



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.7.2011
COM(2011) 451 τελικό

2011/0196 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SEC(2011) 947 τελικό}

{SEC(2011) 948 τελικό}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Αιτιολόγηση και στόχοι

Οι ταχογράφοι είναι εξαιρετικά σημαντικοί για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των επαγγελματιών οδηγών των οδικών μεταφορών προς τους κανόνες που διέπουν τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης. Συμβάλλουν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, των συνθηκών εργασίας των οδηγών και του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων οδικών μεταφορών. Μία από τις κύριες προϋποθέσεις της στρατηγικής της Επιτροπής για την περαιτέρω ενοποίηση της αγοράς οδικών εμπορευματικών μεταφορών και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας των οδικών αξόνων, όπως υπογραμμίζεται στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές της 28^{ης} Μαρτίου 2011¹ είναι να καταστούν οι ταχογράφοι οικονομικά αποδοτικότεροι.

Η ΕΕ έχει ρυθμίσει την εγκατάσταση και τη χρήση των ταχογράφων από το 1970. Η κείμενη νομοθεσία για τη συσκευή ελέγχου είναι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών². Ο κανονισμός ορίζει τεχνικά πρότυπα και θεσπίζει κανόνες για τη χρήση, την έγκριση τύπου, την εγκατάσταση και την επιθεώρηση των ταχογράφων. Θέτει σειρά νομικών υποχρεώσεων για τους κατασκευαστές και τις αρχές αλλά και για τις επιχειρήσεις μεταφορών και τους οδηγούς. Ο κανονισμός έχει ήδη αναπροσαρμοσθεί δέκα φορές στην τεχνολογική πρόοδο με τη διαδικασία επιτροπής.

Σήμερα, χρησιμοποιούνται δύο τύποι ταχογράφων από περίπου 900.000 επιχειρήσεις μεταφορών και 6 εκατομμύρια οδηγούς. Εκτός από τον ψηφιακό ταχογράφο που καθιερώθηκε για τα οχήματα με ημερομηνία ταξινόμησης μετά την 1^η Μαΐου 2006, ο αναλογικός ταχογράφος ήταν σε χρήση ήδη από το 1985 και χρησιμοποιείται ακόμη στα παλαιότερα οχήματα.

Σκοπός της συνημμένης πρότασης είναι η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου για να βελτιωθεί το σύστημα του ταχογράφου. Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από ανακοίνωση, η οποία διαβιβάζεται παράλληλα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και περιγράφει ποιες άλλες δράσεις χρειάζονται για να καταστούν πλήρως αποτελεσματικά ή να συμπληρωθούν τα μέτρα της συνημμένης πρότασης.

1.2. Αντιμετωπιζόμενο πρόβλημα

Διαπιστώνεται ότι σημαντικό ποσοστό των οχημάτων που ελέγχονται από την εθνική αστυνομία ή τους υπαλλήλους επιβολής του νόμου παραβιάζουν τους κοινωνικούς κανόνες. Χονδρικά το ένα τέταρτο των οχημάτων διαπιστώνεται ότι παραβιάζουν τους κανόνες για τον ταχογράφο. Ανά πάσα στιγμή, αρκετές χιλιάδες βαρέων φορτηγών οχημάτων κινούνται στο διευρωπαϊκό δίκτυο με παραποιημένους ταχογράφους ή με μη έγκυρη κάρτα. Αυτή η έλλειψη συμμόρφωσης προς τις υποχρεώσεις για τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης καταλήγει σε κόπωση του οδηγού, η οποία εκτιμάται ότι αυξάνει το κόστος των ατυχημάτων για την

¹ COM(2011) 144 τελικό.

² ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

κοινωνία σε 2,8 δισεκατομμύρια ετησίως. Δίνει επίσης αδικαιολόγητο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε όσους παραβιάζουν τη νομοθεσία, με αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και σοβαρές συνέπειες στην υγεία των οδηγών.

Επίσης, υπάρχει περιθώριο βελτίωσης του τρόπου με τον οποίο ο (ψηφιακός) ταχογράφος υποβοηθά τον οδηγό στην εργασία του και υποστηρίζει την απόδοση των μεταφορών. Μολονότι με την καθιέρωση του ψηφιακού ταχογράφου έχει ήδη μειωθεί αισθητά ο διοικητικός φόρτος για ποικίλους ενδιαφερόμενους, το ετήσιο κόστος της συμμόρφωσης, το οποίο υπολογίζεται σε περίπου 2,7 δισεκατομμύρια ευρώ, εξακολουθεί να είναι υψηλό.

Σκοπός της πρότασης είναι επομένως η καλύτερη επιβολή των εργασιακών κανόνων και η μείωση του άσκοπου διοικητικού φόρτου, με ανάπτυξη των τεχνικών πτυχών του ταχογράφου και αύξηση της απόδοσης.

1.3. Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της ΕΕ

Η πρόταση εντάσσεται στην πολιτική που εξήγγειλε η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο της «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»³. Αναφέρεται ρητά στην πρωτοβουλία 6 που αφορά τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές⁴.

Η πρόταση συμβάλλει επίσης στην υλοποίηση του σχεδίου δράσης για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ)⁵ και της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των ευφών συστημάτων μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς⁶.

Στην πρόταση λαμβάνεται επίσης υπόψη ο Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ειδικότερα το δικαίωμα σεβασμού της ιδιωτικής και οικογενειακής ζωής (άρθρο 7), το δικαίωμα προστασίας προσωπικών δεδομένων (άρθρο 8), της επιχειρηματικής ελευθερίας (άρθρο 16) και των αρχών της νομιμότητας και της αναλογικότητας αξιολογίων πράξεων και ποινών (άρθρο 49), και το δικαίωμα του προσώπου να μη δικάζεται ή να μην τιμωρείται ποινικά δύο φορές για την ίδια αξιόποινη πράξη (άρθρο 50).

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Η Επιτροπή διεξήγαγε δημόσια διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους από τον Δεκέμβριο του 2009 έως τον Μάρτιο του 2010. Λόγω της τεχνικής φύσης του θέματος, η συμμετοχή ήταν σχετικά μεγάλη: υποβλήθηκαν 73 εισηγήσεις, οι περισσότερες υψηλής ποιότητας, από ποικίλους ενδιαφερόμενους.

³ COM(2011)0144 τελικό.

⁴ Βλ. τμήμα 1.1 «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών» του παραρτήματος I της Λευκής Βίβλου, COM(2011)0144 τελικό.

⁵ Ανακοίνωση της Επιτροπής: Σχέδιο δράσης για την εξάπλωση των ευφών συστημάτων μεταφοράς στην Ευρώπη [COM(2008)886], πεδίο δράσης 4.

⁶ ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1-13.

Οι περισσότεροι από αυτούς επιθυμούν τη βελτίωση του ψηφιακού ταχογράφου, αλλά να μην αντικατασταθεί από κάποια συσκευή ελέγχου διαφορετικού τύπου. Σχεδόν όλοι οι ενδιαφερόμενοι είχαν την άποψη ότι χρειάζονται για τη συσκευή ελέγχου εναρμονισμένα κριτήρια σε επίπεδο ΕΕ. Η διαδικασία έγκρισης τύπου για τον ταχογράφο κρίθηκε ικανοποιητική. Σχεδόν όλοι οι ενδιαφερόμενοι δήλωσαν επίσης ότι πρέπει να διατηρηθεί ή να αυξηθεί το επίπεδο ασφάλειας. Διατυπώθηκαν αρκετές ιδέες, οι οποίες εξετάστηκαν στη συνέχεια στην εκτίμηση των επιπτώσεων, για τη μείωση του κόστους της συσκευής ελέγχου ή/και την καλύτερη χρήση της – παραδείγματος χάριν με τη συγχώνευση της κάρτας οδηγού με την άδεια οδήγησης.

2.2. Συγκέντρωση και χρήση εμπειρογνομosύνης

Η Επιτροπή ήταν σε συνεχή επαφή με τα κράτη μέλη και ενδιαφερόμενους μέσω της επιτροπής που συστάθηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου για όλα τα θέματα που σχετίζονται με τη συσκευή ελέγχου. Η επιτροπή συνέρχεται σε τακτική συνεδρίαση μια φορά το χρόνο. Οι κύριοι ενδιαφερόμενοι συμμετέχουν στην επιτροπή ως παρατηρητές. Μεταξύ αυτών είναι ελεγκτικές και αστυνομικές αρχές, όπως και κατασκευαστές. Επιπλέον, η Επιτροπή προέβη σε ορισμένες πρωτοβουλίες σε υποστήριξη της πρότασης.

Η Επιτροπή συγχρηματοδότησε εκτεταμένη διαβούλευση διάρκειας δύο ετών με τους κύριους ενδιαφερόμενους⁷.

