηγού (κριτήριο συνθήκης διαμονής), για τη διάρκεια ισχύος της κάρτας, για την αντικατάσταση, την ανανέωση, την αμοιβαία αναγνώριση, την ανταλλαγή, την αναστολή ή την ακύρωση της κάρτας [άρθρο 1 σημείο 6 παράγραφοι 3 και 4 και σημείο 7 στοιχεία α) και β)]·
- ε) την εγγραφή στη μνήμη, επί διάστημα τουλάχιστον 365 ημερών, των δεδομένων που είναι απαραίτητα για τον έλεγχο της τήρησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ ⁽¹⁾ (άρθρο 1 σημείο 6 — νέο άρθρο 14 παράγραφος 5)·
- στ) την εγγραφή στην μνήμη του συμβόλου της χώρας στην οποία ο οδηγός αρχίζει την καθημερινή περίοδο εργασίας του και εκείνης στην οποία την τελειώνει (αναλυτικότερος εντοπισμός — είκοσι κατ' ανώτατο όριο — εφόσον το επιθυμεί ένα κράτος μέλος και το κοινοποιήσει στην Επιτροπή πριν από την 1η Απριλίου 1998 [άρθρο 1 σημείο 7 στοιχείο γ)]·
- ζ) τις λεπτομέρειες σχετικά με τους ελέγχους στους δρόμους στις οποίες λαμβάνεται υπόψη η συνύπαρξη των δύο συστημάτων, δηλαδή η δυνατότητα κυκλοφορίας τόσο των οχημάτων με συσκευές ελέγχου σύμφωνες με το παράρτημα I του κανονισμού όσο και εκείνων με συσκευές ελέγχου σύμφωνες με το παράρτημα I B [άρθρο 1 σημείο 7 στοιχείο ε)]·
- η) την αντικατάσταση της συμβουλευτικής επιτροπής τύπου I, την οποία είχε προτείνει η Επιτροπή, με επιτροπή τύπου III α) (άρθρο 1 σημείο 10)·
- θ) ένα μηχανισμό που καθορίζει την ημερομηνία τοποθέτησης των συσκευών ελέγχου που είναι σύμφωνες με το παράρτημα I B (και την παράδοση από τα κράτη μέλη των καρτών οδηγού) ανάλογα με την ημερομηνία δημοσίευσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ορισμένων αναλυτικών τεχνικών προδιαγραφών του παραρτήματος I B (ει δυνατόν πριν από την 1η Ιουλίου 1998) των οποίων ο κατάλογος περιλαμβάνεται στο άρθρο 1 σημείο 9 (άρθρο 2)·
- ι) την απαίτηση για ορισμένα ήδη κυκλοφορούντα οχήματα που εμπίπτουν στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, να αντικαταστήσουν την υπάρχουσα συσκευή ελέγχου με συσκευή σύμφωνη προς το παράρτημα I B [άρθρο 2 σημείο 1 στοιχείο β)], σε περίπτωση ελαττώματος της πρώτης·

⁽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 οχημάτων με κινητήρα στην Κοινότητα (ΕΕ L 57 της 23.11.1992, σ. 27).

ια) τις τροποποιήσεις στην οδηγία 88/599/ΕΟΚ (άρθρο 3) που αποσκοπούν:

- στην αποφυγή διακρίσεων, κατά τους ελέγχους στο δρόμο, μεταξύ των οδηγών οχημάτων με σημερινή συσκευή ελέγχου (με δίσκο) και των οδηγών οχημάτων με συσκευές σύμφωνες προς το παράρτημα I Β και με κάρτες οδηγού, ιδίως όσον αφορά τη διάρκεια της ελεγχόμενης περιόδου,
- στον έλεγχο της τήρησης της οδηγίας 92/6/ΕΟΚ σχετικά με τις διατάξεις περιορισμού της ταχύτητας και στον έλεγχο των ταχυτήτων που ανέπτυξε στιγμιαία το όχημα κατά τη διάρκεια των τελευταίων 24 ωρών λειτουργίας του,
- στον έλεγχο από τις αρμόδιες αρχές, στους δικούς τους χώρους, των καταγεγραμμένων δεδομένων στις συσκευές ελέγχου που είναι σύμφωνες προς το παράρτημα I Β και στις κάρτες οδηγού·

ιβ) την προσθήκη αναπτυγμένου παραρτήματος I Β που προβλέπει ιδίως:

- ενσωματωμένη στη συσκευή μνήμη, που μπορεί να αποθηκεύει τα δεδομένα που χρειάζονται για τους ελέγχους επί διάστημα τουλάχιστον 365 ημερών από την εγγραφή τους,
- εκτυπωτή στο θάλαμο οδήγησης (ενσωματωμένη στη συσκευή ελέγχου ή δυνάμενη να συνδεθεί με αυτήν),
- κάρτα επιχείρησης που επιτρέπει την πρόσβαση της επιχείρησης στα δεδομένα τα σχετικά με τη δραστηριότητα των οδηγών των οχημάτων της,
- κάρτα ελέγχου που κρατούν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, η οποία τους παρέχει πρόσβαση στα αποθηκευμένα δεδομένα που υπάρχουν στη μνήμη της συσκευής ελέγχου ή στις κάρτες οδηγού,
- κατάλογο των δεδομένων τα οποία πρέπει να μπορούν να εμφανιστούν στην οθόνη της συσκευής ελέγχου ή να τυπωθούν,
- κατάλογο των προειδοποιητικών σημάτων σε περίπτωση δυσλειτουργίας του συστήματος ή υπέρβασης ή/και μη τήρησης των ρυθμίσεων περί χρονικής διάρκειας (βοηθός οδήγησης),
- την καταγραφή των ωραίων οδήγησης, άλλης εργασίας και της ετοιμότητας προς εργασία, των διαλειμμάτων και του καθημερινού χρόνου ανάπαυσης, με ακρίβεια ενός λεπτού.

IV. ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

1. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που έγιναν δεκτές από το Συμβούλιο

Το Συμβούλιο ακολούθησε την πρόταση της Επιτροπής αποδεχόμενο, στο περιεχόμενο ή και στη διατύπωσή τους, τις ακόλουθες τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου:

- στη δεύτερη αιτιολογική σκέψη, την τροπολογία αριθ. 1, σχετικά με τις οικονομικές πιέσεις και τον ανταγωνισμό που ασκούνται στους οδηγούς σε σχέση με τους κανόνες για τα ωράρια οδήγησης και ανάπαυσης καθώς και για τα όρια ταχύτητας,
- στη τρίτη αιτιολογική σκέψη, την τροπολογία αριθ. 3, σχετικά με τις συνέπειες των χαρακτηριστικών περιπτώσεων απάτης στην οδική ασφάλεια και τις συνθήκες ανταγωνισμού. Η κοινή θέση ενισχύει την τροπολογία προσθέτοντας μνεία στις συνέπειες των «παραβάσεων»,

- στην τέταρτη αιτιολογική σκέψη, την τροπολογία αριθ. 4, σχετικά με τους τύπους ελέγχου και τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που τους διενεργούν: στο θέμα αυτό, η κοινή θέση διευκρινίζει ότι διενεργούνται τόσο από την επιχείρηση όσο και από τις αρμόδιες αρχές,
- στην ενδέκατη αιτιολογική σκέψη, το δεύτερο μέρος της τροπολογίας αριθ. 6, σχετικά με τη διεύθυνση των διαχειριστικών λειτουργιών των οχημάτων τις οποίες παρέχουν οι συσκευές ελέγχου που είναι σύμφωνες προς το παράρτημα I Β· το πρώτο μέρος της τροπολογίας αριθ. 6, για την εισαγωγή ακριβέστερων και πιο αξιόπιστων συσκευών ελέγχου, αποτυπώνεται από την κοινή θέση στο κείμενο του διατακτικού και του παραρτήματος I Β, αλλά δεν ενσωματώθηκε ως έχει,
- στην έκτη αιτιολογική σκέψη, την τροπολογία αριθ. 10, σχετικά με τα πλεονεκτήματα της τοποθέτησης νέων εξοπλισμών αιχμής,
- στο άρθρο 1 σημείο 1, το μέρος της τροπολογίας αριθ. 17, περί προσθήκης μνείας στο παράρτημα I Β· το άλλο μέρος της τροπολογίας αριθ. 17, περί προσθήκης μνείας στο παράρτημα I Α, αντίθετα, δεν έγινε δεκτό διότι το παράρτημα I Α δεν περιλαμβάνεται στην κοινή θέση του Συμβουλίου,
- στο άρθρο 1 σημείο 6 [νέο άρθρο 14 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85], την τροπολογία αριθ. 22 σχετικά με την αποθήκευση και διαβίβαση των δεδομένων που αφορούν τον οδηγό μέσω συστήματος που εξασφαλίζει την ασφάλεια και την ακρίβεια των δεδομένων,
- στο άρθρο 1 σημείο 7 στοιχείο στ) (νέο άρθρο 15 παράγραφος 8), την τροπολογία αριθ. 23, σχετικά με την απαγόρευση της παραποίησης στοιχείων και την ασφάλεια του συστήματος,
- στο άρθρο 1 σημείο 10 (νέο άρθρο 18), την τροπολογία αριθ. 25, η οποία προβλέπει ότι η επιτροπή που επικουρεί την Επιτροπή θα είναι τύπου III α),
- στο άρθρο 1 σημείο 11, το μέρος της τροπολογίας αριθ. 26 περί προσθήκης νέου παραρτήματος I Β,
- την τροπολογία αριθ. 30, περί διαγραφής μιας διάταξης από το παράρτημα I Α· πράγματι, το παράρτημα αυτό δεν περιλαμβάνεται στην κοινή θέση,
- στο παράρτημα I Β, την τροπολογία αριθ. 31, που περιέχει το νέο παράρτημα I Β. Η κοινή θέση του Συμβουλίου ενσωματώνει και εξελίσσει τις διατάξεις που αποτελούν το αντικείμενο της τροπολογίας. Υπενθυμίζεται, εξάλλου, ότι οι τεχνικές προδιαγραφές ορισμένων σημείων του παραρτήματος αυτού θα εκδοθούν αργότερα, σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 18 της κοινής θέσης.

2. Τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που απορρίφθηκαν από το Συμβούλιο

Το Συμβούλιο απέρριψε:

- την τροπολογία αριθ. 2, περί προσθήκης νέας αιτιολογικής σκέψης επειδή δεν υφίσταται κοινοτική αρμοδιότητα για το συντονισμό των ελέγχων της τήρησης του νόμου.

Το Συμβούλιο υπενθυμίζει ότι η Κοινότητα έχει την απαραίτητη αρμοδιότητα για τον έλεγχο της ορθής και ενιαίας εφαρμογής των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85,

- την τροπολογία αριθ. 5, περί προσθήκης νέας αιτιολογικής σκέψης για τη σκοπιμότητα καταγραφής μεγάλης ποσότητας δεδομένων, μερικά από τα οποία αναφέρονται ονομαστικά.

Το Συμβούλιο επισημαίνει ότι ο ισχύων κανονισμός επιτρέπει ήδη την καταγραφή των δεδομένων που αναφέρονται ενδεικτικά στην τροπολογία, εκτός εκείνων που αφορούν την κατανάλωση καυσίμου και την ορθολογική διαχείριση της επιχείρησης, των οποίων η καταγραφή δεν αποτελεί αντικείμενο του παρόντος κανονισμού,

- την τροπολογία αριθ. 7, περί προσθήκης αιτιολογικής σκέψης σύμφωνα με την οποία η κοινοτική νομοθεσία δεν είναι δυνατόν να παρεμποδίσει τις πρόσφατες εξελίξεις της τεχνικής.

Το Συμβούλιο τη θεωρεί περιττή·

- την τροπολογία αριθ. 8, περί συμπλήρωσης της έβδομης αιτιολογικής σκέψης στην πρόταση της Επιτροπής (πέμπτη αιτιολογική σκέψη στην κοινή θέση). Η αιτιολογική αυτή σκέψη αναφέρει ότι οι κοινωνικές διατάξεις είναι δύσκολο να επιβληθούν διότι τα δεδομένα καταγράφονται σήμερα σε διάφορα ημερήσια φύλλα και κρατούνται στο θάλαμο οδήγησης. Η τροπολογία 8 προσθέτει ότι, κατά συνέπεια, τα εν λόγω δεδομένα δεν ευρίσκονται συνήθως στην έδρα της επιχείρησης.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι η προσθήκη αυτή δεν αφορά το συγκεκριμένο κανονισμό,

- την τροπολογία αριθ. 9, περί προσθήκης νέας αιτιολογικής σκέψης σύμφωνα με την οποία είναι προτιμότεροι οι έλεγχοι στην έδρα της επιχείρησης από εκείνους στο δρόμο.

Το Συμβούλιο κρίνει ότι οι έλεγχοι στο δρόμο παραμένουν αποτελεσματικά μέσα τόσο για τις εθνικές όσο και για τις διεθνείς μεταφορές,

- την τροπολογία αριθ. 11, περί συμπλήρωσης της ένατης αιτιολογικής σκέψης στην τροποποιημένη πρόταση της Επιτροπής, προκειμένου να υπογραμμιστεί ότι είναι σκόπιμο να καθοριστεί ημερομηνία από την οποία δεν θα μπορεί πλέον να χρησιμοποιείται το σημερινό σύστημα.