Το Κοινό Κέντρο Ερευνών (ΚΚΕρ) εκτίμησε τα τρωτά σημεία και τη δυνατότητα ελέγχου του ψηφιακού ταχογράφου. Το ΚΚΕρ εισηγήθηκε επίσης στην Επιτροπή τα τεχνικά σενάρια για την περαιτέρω ανάπτυξη του ψηφιακού ταχογράφου.

Η επιτροπή κλαδικού διαλόγου με τους κοινωνικούς εταίρους στις οδικές μεταφορές γνωμοδότησε στις 26 Μαΐου 2010. Στις 8 Ιουλίου 2010, οι Ευρωπαίοι κοινωνικοί εταίροι συμφώνησαν σε κοινή δήλωση όσον αφορά την επανεξέταση του κανονισμού για τον ψηφιακό ταχογράφο, γεγονός που συνεκτιμήθηκε κατά τη σύνταξη της παρούσας πρότασης⁸.

Για τη σύνταξη της εκτίμησης των επιπτώσεων, ο εξωτερικός εργολήπτης συνέστησε ομάδα εμπειρογνομόνων, στην οποία συμμετείχαν αντιπρόσωποι οργανώσεων οδικών μεταφορών, ενώσεων οδικών μεταφορών, αρχών επιβολής και έγκρισης τύπου, αρχών έκδοσης της κάρτας οδηγού, κατασκευαστών οχημάτων και ταχογράφων. Η ομάδα εμπειρογνομόνων εξέτασε τα έγγραφα που συνέταξε ο εργολήπτης και οργάνωσε ημερίδα, στην οποία επανεξετάστηκε και συζητήθηκε το σχέδιο της τελικής έκθεσης του εργολήπτη.

2.3. Εκτίμηση επιπτώσεων

Οι εισηγήσεις των ενδιαφερομένων και οι εκθέσεις των εμπειρογνομόνων επί του θέματος επέτρεψαν στην Επιτροπή να προσδιορίσει ευρεία δέσμη μεμονωμένων μέτρων με τα οποία είναι δυνατόν να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν. Στη συνέχεια ακολούθησε προκαταρκτικός έλεγχος των ενδεχόμενων μέτρων.

Κατόπιν καθορίστηκαν δέσμες μέτρων πολιτικής που προσφέρουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις για την επίτευξη των στόχων. Οι δέσμες μέτρων πολιτικής ήταν απαραίτητες διότι,

⁷ Μελέτη SMART.

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

από άποψη ασφάλειας, η αξιοπιστία του συστήματος εξαρτάται από την ασφάλεια πολλών στοιχείων που το απαρτίζουν· και διότι απαιτούνται διαφορετικές νομοθετικές διαδικασίες (επιτροπής έναντι συναπόφασης). Οι δέσμες μέτρων πολιτικής συνοψίζονται ως εξής:

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 1 (ΔΜ1) είναι τεχνικής φύσης και αποβλέπει απλώς σε βελτιώσεις της υπάρχουσας διάταξης ταχογράφου, περιλαμβάνει δε τα εξής μέτρα:

- σφραγίδες υψηλότερης ποιότητας
- καλύτερη διεπαφή με τον χρήστη
- ασφαλέστερη τεχνολογία κρυπτογράφησης.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 2 (ΔΜ2) είναι επίσης μέτρα τεχνικής φύσης, τα οποία όμως διευρύνουν ουσιαστικά τις λειτουργίες του ψηφιακού ταχογράφου, οδηγώντας σε νέο τύπο ψηφιακού ταχογράφου:

- βελτιωμένες λειτουργίες του ταχογράφου (αυτόματη και χειρόγραφη καταγραφή)
- ασύρματη επικοινωνία για καθ'οδόν ελέγχους
- εναρμονισμένη διεπαφή με άλλες εφαρμογές ΕΣΜ.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 3 (ΔΜ3) περιλαμβάνει μόνον μη τεχνικού χαρακτήρα μέτρα.

- πιο αξιόπιστα συνεργεία
- δυσκολότερη παραποίηση της κάρτας οδηγού
- καλύτερη εκπαίδευση των ελεγκτών
- ελάχιστος βαθμός εναρμόνισης των κυρώσεων
- εκσυγχρονισμένοι κανόνες χρήσης.

Η δέσμη μέτρων πολιτικής 4 (ΔΜ4) είναι συνδυασμός των τεχνικών μέτρων και των μέτρων βελτίωσης του συστήματος (ΔΜ2+ΔΜ3).

Από άποψη αποτελεσματικότητας, η ΔΜ4 είναι πολύ πιο ελκυστική, διότι προσφέρει τις μεγαλύτερες δυνατότητες επίτευξης των δύο συγκεκριμένων στόχων. Ωστόσο, από την ανάλυση συνοχής προκύπτει ότι η ΔΜ4 παρουσιάζει επίσης αντισταθμίματα μεταξύ των θετικών οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων, αφενός και αφετέρου, των δημοσιονομικών επιπτώσεων για τις δημόσιες αρχές. Από άποψη συνοχής, η ΔΜ1 έρχεται πρώτη. Τέλος, η ΔΜ4 είναι η δαπανηρότερη λόγω των απαιτούμενων επενδύσεων, ενώ η ΔΜ1 είναι η φθηνότερη και η ευκολότερη στην εφαρμογή της, καθώς μπορεί να εγκριθεί χωρίς τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

Με βάση όλες αυτές τις πτυχές, και ελλείψει πλήρους ανάλυσης κόστους-αποτελέσματος, φαίνεται ότι τα θετικά αποτελέσματα της ΔΜ4 αντισταθμίζουν κατά πολύ το κόστος της. Όντως, το δυναμικό μείωσης του διοικητικού φόρτου με τη ΔΜ4 είναι 515,5 εκατομμύρια ευρώ, μείωση η οποία υπερβαίνει κατά πολύ το κόστος πλήρους εφαρμογής της δέσμης

μέτρων. Συνεπώς, βάσει της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε προτείνεται ως προτιμητέα επιλογή η δέσμη μέτρων 4.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Σύνοψη των προτεινόμενων μέτρων

Με τον προτεινόμενο κανονισμό εισάγονται οι κάτωθι κύριες αλλαγές:

- Εξ αποστάσεως επικοινωνία από τον ταχογράφο για λόγους ελέγχου (άρθρο 5 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο): το μέτρο αυτό θα δίνει στις ελεγκτικές αρχές ορισμένες βασικές ενδείξεις για τη συμμόρφωση πριν σταματήσουν το όχημα για καθ'οδόν έλεγχο. Οι συμμορφούμενες επιχειρήσεις θα αποφεύγουν άσκοπους καθ'οδόν ελέγχους και θα μπορέσουν επομένως να ωφεληθούν από την περαιτέρω μείωση του διοικητικού φόρτου.
- Συγχώνευση λειτουργιών της κάρτας οδηγού με την άδεια οδήγησης (άρθρο 27 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο): με τη συγχώνευση λειτουργιών της κάρτας οδηγού με την άδεια οδήγησης, θα αυξηθεί η ασφάλεια του συστήματος διότι οι οδηγοί θα αποφεύγουν να χρησιμοποιούν την άδεια οδήγησης σε περιπτώσεις δόλου. Θα μειωθεί επίσης αισθητά ο διοικητικός φόρτος. Για το μέτρο αυτό απαιτούνται ελάχιστες προσαρμογές της οδηγίας 2006/126/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2006 για την άδεια οδήγησης. Η αντίστοιχη πρόταση είναι υπό εκπόνηση εκ παραλλήλου με τον παρόντα κανονισμό. Η Επιτροπή θα τη διαβιβάσει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το συντομότερο δυνατόν.
- Αυτόματη καταγραφή της ακριβούς θέσης με το σύστημα GNSS (άρθρο 4 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο): η διάταξη αυτή θα παρέχει στις ελεγκτικές αρχές περισσότερες πληροφορίες για τον έλεγχο της συμμόρφωσης με την νομοθεσία για τους εργασιακούς όρους. Η χρήση της αυτόματης καταγραφής θα βοηθήσει επίσης στη μείωση του διοικητικού φόρτου.
- Εξασφάλιση της ενσωμάτωσης του ψηφιακού ταχογράφου στα ευφυή συστήματα μεταφοράς (ΕΣΜ) (άρθρο 6 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο): με την εναρμονισμένη και τυποποιημένη διεπαφή του ταχογράφου, θα είναι πιο εύκολα προσβάσιμες άλλες εφαρμογές ΕΣΜ στα δεδομένα που καταγράφει και παράγει ο ψηφιακός ταχογράφος.
- Αύξηση της αξιοπιστίας των συνεργείων (κεφάλαιο IV, και ιδίως άρθρο 19, του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο): Με την ενίσχυση του νομικού πλαισίου για την έγκριση των συνεργείων παραδείγματος χάρη με ένα σύστημα τακτικών και αιφνίδιων ελέγχων και την πρόληψη της σύγκρουση συμφερόντων, θα αυξηθεί η αξιοπιστία των συνεργείων και θα μειωθεί ο κίνδυνος απάτης και παραποίησης.
- Ελάχιστος βαθμός εναρμόνισης των κυρώσεων (άρθρο 37 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο): με την ελάχιστη εναρμόνιση εξασφαλίζεται ότι για παραβάσεις των κανόνων για τον ταχογράφο, οι οποίοι χαρακτηρίζονται στην

νομοθεσία της ΕΕ ως «πολύ σοβαρές παραβάσεις»⁹ και ως «σοβαρότατες παραβάσεις»¹⁰ θα επιβάλλεται η υψηλότερη κατηγορία κυρώσεων στην εθνική νομοθεσία.

- Εκπαίδευση των ελεγκτών (άρθρο 35 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο): με βάση τον κανονισμό θα απαιτείται τα κράτη μέλη να παρέχουν κατάλληλη εκπαίδευση στους ελεγκτές τους που είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της συσκευής ελέγχου.
- Πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006¹¹ (άρθρο 2): αυτό το μέτρο εξαίρεσης ορισμένων οχημάτων από τη νομοθεσία για τη χρήση ταχογράφου συνέστησε η ομάδα υψηλού επιπέδου ανεξάρτητων ενδιαφερόμενων μερών για το διοικητικό φόρτο, της οποίας προεδρεύει ο κ. Stoiber. Θα βοηθήσει στη μείωση του διοικητικού φόρτου για τις επιχειρήσεις οι οποίες είναι κυρίως ΜΜΕ.

Η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου είναι επίσης μια ευκαιρία να εκσυγχρονισθούν και να βελτιωθούν τα νομοθετήματα, καθώς παραδείγματος χάρι προβλέπονται σαφείς ορισμοί (άρθρο 2 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο), επιτρέπεται στους εμπειρογνώμονες να εργάζονται αποτελεσματικότερα και θα συμμετέχουν και εμπειρογνώμονες από χώρες μη μέλη της ΕΕ όπου χρησιμοποιείται ο ψηφιακός ταχογράφος (άρθρο 41 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο), και εισάγεται άμεση παραπομπή στη νομοθεσία για την προστασία δεδομένων (άρθρο 34 του μελλοντικού κανονισμού για τον ταχογράφο).

3.2. Νομική βάση

Η νομική βάση της παρούσας πρότασης είναι η ίδια με εκείνη του κείμενου κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, ήτοι το άρθρο 91 της ΣΛΕΕ.

3.3. Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται εφόσον η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα κράτη μέλη για τους ακόλουθους λόγους. Οι οδικές μεταφορές αποκτούν όλο και περισσότερο διεθνικό χαρακτήρα. Οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούσαν περίπου το ένα τρίτο (ή 612 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα) των συνολικών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ το 2006. Η νομοθεσία σε εργασιακά θέματα

⁹ Οδηγία 2009/5/ΕΚ της Επιτροπής της 30ής Ιανουαρίου 2009 για τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2006/22/ΕΚ 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. 45-50.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1071/2009 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων όσον αφορά τους όρους που πρέπει να πληρούνται για την άσκηση του επαγγέλματος του οδικού μεταφορέα και για την κατάργηση της οδηγίας 96/26/ΕΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 300 της 14.11.09, σ. 51.

¹¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15^{ης} 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.

στο πεδίο αυτό εναρμονίσθηκε σε επίπεδο ΕΕ με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, και ο έλεγχος της συμμόρφωσης προς τη νομοθεσία αυτή απαιτεί διαλειτουργικότητα της συσκευής ελέγχου μεταξύ των κρατών μελών. Λόγω του αυξανόμενου διεθνικού χαρακτήρα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην ΕΕ και της εναρμόνισης της νομοθεσίας σε εργασιακά θέματα, θα ήταν αντιπαραγωγικό να αφηθεί η ρύθμιση για τη συσκευή ελέγχου σε εθνικό επίπεδο.

3.4. Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας για τους παρακάτω λόγους.

Γενικοί στόχοι της πρότασης είναι να βελτιωθούν η απόδοση και η αποτελεσματικότητα του συστήματος του ταχογράφου. Τα προτεινόμενα μέτρα είναι αναλογικά ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί, καθώς θα οδηγήσουν σε μείωση του διοικητικού φόρτου και του κόστους που συνδέεται με τη χρήση του ταχογράφου από οδηγούς, επιχειρήσεις και ελεγκτικούς φορείς. Τα μέτρα δεν υπερβαίνουν τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων.

3.5. Επιλογή μέσου

Επειδή η πρόταση τροποποιεί κανονισμό, το μέσο πρέπει επίσης να είναι κανονισμός. Προς το παρόν, προτείνεται η αναθεώρηση μόνον των άρθρων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου και όχι των τεχνικών παραρτημάτων του. Μετά την έκδοση του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού, το νομικό κείμενο και τα παραρτήματά του θα κωδικοποιηθούν με τη διαδικασία κωδικοποίησης.

3.6. Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος

Η προτεινόμενη πράξη αφορά ένα θέμα του ΕΟΧ και πρέπει κατά συνέπεια να επεκταθεί στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τον προϋπολογισμό της ΕΕ.

5. ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ

Η παρούσα πρωτοβουλία συμβάλλει στην επίτευξη απλούστευσης. Εμπίπτει στο πεδίο του προγράμματος δράσης για τη μείωση του διοικητικού φόρτου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και ακολουθεί προτάσεις που υποστήριξε η ομάδα υψηλού επιπέδου ανεξάρτητων ενδιαφερόμενων μερών για το διοικητικό φόρτο, της οποίας προεδρεύει ο κ. Stoiber. Η πρόταση επιτρέπει επομένως να εξαιρούνται σε εθνικό επίπεδο ορισμένες εταιρείες από την υποχρέωση να χρησιμοποιούν ταχογράφο για αποστάσεις κάτω των 100 km, όπως εξήγγειλε η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της «Πρόγραμμα δράσης για τη μείωση του διοικητικού φόρτου στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Τομεακά προγράμματα μείωσης και ενέργειες για το 2009»¹².

¹² COM(2009) 544 τελικό.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹³,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών¹⁴,

Υστερα από διαβούλευση με τον Ευρωπαίο Επόπτη Προστασίας Δεδομένων,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20^{ης} Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών¹⁵ ορίζει διατάξεις σχετικά με την κατασκευή, την τοποθέτηση, τη χρησιμοποίηση και τη δοκιμή των συσκευών ελέγχου. Ο εν λόγω κανονισμός έχει τροποποιηθεί σε μεγάλο βαθμό επανειλημμένα και, για να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη σαφήνεια, οι κύριες διατάξεις του πρέπει επομένως να απλουστευθούν και να αναδιατυπωθούν.
- (2) Η πείρα έχει δείξει ότι, για να εξασφαλισθεί αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, πρέπει να βελτιωθούν ορισμένα τεχνικά στοιχεία και ελεγκτικές διαδικασίες.

¹³ ΕΕ C , , σ. .

¹⁴ ΕΕ C , , σ. .

¹⁵ ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

- (3) Ορισμένα οχήματα εξαιρούνται από τις διατάξεις του (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15^{ης} 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 Συμβουλίου¹⁶. Για να εξασφαλισθεί συνοχή, πρέπει επίσης να καταστεί δυνατή η εξαίρεση των οχημάτων αυτών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.
- (4) Για να εξασφαλισθεί συνοχή μεταξύ των διαφόρων εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τις μεταφορικές επιχειρήσεις και να τηρηθούν ταυτόχρονα οι στόχοι του κανονισμού αυτού, πρέπει να αναθεωρηθούν οι μέγιστες επιτρεπτές αποστάσεις που καθορίζονται στο άρθρο του 13 στοιχεία δ), στ) και ιε).
- (5) Η καταγραφή των δεδομένων θέσης διευκολύνει την επαλήθευση του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης ώστε να εντοπίζονται παρατυπίες και απάτες. Η χρήση συσκευής ελέγχου συνδεδεμένης με παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης είναι κατάλληλος και αποδοτικά οικονομικά τρόπος αυτόματης καταγραφής αυτών των δεδομένων για την υποβοήθηση των ελεγκτών κατά τους ελέγχους, και πρέπει επομένως να καθιερωθεί.
- (6) Σύμφωνα με την οδηγία 2006/22/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15^{ης} Μαρτίου 2006 για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου¹⁷, απαιτείται τα κράτη μέλη να διεξάγουν ελάχιστο αριθμό ελέγχων καθ'οδόν. Η εξ αποστάσεως επικοινωνία μεταξύ συσκευής ελέγχου και ελεγκτικών αρχών για τον καθ'οδόν έλεγχο διευκολύνει τους στοχευμένους καθ'οδόν ελέγχους, καθιστώντας δυνατή τη μείωση του διοικητικού φόρτου που προκαλούν στις μεταφορικές επιχειρήσεις οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι, και πρέπει επομένως να καθιερωθεί.
- (7) Τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ) μπορούν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση των προκλήσεων που συναντά η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, όπως η αύξηση του όγκου των οδικών μεταφορών και της συμφόρησης ή η άνοδος της ενεργειακής κατανάλωσης. Πρέπει επομένως να προβλεφθούν τυποποιημένες διεπαφές στη συσκευή ελέγχου, ώστε να εξασφαλισθεί διαλειτουργικότητα με τις εφαρμογές ΕΣΜ.
- (8) Η ασφάλεια της συσκευής ελέγχου και του συστήματός της είναι ουσιώδης για την παραγωγή αξιόπιστων δεδομένων. Οι κατασκευαστές πρέπει συνεπώς να σχεδιάζουν, να υποβάλλουν σε δοκιμή και να επανεξετάζουν συνεχώς τη συσκευή ελέγχου καθ'όλη τη διάρκεια ζωής της ώστε να εντοπίζουν, να αποτρέπουν και να μετριάζουν τα τρωτά σημεία ασφαλείας της.
- (9) Οι δοκιμές συσκευών ελέγχου υπό συνθήκες λειτουργίας που δεν έχουν λάβει ακόμη έγκριση τύπου καθιστούν δυνατή τη δοκιμή της συσκευής υπό πραγματικές συνθήκες

¹⁶ EE L 102 της 11.4.2006, σ. 1.