Το Συμβούλιο, το οποίο δεν αποδέχθηκε ούτε την ένατη αιτιολογική σκέψη, υπογραμμίζει ότι είναι σκόπιμο να απαλειφθεί σταδιακά το σημερινό σύστημα με βάση την υποχρέωση, αφενός, τοποθέτησης της νέας τεχνολογίας που θα το αντικαταστήσει και, αφετέρου, αντικατάστασης της παλαιάς συσκευής, υπό ορισμένες συνθήκες, με τη συσκευή που είναι σύμφωνη προς το παράρτημα I B,

- την τροπολογία 12, περί τροποποίησης της ενδέκατης αιτιολογικής σκέψης της τροποποιημένης πρότασης, προκειμένου να διευκρινιστεί ότι ο παρών κανονισμός ακολουθεί τη «νέα προσέγγιση» όσον αφορά τα εναρμονισμένα τεχνικά πρότυπα όχι μόνο στις προδιαγραφές της κάρτας οδηγού αλλά και σε άλλες ηλεκτρονικές διατάξεις.

Το Συμβούλιο απέρριψε και την αιτιολογική σκέψη και την τροποποίησή της, θεωρώντας τις περιττές.

- τις τροπολογίες αριθ. 13 και 15, περί τροποποίησης της δωδέκατης και δέκατης τέταρτης αιτιολογικής σκέψης της τροποποιημένης πρότασης, που αφορούν την ενσωμάτωση στον κανονισμό εναλλακτικών συστημάτων.

Το Συμβούλιο απέρριψε τις τροποπολογίες αφού απέρριψε και τις ίδιες τις αιτιολογικές σκέψεις· η κοινή θέση δεν προβλέπει πλέον τη δυνατότητα εναλλακτικών συστημάτων και προβλέπει μόνον τη θέσπιση ενός παραρτήματος I B,

- την τροπολογία αριθ. 14, περί τροποποίησης της δέκατης τρίτης αιτιολογικής σκέψης σχετικά με την επιτροπή τεχνικής προσαρμογής.

Το Συμβούλιο απέρριψε την αιτιολογική σκέψη ως άνευ αντικειμένου εάν ληφθεί υπόψη το άρθρο 1 σημείο 10 της κοινής θέσης [νέο άρθρο. 18 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85] και τη δέκατη τρίτη αιτιολογική σκέψη που προβλέπουν τη διαδικασία επιτροπής τύπου III α),

- τις τροπολογίες αριθ. 16 και 27, περί τροποποίησης της δέκατης πέμπτης αιτιολογικής σκέψης και του άρθρου 2 παράγραφος 1. Το άρθρο 2 προβλέπει ειδικότερα πρόγραμμα αναδρομικής συμμόρφωσης των κυκλοφορούντων οχημάτων. Η παράγραφος 1 του εν λόγω άρθρου αναφέρει ρητώς ότι το πρόγραμμα θα εφαρμοστεί σε όλα τα οχήματα που υπάγονται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και τα οποία έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας μετά την 1η Ιανουαρίου 1990. Παρομοίως, η αντίστοιχη αιτιολογική σκέψη προβλέπει ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται στα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας μετά την 1η Ιανουαρίου 1990.

Στις εν λόγω τροπολογίες, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αντικαθιστά την ημερομηνία αυτή με εκείνη της 1ης Ιανουαρίου 1985.

Το Συμβούλιο απέρριψε τις εν λόγω διατάξεις και τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, θεωρώντας ότι η οικονομική και κοινωνική κατάσταση των οδικών μεταφορών δεν επιτρέπει την επιβολή πρόσθετων βαρών στους μεταφορείς-ιδιοκτήτες κυκλοφορούντων οχημάτων που είναι εφοδιασμένα με συσκευή ελέγχου σύμφωνη προς την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία προκειμένου να αντικαταστήσουν τις συσκευές αυτές. Επιπλέον, πρέπει να συνεκτιμηθεί η τεχνική σκοπιμότητα παρόμοιας αντικατάστασης.

- την τροπολογία αριθ. 18, περί τροποποίησης σειράς άρθρων στα οποία γίνεται μνεία στα «φύλλα καταγραφής», προκειμένου να προστεθεί έπειτα από τις λέξεις «ή κάρτα οδηγού» η φράση «από ψηφιακά δεδομένα που αποθηκεύονται σε ηλεκτρονική συσκευή καταγραφής».