¹⁷ EE L 102 της 11.4.2006, σ. 35.

πριν καθιερωθούν ευρέως, και άρα επιτρέπουν βελτιώσεις της συσκευής ελέγχου με ταχύτερους ρυθμούς. Οι δοκιμές συσκευών ελέγχου υπό συνθήκες λειτουργίας πρέπει επομένως να επιτραπούν, με την προϋπόθεση την πραγματική συνεχή παρακολούθηση και έλεγχο των δοκιμών αυτών και της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

- (10) Οι εγκαταστάτες και τα συνεργεία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια της συσκευής ελέγχου. Κρίνεται συνεπώς σκόπιμο να καθορισθούν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις για την έγκριση και τον έλεγχό τους και να εξασφαλισθεί η πρόληψη της σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ συνεργείων και μεταφορικών επιχειρήσεων.
- (11) Για να εξασφαλισθεί η έρευνα και ο έλεγχος της κάρτας οδηγού, και να διευκολυνθούν επομένως οι ελεγκτές στην άσκηση των καθηκόντων τους, πρέπει να δημιουργηθούν εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα και να προβλεφθεί η διασύνδεσή τους.
- (12) Επειδή είναι λιγότερο πιθανή η απάτη και η κατάχρηση της άδειας οδηγού σε σύγκριση με την κάρτα οδηγού, το σύστημα της συσκευής ελέγχου πρέπει να καταστεί πιο αξιόπιστο και αποτελεσματικό εφόσον ενσωματωθεί στην άδεια οδηγού. Κατ'αυτόν τον τρόπο θα μειωθεί επίσης ο διοικητικός φόρτος για τους οδηγούς, οι οποίοι δεν θα χρειάζεται πλέον να υποβάλλουν αίτηση, να λαμβάνουν και να διατηρούν δύο διαφορετικά έγγραφα. Πρέπει επομένως να εξετασθεί το ενδεχόμενο τροποποίησης της οδηγίας 2006/126/ΕΚ.
- (13) Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τους οδηγούς και τις μεταφορικές επιχειρήσεις, πρέπει να αποσαφηνισθεί ότι δεν χρειάζεται γραπτή απόδειξη των ημερήσιων ή εβδομαδιαίων περιόδων ανάπαυσης. Για τους ελέγχους, οι περίοδοι κατά τις οποίες δεν καταγράφεται δραστηριότητα του οδηγού πρέπει να θεωρούνται συνεπώς περίοδοι ανάπαυσης.
- (14) Οι ελεγκτές αντιμετωπίζουν συνεχή προβλήματα λόγω των αλλαγών στη συσκευή ελέγχου και των νέων τρόπων χειρισμού. Για να εξασφαλισθεί αποτελεσματικότερος έλεγχος και μεγαλύτερη εναρμόνιση των τρόπων ελέγχου σε όλη την Ένωση, πρέπει να υιοθετηθεί κοινή μεθοδολογία για την αρχική και τη συνεχή εκπαίδευση των ελεγκτών.
- (15) Η καταγραφή δεδομένων από τη συσκευή ελέγχου, όπως και η ανάπτυξη τεχνολογιών για την καταγραφή δεδομένων θέσης, η εξ αποστάσεως επικοινωνία και η διεπαφή με τα ευφυή συστήματα μεταφορών συνεπάγονται την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων. Πρέπει να εφαρμοσθεί η ενωσιακή νομοθεσία για την προστασία των προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και ιδίως η οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24^{ης} Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών¹⁸ και η οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12^{ης} Ιουλίου

¹⁸ ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31-50.

2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών¹⁹.

- (16) Για να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός στην εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών και να δοθεί σαφές μήνυμα σε οδηγούς και μεταφορικές επιχειρήσεις, πρέπει να επιβάλλεται η αυστηρότερη κατηγορία κυρώσεων των κρατών μελών για τις «σοβαρές» παραβάσεις (όπως καθορίζονται στην οδηγία 2009/5/EK της Επιτροπής, της 30^{ης} 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 μεταφορών²⁰), με την επιφύλαξη της αρχής της επικουρικότητας.
- (17) Με τις προσαρμογές που επήλθαν στη ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR), που είχε υπογραφεί στη Γενεύη την 1^η Ιουλίου 1970, καθώς και τις έξι τροποποιήσεις της, οι οποίες έχουν κατατεθεί στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, η χρήση της συσκευής ελέγχου που αναφέρεται στο παράρτημα IB έχει καταστεί υποχρεωτική για τα οχήματα που ταξινομούνται σε γειτονικές τρίτες χώρες. Καθώς οι εν λόγω χώρες είναι άμεσα ενδιαφερόμενες από τις αλλαγές που εισάγονται στη συσκευή ελέγχου με τον παρόντα κανονισμό, πρέπει να επιτραπεί η συμμετοχή τους στη συζήτηση σχετικά με τεχνικά θέματα. Πρέπει επομένως να οργανωθεί ένα φόρουμ για τον ταχογράφο.
- (18) Για να εξασφαλισθεί η προσαρμογή στις τεχνικές εξελίξεις, η αρμοδιότητα έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή όσον αφορά την προσαρμογή των παραρτημάτων I, IB και II στην τεχνική πρόοδο και τη συμπλήρωση του παραρτήματος IB με τις τεχνικές προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για την αυτόματη καταγραφή των δεδομένων θέσης, ώστε να καταστεί δυνατή η εξ αποστάσεως επικοινωνία και η εξασφάλιση διεπαφής με τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβεί η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις στη διάρκεια των προπαρασκευαστικών εργασιών της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή, κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ'εξουσιοδότηση πράξεων, πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (19) Για να εξασφαλισθούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας, την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών για τις κάρτες των οδηγών και την εκπαίδευση των ελεγκτών, πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16^{ης} Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή²¹.

¹⁹ EE L 201 της 31.7.2002, σ. 37-47.

²⁰ EE L 29 της 31.1.2009, σ. 45-50.

²¹ EE L 55 της 28.2.2011, σ. 13-18.

- (20) Πρέπει να χρησιμοποιηθεί συμβουλευτική διαδικασία για την έγκριση των διαδικασιών διεξαγωγής των δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας και των μορφών παρακολούθησης αυτών των δοκιμών, καθώς και για τη μεθοδολογία όσον αφορά την αρχική και τη συνεχή εκπαίδευση των ελεγκτών.
- (21) Πρέπει να χρησιμοποιηθεί διαδικασία εξέτασης για την έγκριση των προδιαγραφών για την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών για τις κάρτες των οδηγών.
- (22) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 πρέπει επομένως να τροποποιηθεί αναλόγως:

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

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

1) Τα άρθρα 1 έως 21 αντικαθίστανται από τα ακόλουθα:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

Αρχές και πεδίο εφαρμογής

Άρθρο 1

Αντικείμενο και αρχή

Ο παρών κανονισμός καθορίζει απαιτήσεις για την κατασκευή, την τοποθέτηση, τη χρήση και τη δοκιμή της συσκευής ελέγχου που χρησιμοποιείται στις οδικές μεταφορές για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, την οδηγία 2002/15/ΕΚ²² και την οδηγία 92/6/ΕΟΚ²³.

Η συσκευή ελέγχου πρέπει να είναι σύμφωνη, όσον αφορά την κατασκευή, την τοποθέτηση, τη χρήση και τη δοκιμή, με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται οι ορισμοί που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.
2. Πέραν των ορισμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

²² ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35-39.

²³ ΕΕ L 57 της 2.3.1992, σ. 27.

- α) «συσκευή ελέγχου», ο εξοπλισμός που προορίζεται να τοποθετείται σε οχήματα οδικών μεταφορών για την αυτόματη ή ημιαυτόματη απεικόνιση, καταγραφή, εκτύπωση, αποθήκευση και παραγωγή στοιχείων που αφορούν την κίνηση αυτών των οχημάτων και των περιόδων εργασίας των οδηγών τους·
- β) «μονάδα επί οχήματος», η συσκευή ελέγχου χωρίς τον αισθητήρα κίνησης και τα καλώδια που τον συνδέουν. Η μονάδα επί οχήματος επιτρέπεται να απαρτίζεται από μία ή περισσότερες μονάδες καταναλωμένες εντός του οχήματος, με την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις ασφαλείας του παρόντος κανονισμού·
- γ) «αισθητήρας κίνησης», συστατικό μέρος της συσκευής ελέγχου που εκπέμπει αντιπροσωπευτικό σήμα της ταχύτητας του οχήματος ή/και της διανυόμενης απόστασης·
- δ) «κάρτα ταχογράφου», έξυπνη κάρτα προοριζόμενη να χρησιμοποιείται μαζί με τη συσκευή ελέγχου, η οποία επιτρέπει την ταυτοποίηση από τη συσκευή ελέγχου του ρόλου του κατόχου της και τη μεταβίβαση και αποθήκευση δεδομένων·
- ε) «φύλλο καταγραφής», φύλλο που προορίζεται για την αναφορά και τη διατήρηση καταγραφόμενων δεδομένων, το οποίο τοποθετείται στη συσκευή ελέγχου που αναφέρεται στο παράρτημα I, οι μηχανισμοί εγγραφής της οποίας καταγράφουν συνεχώς επί του φύλλου αυτού τις απαιτούμενες πληροφορίες·
- στ) «κάρτα οδηγού», κάρτα ταχογράφου που χορηγούν οι αρχές κράτους μέλους σε συγκεκριμένο οδηγό, η οποία ταυτοποιεί τον οδηγό και επιτρέπει την αποθήκευση δεδομένων της δραστηριότητας του οδηγού·
- ζ) «κάρτα μνήμης ελέγχου», κάρτα ταχογράφου που χορηγούν οι αρχές κράτους μέλους σε αρμόδια εθνική ελεγκτική αρχή, η οποία ταυτοποιεί τον ελεγκτικό φορέα και προαιρετικά τον ελεγκτή και επιτρέπει την πρόσβαση σε δεδομένα αποθηκευμένα στη μνήμη δεδομένων ή στις κάρτες οδηγού για την ανάγνωση, την εκτύπωση ή/και τη μεταβίβασή τους·
- η) «κάρτα επιχείρησης», κάρτα ταχογράφου που χορηγούν οι αρχές κράτους μέλους στον κάτοχο ή τον οδηγό οχημάτων εξοπλισμένων με συσκευή ελέγχου, η οποία ταυτοποιεί τον κάτοχο ή τον οδηγό και επιτρέπει την απεικόνιση, τη μεταβίβαση και την εκτύπωση των αποθηκευμένων στη συσκευή ελέγχου δεδομένων, και έχει ασφαλισθεί από τον ιδιοκτήτη ή τον κάτοχο·
- θ) «κάρτα συνεργείου», κάρτα ταχογράφου που χορηγούν οι αρχές κράτους μέλους στον κατασκευαστή, τον εγκαταστάτη, τον κατασκευαστή του οχήματος ή το συνεργείο εγκεκριμένο από το συγκεκριμένο κράτος μέλος, η οποία ταυτοποιεί τον κάτοχο της κάρτας και επιτρέπει τη δοκιμή, τη βαθμονόμηση ή/και τη μεταβίβαση των δεδομένων της συσκευής ελέγχου·
- ι) «ημερήσια περίοδος εργασίας», η περίοδος που περιλαμβάνει τον χρόνο οδήγησης, όλες τις υπόλοιπες περιόδους εργασίας, τον χρόνο διαθεσιμότητας,

τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που δεν υπερβαίνουν τις εννέα ώρες.

Άρθρο 3 *Πεδίο εφαρμογής*

1. Η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων ταξινομημένα σε κράτος μέλος, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.
2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.
3. Τα κράτη μέλη δύνανται, κατόπιν αδείας της Επιτροπής, να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές που αναφέρονται στο άρθρο του άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006· απευθύνουν αμέσως σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν για τις εθνικές μεταφορές την τοποθέτηση και τη χρήση συσκευής ελέγχου, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, σε όλα τα οχήματα για τα οποία δεν απαιτείται τοποθέτηση και χρήση της βάσει της παραγράφου 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

Έξυπνη συσκευή ελέγχου

Άρθρο 4 *Καταγραφή δεδομένων θέσης*

Δεδομένα θέσης καταγράφονται για να καθίσταται δυνατή η ταυτοποίηση του τόπου έναρξης και λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας. Προς το σκοπό αυτό, οχήματα που τίθενται σε κυκλοφορία για πρώτη φορά [48 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] εξοπλίζονται με συσκευή ελέγχου συνδεδεμένη με παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS).

Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 39 για τη συμπλήρωση του παραρτήματος IB με τις λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για την επεξεργασία των δεδομένων θέσης της συσκευής ελέγχου που λαμβάνονται από το GNSS.

Άρθρο 5
Εξ αποστάσεως επικοινωνία με σκοπό τον έλεγχο

1. Για να διευκολυνθούν οι αρμόδιες ελεγκτικές αρχές στους καθ'οδόν ελέγχους τους, συσκευή ελέγχου τοποθετείται σε όχημα το οποίο τίθεται σε κυκλοφορία για πρώτη φορά [48 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] μπορεί να τίθεται σε επικοινωνία με τις εν λόγω αρχές ενόσω το όχημα είναι σε κίνηση.
2. Επικοινωνία αποκαθίσταται με τη συσκευή ελέγχου μόνον εφόσον τη ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές. Η συσκευή ασφαρίζεται ώστε να διαφυλάσσεται η ακεραιότητα και η γνησιότητα της συσκευής καταγραφής και ελέγχου.
3. Τα ανταλλασσόμενα κατά την επικοινωνία δεδομένα περιορίζονται στα δεδομένα που είναι αναγκαία για στοχευμένους καθ'οδόν ελέγχους. Δεν μεταδίδονται δεδομένα για τα στοιχεία του οδηγού, τις δραστηριότητές του και την ταχύτητα.
4. Τα ανταλλασσόμενα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνον για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Δεν διαβιβάζονται σε φορείς άλλους από τις ελεγκτικές αρχές.
5. Τα δεδομένα επιτρέπεται να αποθηκεύονται μόνον από τις ελεγκτικές αρχές επί όσο χρόνο διαρκεί καθ'οδόν έλεγχος και διαγράφονται το αργότερο δύο μήνες μετά τη λήξη του ελέγχου.
6. Ο ιδιοκτήτης ή ο κάτοχος είναι υπεύθυνος να ενημερώνει τον οδηγό σχετικά με τη δυνατότητα εξ αποστάσεως επικοινωνίας.
7. Η αρμόδια ελεγκτική αρχή, με βάση τα ανταλλασσόμενα δεδομένα, μπορεί να αποφασίσει τη διεξαγωγή ελέγχου του οχήματος και της συσκευής ελέγχου.
8. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 39 για τη συμπλήρωση του παραρτήματος IB με τις λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για την εξ αποστάσεως επικοινωνία μεταξύ της συσκευής ελέγχου και των αρμοδίων ελεγκτικών αρχών, όπως ορίζεται στο παρόν άρθρο.

Άρθρο 6
Ευφυή συστήματα μεταφοράς

1. Η συσκευή ελέγχου που αναφέρεται στο παράρτημα IB είναι διαλειτουργική με τις εφαρμογές των ευφών συστημάτων μεταφοράς, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί πλαισίου ανάπτυξης των ευφών συστημάτων μεταφοράς στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς²⁴.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οχήματα που τίθενται σε κυκλοφορία για πρώτη φορά [48 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού] εξοπλίζονται με συσκευή ελέγχου εφοδιασμένη με εναρμονισμένη διεπαφή που

²⁴ EE L 207 της 6.8.2010, σ. 1.

επιτρέπει τη χρήση των καταγραφόμενων ή παραγόμενων δεδομένων από εφαρμογές των ευφυών συστημάτων μεταφορών.

3. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 39 για τη συμπλήρωση του παραρτήματος IB με τις προδιαγραφές της διεπαφής, τα δικαιώματα πρόσβασης και τον κατάλογο των δεδομένων στα οποία επιτρέπεται η πρόσβαση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

Έγκριση τύπου

Άρθρο 7 *Υποβολή αίτησης*

1. Οι κατασκευαστές ή οι εντολοδόχοι τους υποβάλλουν αίτηση έγκρισης ΕΕ τύπου μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, τύπου φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου στις αρχές έγκρισης τύπου που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος προς το σκοπό αυτό.
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών που ορίζουν σύμφωνα με την παράγραφο 1. Η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο των εθνικών αρχών έγκρισης τύπου στον δικτυακό της τόπο.
3. Η αίτηση έγκρισης τύπου συνοδεύεται από τις σχετικές προδιαγραφές και τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο τμήμα VIII του παραρτήματος IB. Η Επιτροπή ορίζει τους ανεξάρτητους αξιολογητές που θα χορηγούν το πιστοποιητικό ασφαλείας.
4. Δεν επιτρέπεται η υποβολή αίτησης για τον ίδιο τύπο μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, τύπου φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

Άρθρο 8 *Χορήγηση έγκρισης τύπου*

Κράτος μέλος χορηγεί έγκριση ΕΕ τύπου δομοστοιχείου για κάθε τύπο μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, τύπου φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου, εφόσον πληροί τις απαιτήσεις των παραρτημάτων I ή IB, με την προϋπόθεση ότι το κράτος μέλος είναι σε θέση να ελέγξει τη συμβατότητα της παραγωγής προς τον εγκεκριμένο τύπο.

Οι τροποποιήσεις ή προσθήκες σε εγκεκριμένο τύπο πρέπει να υπόκεινται σε συμπληρωματική έγκριση ΕΕ τύπου από το κράτος μέλος που χορήγησε την αρχική έγκριση ΕΕ τύπου.

Άρθρο 9
Σήμα έγκρισης τύπου

Τα κράτη μέλη, για κάθε τύπο μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, τύπου φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου που εγκρίνουν σύμφωνα με το άρθρο 8, χορηγούν στον αιτούντα σήμα έγκρισης ΕΕ τύπου, σύμφωνη προς το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙ.

Άρθρο 10
Έγκριση ή απόρριψη

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου υποβλήθηκε αίτηση έγκρισης τύπου, για κάθε τύπο μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, τύπου φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου που εγκρίνουν, αποστέλλουν εντός μηνός στις αρχές των άλλων κρατών μελών αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης, συνοδευόμενο από αντίγραφα των σχετικών προδιαγραφών.

Εφόσον οι αρμόδιες αρχές δεν εγκρίνουν την αίτηση έγκρισης τύπου, κοινοποιούν στις αρχές των άλλων κρατών μελών ότι απέρριψαν την έγκριση και αιτιολογούν την απόφασή τους.

Άρθρο 11
Συμμόρφωση της συσκευής προς την έγκριση τύπου

1. Εφόσον το κράτος μέλος, το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΕ τύπου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8, διαπιστώσει ότι μονάδες οχήματος, αισθητήρες κίνησης, τύποι φύλλου καταγραφής ή κάρτες ταχογράφου που φέρουν το σήμα έγκρισης ΕΕ τύπου το οποίο έχει εγκρίνει δεν συμφωνούν με το εγκεκριμένο πρωτότυπο, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλισθεί η συμμόρφωση της παραγωγής προς το εγκεκριμένο πρωτότυπο. Τα μέτρα που λαμβάνονται είναι δυνατόν, αν παραστεί ανάγκη, να περιλαμβάνουν έως και την απόσυρση της έγκρισης ΕΕ τύπου.
2. Κράτος μέλος, το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΕ τύπου, αποσύρει την εν λόγω έγκριση, εφόσον μονάδα οχήματος, αισθητήρας κίνησης, τύπος φύλλου καταγραφής ή κάρτα ταχογράφου που έχει εγκριθεί δεν συμφωνεί με τον παρόντα κανονισμό ή παρουσιάζει κατά τη χρήση ελάττωμα γενικής φύσεως, το οποίο το καθιστά ακατάλληλο για το σκοπό που προορίζεται.
3. Εφόσον κράτος μέλος που έχει χορηγήσει έγκριση ΕΕ τύπου λάβει κοινοποίηση από άλλο κράτος μέλος για μία από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, λαμβάνει, κατόπιν διαβουλεύσεων με το άλλο κράτος μέλος, τα μέτρα που προβλέπονται στις ανωτέρω παραγράφους, με την επιφύλαξη της παραγράφου 5.
4. Κράτος μέλος, το οποίο διαπιστώνει ότι παρουσιάζεται μια από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, δύναται να απαγορεύσει τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, τύπου φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου, μέχρι νεωτέρας ειδοποίησης. Το αυτό ισχύει για τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 περιπτώσεις σχετικά με μονάδες οχήματος, αισθητήρες κίνησης, τύπους φύλλου καταγραφής ή κάρτες ταχογράφου που εξαιρέθηκαν από τον αρχικό έλεγχο ΕΕ, αν ο κατασκευαστής κατόπιν σχετικής προειδοποίησης δεν προσαρμόσει τη συσκευή προς τον εγκεκριμένο τύπο ή προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Σε κάθε περίπτωση, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών κοινοποιούν μεταξύ τους και στην Επιτροπή, εντός προθεσμίας ενός μηνός, κάθε απόσυρση της έγκρισης ΕΕ τύπου και κάθε άλλο μέτρο που λαμβάνουν σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 3 και αιτιολογούν τη λήψη τέτοιων μέτρων.

5. Αν κράτος μέλος, το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση ΕΕ τύπου, διαφωνεί με την κοινοποιούμενη ύπαρξη μιας των περιπτώσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για να επιλύσουν τη διαφορά, η δε Επιτροπή τηρείται ενήμερη.

Εφόσον οι συνομιλίες μεταξύ των κρατών μελών δεν καταλήξουν σε συμφωνία εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την προβλεπόμενη στην παράγραφο 3 κοινοποίηση, η Επιτροπή, κατόπιν διαβουλεύσεων με τους εμπειρογνώμονες όλων των κρατών μελών και αφού εξετάσει όλους τους σχετικούς παράγοντες, π.χ. οικονομικούς και τεχνικούς, εκδίδει απόφαση εντός έξι μηνών από τη λήξη της περιόδου τεσσάρων μηνών, η οποία κοινοποιείται στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και ταυτόχρονα γνωστοποιείται στα άλλα κράτη μέλη. Η Επιτροπή καθορίζει κατά περίπτωση την προθεσμία έναρξης εφαρμογής της απόφασής της.

Άρθρο 12

Έγκριση φύλλων καταγραφής

1. Ο αιτών έγκριση ΕΕ τύπου φύλλου καταγραφής δηλώνει στην αίτησή του τον ή τους τύπους της συσκευής ελέγχου που αναφέρονται στο παράρτημα I, για την οποία προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το φύλλο καταγραφής και προμηθεύει, για τη δοκιμή του φύλλου, κατάλληλη συσκευή του σχετικού ή των σχετικών τύπων.
2. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους αναγράφουν στο πιστοποιητικό έγκρισης του υποδείγματος φύλλου καταγραφής τον ή τους τύπους της συσκευής ελέγχου που αναφέρονται στο παράρτημα I, στην οποία δύναται να χρησιμοποιηθεί το υπόδειγμα του φύλλου.

Άρθρο 13

Αιτιολόγηση των αποφάσεων απόρριψης

Όλες οι κατά τον παρόντα κανονισμό αποφάσεις απόρριψης ή απόσυρσης έγκρισης τύπου μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, τύπου φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου, αιτιολογούνται δεόντως. Η απόφαση κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο, ο οποίος συγχρόνως ενημερώνεται για τις δυνατότητες άσκησης προσφυγής που διαθέτει σύμφωνα με τους νόμους των κρατών μελών και για τις προθεσμίες άσκησης των προσφυγών.

Άρθρο 14

Αναγνώριση έγκρισης τύπου συσκευής ελέγχου

Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να απορρίψουν την ταξινόμηση οχήματος με συσκευή ελέγχου ή να απαγορεύουν τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση του, για λόγους σχετικούς με τον εξοπλισμό αυτό, εφόσον η συσκευή φέρει το σήμα έγκρισης ΕΕ τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 9 και πινακίδα εγκατάστασης που αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 4.

Άρθρο 15
Ασφάλεια

1. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, υποβάλλουν σε δοκιμή και επανεξετάζουν τις μονάδες οχήματος, τους αισθητήρες κίνησης και τις κάρτες ταχογράφου που θέτουν σε παραγωγή, ώστε να διαπιστώνουν τα τρωτά σημεία που προκύπτουν σε κάθε φάση της παραγωγής και να εμποδίζουν ή να αποτρέπουν την ενδεχόμενη εκμετάλλευσή τους.
2. Προς το σκοπό αυτό, οι κατασκευαστές υποβάλλουν κατάλληλη τεκμηρίωση στον ανεξάρτητο αξιολογητή που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 3 για την ανάλυση των τρωτών σημείων.
3. Οι ανεξάρτητοι αξιολογητές διεξάγουν δοκιμές διείσδυσης στις μονάδες οχήματος, τους αισθητήρες κίνησης και τις κάρτες ταχογράφου, ώστε να βεβαιώνεται ότι άτομα που γνωρίζουν τα δημοσιοποιημένα σχετικά στοιχεία δεν μπορούν να εκμεταλλευθούν τα γνωστά τρωτά σημεία.