Το Συμβούλιο απέρριψε την τροπολογία θεωρώντας ότι η κάρτα οδηγού θα είναι βασικό στοιχείο κάθε νέου συστήματος,

- την τροπολογία αριθ. 19 στο άρθρο 1 παράγραφος 4, σύμφωνα με την οποία στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 προστίθενται, εκτός από τις νέες παραγράφους της τροποποιημένης πρότασης, και οι παράγραφοι 5α και 5β.

Το Συμβούλιο απέρριψε την τροπολογία ως περιττή δεδομένης της διατύπωσης της κοινής θέσης,

- την τροπολογία αριθ. 20, περί τροποποίησης της παραγράφου 5 του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που περιλαμβάνεται στο άρθρο 1 σημείο 4 της τροποποιημένης πρότασης και αφορά την αρχειοθέτηση από την επιχείρηση των αποθηκευμένων δεδομένων της κάρτας οδηγού.

Το Συμβούλιο απέρριψε τόσο τη νέα διάταξη που πρότεινε η Επιτροπή όσο και την τροπολογία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η πτυχή αυτή λαμβάνεται πάντως υπόψη στην κοινή θέση διότι η μνήμη του οχήματος αποθηκεύει αυτομάτως τα δεδομένα σχετικά με τον οδηγό τα οποία παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τη δραστηριότητά του στην επιχείρηση [βλέπε ιδίως άρθρο 1 σημείο 6β (νέο άρθρο 14 παράγραφος 5)],

- την τροπολογία αριθ. 21, περί προσθήκης στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 μιας νέας παραγράφου 5α που προβλέπει τις συνθήκες υπό τις οποίες η συσκευή που είναι σύμφωνη προς το παράρτημα I Β θα μπορούσε να αντικαταστήσει τόσο τον ταχυγράφο όσο και την κάρτα οδηγού.

Το Συμβούλιο απέρριψε την τροπολογία, θεωρώντας ότι η πρόταση της Επιτροπής δεν αφορά τα ηλεκτρονικά στοιχεία και ότι η κάρτα οδηγού δεν είναι βασικό στοιχείο του νέου συστήματος,

- την τροπολογία αριθ. 24, περί ενσωμάτωσης ενός παραρτήματος I B στον κανονισμό και περιγραφής των επιδιωκόμενων στόχων.

Η τροπολογία δεν έγινε δεκτή ως έχει, αλλά το σκοπό της υπηρετεί πλήρως η κοινή θέση στο σύνολό της,

- την τροπολογία αριθ. 28, περί τροποποίησης της εισαγωγής φράσης του άρθρου 2 παράγραφος 2 της τροποποιημένης πρότασης σχετικά με την αναδρομική συμμόρφωση των κυκλοφορούντων οχημάτων.

Το Συμβούλιο απέρριψε την τροπολογία, η οποία αναφέρεται στο παράρτημα I A ενώ η κοινή θέση αναφέρεται μόνο στο παράρτημα I B,

- την τροπολογία αριθ. 29, περί τροποποίησης του άρθρου 3 της τροποποιημένης πρότασης έτσι ώστε να επιτραπεί στα κράτη μέλη να χορηγούν την έγκριση ΕΚ στα οχήματα που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 1985 και 31ης Δεκεμβρίου 1996 και των οποίων η συσκευή δεν είναι σύμφωνη προς τα παραρτήματα I A και I B.

Το Συμβούλιο δεν περιέλαβε το εν λόγω άρθρο στην κοινή θέση. Το άρθρο 2 της κοινής θέσης προβλέπει σειρά διατάξεων για την υποχρεωτική τοποθέτηση συσκευών ελέγχου σύμφωνων προς το παράρτημα I B, σε συνάρτηση με την ημερομηνία δημοσίευσης των αναλυτικών προδιαγραφών ορισμένων σημείων του παραρτήματος I B και την πρώτη έγκριση σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος αυτού,

- την τροπολογία αριθ. 34, περί προσθήκης στον κανονισμό ενός νέου άρθρου 5α που προβλέπει ότι η Επιτροπή θα υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση για την τεχνική σκοπιμότητα μιας ηλεκτρονικής συσκευής και για τη δυνατότητα εισαγωγής της την 1η Ιανουαρίου 2000.

Το Συμβούλιο απέρριψε την τροπολογία ως στερούμενης αντικειμένου, δεδομένου ότι η κοινή θέση προβλέπει ήδη την τοποθέτηση μιας παρόμοιας συσκευής ελέγχου, ει δυνατόν από την 1η Ιουλίου 2000.