Άρθρο 16
Δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν άδεια για δοκιμές της συσκευής ελέγχου υπό συνθήκες λειτουργίας για την οποία δεν έχει εκδοθεί ακόμη έγκριση τύπου. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις άδειες δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας που χορηγεί κράτος μέλος.
2. Οι οδηγοί και οι μεταφορικές επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε δοκιμή υπό συνθήκες λειτουργίας συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Προς απόδειξη της συμμόρφωσης, οι οδηγοί ακολουθούν τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 31 παράγραφος 2.
3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της διαδικασίας που πρέπει να ακολουθείται στις δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας και τις μορφές τους, ώστε να παρακολουθούνται οι εν λόγω δοκιμές. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

Εγκατάσταση και επιθεώρηση

Άρθρο 17
Εγκατάσταση και επισκευή

1. Η εγκατάσταση ή η επισκευή συσκευής ελέγχου επιτρέπεται μόνον από τεχνικούς ή συνεργεία εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών προς το σκοπό αυτό σύμφωνα με το άρθρο 19.

2. Οι εγκαταστάτες ή τα συνεργεία σφραγίζουν τη συσκευή ελέγχου, αφού προηγουμένως ελέγξουν ότι λειτουργεί ομαλά και ιδίως ότι δεν είναι δυνατόν να παραποιηθούν ή να αλλοιωθούν τα καταγραφόμενα δεδομένα.
3. Οι εγκεκριμένοι εγκαταστάτες ή τα συνεργεία θέτουν ειδικό σήμα στις σφραγίδες που τοποθετούν και, επιπλέον, εισάγουν τα ηλεκτρονικά δεδομένα ασφαλείας που επιτρέπουν τη διενέργεια ελέγχων γνησιότητας της συσκευής ελέγχου που αναφέρεται στο παράρτημα IB. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους τηρούν μητρώο των χρησιμοποιούμενων σημάτων και των ηλεκτρονικών δεδομένων ασφαλείας, καθώς και των εγκεκριμένων καρτών εγκαταστατών και των συνεργείων που εκδόθηκαν.
4. Για να πιστοποιείται ότι η εγκαταστάτες της συσκευής ελέγχου πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, χρησιμοποιείται σχετική πινακίδα η οποία τοποθετείται όπως προβλέπεται στα παραρτήματα I και IB.
5. Σφραγίδα αφαιρείται από εγκεκριμένους από τις αρμόδιες αρχές εγκαταστάτες ή συνεργεία με βάση την παράγραφο 1, ή από ελεγκτές, ή υπό τις περιστάσεις που περιγράφονται στο παράρτημα I τμήμα V σημείο 4 ή στο παράρτημα IB τμήμα V σημείο 3.

Άρθρο 18

Επιθεωρήσεις της συσκευής ελέγχου

Η συσκευή ελέγχου υποβάλλεται σε τακτική επιθεώρηση από εγκεκριμένα συνεργεία. Τακτικές επιθεωρήσεις διενεργούνται τουλάχιστον ανά διετία.

Τα συνεργεία συντάσσουν έκθεση επιθεώρησης σε περιπτώσεις που χρειάστηκε επισκευή για την αντιμετώπιση ανωμαλιών στη λειτουργία της συσκευής ελέγχου, είτε κατόπιν περιοδικής επιθεώρησης, είτε επιθεώρησης που πραγματοποιήθηκε κατόπιν ειδικού αιτήματος εθνικής αρμόδιας αρχής. Τα συνεργεία τηρούν αρχείο όλων των εκθέσεων επιθεώρησης που συντάσσουν.

Οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται στο συνεργείο επί περίοδο τουλάχιστον δύο ετών από τη σύνταξη της έκθεσης. Κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, τα συνεργεία διαθέτουν τις εκθέσεις επιθεώρησης και τις βαθμονομήσεις επί την ίδια περίοδο.

Άρθρο 19

Έγκριση εγκαταστατών και συνεργείων

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν, ελέγχουν τακτικά και πιστοποιούν τους εγκαταστάτες και τα συνεργεία που μπορούν να διεξάγουν εγκαταστάσεις, ελέγχους, επιθεωρήσεις και επισκευές σε συσκευές ελέγχου.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εγκαταστάτες και τα συνεργεία είναι επαρκή από πλευράς προσόντων και αξιόπιστα. Προς το σκοπό αυτό, καθορίζουν και δημοσιεύουν δέσμη σαφών εθνικών διαδικασιών και διασφαλίζουν ότι πληρούνται τα κάτωθι ελάχιστα κριτήρια:
 - α) το προσωπικό είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο·

- β) διατίθεται ο αναγκαίος εξοπλισμός διεξαγωγής των σχετικών δοκιμών και εργασιών.
 - γ) οι εγκαταστάτες και τα συνεργεία έχουν εχέγγυα αξιοπιστίας.
3. Οι έλεγχοι εγκεκριμένων εγκαταστατών ή συνεργείων διεξάγονται ως εξής:
- α) Εγκεκριμένοι εγκαταστάτες ή συνεργεία υπόκεινται σε ετήσιο έλεγχο των διαδικασιών που εφαρμόζουν κατά τον χειρισμό της συσκευής ελέγχου. Ο έλεγχος εστιάζεται ιδιαίτερα στα λαμβανόμενα μέτρα ασφαλείας και τον χειρισμό των καρτών από το συνεργείο.
 - β) Αιφνίδιοι τεχνικοί έλεγχοι εγκεκριμένων εγκαταστατών ή συνεργείων πραγματοποιούνται επίσης για να ελέγχονται οι διενεργούμενες βαθμονομήσεις και τοποθετήσεις. Οι εν λόγω έλεγχοι καλύπτουν ετησίως τουλάχιστον το 10% των εγκεκριμένων συνεργείων.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέπονται συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ εγκαταστατών ή συνεργείων και μεταφορικών επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, εφόσον μεταφορική επιχείρηση δραστηριοποιείται και ως εγκεκριμένος εγκαταστάτης ή συνεργείο, δεν επιτρέπεται να τοποθετεί και να βαθμονομεί συσκευές ελέγχου στα οχήματά της.
5. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαβιβάζουν στην Επιτροπή τους καταλόγους με τους εγκεκριμένους εγκαταστάτες ή συνεργεία και τις κάρτες που τους έχουν χορηγήσει, όπως επίσης αντίγραφο των σημάτων και των αναγκαίων πληροφοριών για τα χρησιμοποιηθέντα ηλεκτρονικά δεδομένα ασφαλείας. Η Επιτροπή δημοσιεύει τους καταλόγους με τους εγκεκριμένους εγκαταστάτες ή συνεργεία στον δικτυακό της τόπο.
6. Τα κράτη μέλη αποσύρουν έγκριση, προσωρινά ή μόνιμα, εγκαταστατών ή συνεργείων που δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με βάση τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 20 *Κάρτες συνεργείων*

1. Η περίοδος διοικητικής ισχύος των καρτών συνεργείων δεν υπερβαίνει το ένα έτος.
2. Εάν κάρτα συνεργείου παραταθεί, φθαρεί, δυσλειτουργεί, απολεσθεί ή κλαπεί, η αρχή χορηγεί κάρτα σε αντικατάσταση της παλαιάς εντός προθεσμίας πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή σχετικής εμπεριστατωμένης αίτησης. Η εκδίδουσα την κάρτα αρχή διατηρεί μητρώο των καρτών που απωλέσθηκαν, εκλάπησαν ή είναι ελαττωματικές.
3. Εφόσον κράτος μέλος αποσύρει έγκριση εγκαταστάτη ή συνεργείου όπως ορίζει το άρθρο 19, αποσύρει επίσης τις κάρτες συνεργείου που του έχει χορηγήσει.
4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να αποφευχθεί η παραποίηση καρτών συνεργείων που έχουν χορηγηθεί σε εγκεκριμένους εγκαταστάτες και συνεργεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Κάρτες οδηγού

Άρθρο 21

Έκδοση κάρτας οδηγού

1. Η κάρτα οδηγού εκδίδεται κατόπιν αίτησης του οδηγού από την οικεία αρχή του κράτους μέλους όπου έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του. Εκδίδεται εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αίτησης από την αρμόδια αρχή.
2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «συνήθης τόπος κατοικίας» νοείται ο τόπος όπου διαμένει συνήθως ένα άτομο, 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 όπου κατοικεί· ωστόσο, ο συνήθης τόπος κατοικίας 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 διαφόρους τόπους ευρισκόμενους 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 κράτος μέλος για την εκτέλεση αποστολής καθορισμένης διάρκειας.
3. Οι οδηγοί αποδεικνύουν με κάθε κατάλληλο τρόπο τον τόπο συνήθους κατοικίας τους, ιδίως με το δελτίο ταυτότητάς τους ή με οποιοδήποτε άλλο έγκυρο έγγραφο. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που εξέδωσε την κάρτα οδηγού αμφιβάλλουν για την εγκυρότητα της δήλωσης σχετικά με τη συνήθη τόπο κατοικίας, ή για ορισμένους ειδικούς ελέγχους, μπορούν να ζητούν συμπληρωματικά πληροφοριακά ή αποδεικτικά στοιχεία.
4. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που εξέδωσε την κάρτα οδηγού λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι ο αιτών δεν είναι ήδη κάτοχος κάρτας οδηγού σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος IB.
5. Η μέγιστη διάρκεια διοικητικής ισχύος της κάρτας οδηγού είναι πέντε έτη.
6. Έγκυρη κάρτα οδηγού αποσύρεται ή αναστέλλεται μόνον εφόσον η αρμόδια αρχή κράτους μέλους διαπιστώσει ότι η κάρτα έχει παραποιηθεί ή ότι ο οδηγός χρησιμοποιεί κάρτα της οποίας δεν είναι κάτοχος ή ότι η κάρτα έχει χορηγηθεί βάσει ψευδών δηλώσεων ή/και παραποιημένων εγγράφων. Εάν τα προαναφερόμενα μέτρα αναστολής ή απόσυρσης ληφθούν από άλλο κράτος μέλος από εκείνο που έχει χορηγήσει την κάρτα, το άλλο κράτος μέλος αποστέλλει την κάρτα στις αρχές του κράτους μέλους που την έχουν χορηγήσει και αναφέρει τους λόγους της επιστροφής της.
7. Οι κάρτες οδηγού χορηγούνται μόνο στους αιτούντες που υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

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

Άρθρο 22
Χρήση της κάρτας οδηγού

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

Άρθρο 23
Ανανέωση της κάρτας οδηγού

1. Εφόσον οδηγός επιθυμεί την ανανέωση της κάρτας οδηγού υποβάλλει αίτηση στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του το αργότερο 15 εργάσιμες ημέρες πριν από την ημερομηνία λήξης της κάρτας.
2. Εφόσον οι αρχές του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας είναι διαφορετικές από τις αρχές έκδοσης της κάρτας και εφόσον ζητείται ανανέωση της κάρτας οδηγού από τις αρχές του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας, οι εν λόγω αρχές ενημερώνουν τις αρχές έκδοσης της παλαιάς κάρτας για τους λόγους ανανέωσής της.
3. Εφόσον ζητείται ανανέωση κάρτας της οποίας η ισχύς πρόκειται να λήξει, η αρμόδια αρχή χορηγεί νέα κάρτα πριν την λήξη της παλαιάς, με την προϋπόθεση ότι η αίτηση της έχει υποβληθεί εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 24
Κάρτες οδηγού που εκλάπησαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές

1. Η εκδίδουσα αρχή τηρεί αρχεία με τις χορηγηθείσες κάρτες οδηγού που εκλάπησαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές επί διάστημα τουλάχιστον αντίστοιχο της διάρκειας διοικητικής ισχύος τους.
2. Εάν κάρτα οδηγού φθαρεί ή παρουσιάζει ελάττωμα, ο οδηγός την επιστρέφει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας του. Κλοπή της κάρτας οδηγού πρέπει να δηλώνεται επίσημα στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου εκλάπη η κάρτα.
3. Απώλεια της κάρτας οδηγού πρέπει να δηλώνεται επίσημα στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους έκδοσης και στις αρχές του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας, αν είναι διαφορετικό.
4. Σε περίπτωση φθοράς, δυσλειτουργίας ή απώλειας ή κλοπής της κάρτας οδηγού, ο οδηγός υποβάλλει αίτηση, εντός επτά ημερολογιακών ημερών, για την αντικατάστασή της από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας του. Οι εν λόγω αρχές χορηγούν κάρτα αντικατάστασης εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της σχετικής αίτησης.

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

Άρθρο 25

Αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή κάρτας οδηγού

1. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία τις κάρτες οδηγού που χορηγούν.
2. Εφόσον ο κάτοχος ισχύουσας κάρτας οδηγού που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος, μεταφέρει τον συνήθη τόπο κατοικίας του σε άλλο κράτος μέλος, επιτρέπεται να ζητήσει αντικατάσταση της κάρτας του με άλλη ισοδύναμη κάρτα οδηγού. Το κράτος μέλος που προβαίνει στην αντικατάσταση είναι αρμόδιο να ελέγξει κατά πόσον η κάρτα εξακολουθεί να ισχύει.
3. Τα κράτη μέλη που προβαίνουν σε αντικατάσταση επιστρέφουν την παλιά κάρτα στις αρχές του κράτους μέλους που τη χορήγησαν και αναφέρουν τους λόγους της επιστροφής της.
4. Εφόσον ένα κράτος μέλος αντικαταστήσει ή ανταλλάξει κάρτα οδηγού, η αντικατάσταση ή η ανταλλαγή, καθώς και κάθε μεταγενέστερη αντικατάσταση ή ανανέωση, καταχωρίζεται στο συγκεκριμένο κράτος μέλος.

Άρθρο 26

Ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για τις κάρτες οδηγού

1. Για να εξασφαλισθεί ότι ο αιτών δεν είναι κάτοχος ισχύουσας κάρτας οδηγού όπως αναφέρεται στο άρθρο 21 παράγραφος 4, τα κράτη μέλη τηρούν εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα τα οποία περιέχουν τις εξής πληροφορίες για τις κάρτες οδηγού, επί περίοδο τουλάχιστον ίση με την περίοδο διοικητικής ισχύος τους:
 - το ονοματεπώνυμο του οδηγού,
 - την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης του οδηγού,
 - τον αριθμό της άδειας οδήγησης και τη χώρα έκδοσής της (εφόσον υπάρχει),
 - το καθεστώς της κάρτας οδηγού.
2. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν τη διασύνδεση των ηλεκτρονικών μητρώων και την πρόσβαση σε αυτά σε όλη την Ένωση.
3. Κατά την έκδοση, την ανανέωση ή την αντικατάσταση κάρτας οδηγού, τα κράτη μέλη ελέγχουν μέσω της ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων ότι ο οδηγός δεν είναι ήδη κάτοχος άλλης ισχύουσας κάρτας οδηγού. Τα ανταλλασσόμενα δεδομένα περιορίζονται στα δεδομένα που είναι αναγκαία για τον έλεγχο αυτό.

4. Οι ελεγκτές επιτρέπεται να έχουν πρόσβαση στο ηλεκτρονικό μητρώο, ώστε να ελέγχουν το καθεστώς της κάρτας οδηγού.
5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των κοινών διαδικασιών και των προδιαγραφών που είναι απαραίτητες για τη διασύνδεση που αναφέρεται στην παράγραφο 2, καθώς και για τον καθορισμό του μορφοτύπου των ανταλλασσόμενων δεδομένων, των τεχνικών διαδικασιών ηλεκτρονικής διερεύνησης των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων, των διαδικασιών πρόσβασης και των μηχανισμών ασφαλείας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με την εξεταστική διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 40 παράγραφος 3.

Άρθρο 27

Ενσωμάτωση της κάρτας οδηγού στην άδεια οδήγησης

Οι κάρτες οδηγού εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου μέχρι τις 18 Ιανουαρίου 2018. Από τις 19 Ιανουαρίου 2018, οι κάρτες οδηγού ενσωματώνονται στις άδειες οδήγησης και εκδίδονται, ανανεώνονται, ανταλλάσσονται και αντικαθίστανται σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2006/126/EK.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

Χρήση της συσκευής

Άρθρο 28

Ορθή χρήση της συσκευής ελέγχου

1. Η μεταφορική επιχείρηση, ο ιδιοκτήτης του οχήματος και οι οδηγοί μεριμνούν για την ορθή λειτουργία και χρήση της συσκευής ελέγχου και της κάρτας οδηγού, εφόσον ο οδηγός καλείται να οδηγήσει όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα IB.
2. Απαγορεύεται η παραποίηση, η απόκρυψη, η διαγραφή ή η καταστροφή δεδομένων που έχουν καταγραφεί στο φύλλο καταγραφής, αποθηκευθεί στη συσκευή ελέγχου ή την κάρτα οδηγού, καθώς και των εκτυπώσεων από την κατά το παράρτημα IB συσκευή ελέγχου. Απαγορεύεται επίσης κάθε επέμβαση στη συσκευή ελέγχου, το φύλλο καταγραφής ή την κάρτα οδηγού που θα είχε ως συνέπεια την παραποίηση, τη διαγραφή ή την καταστροφή δεδομένων ή/και εκτυπωμένων πληροφοριών. Στο όχημα δεν βρίσκεται κανένα τεχνικό μέσο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για τέτοιες επεμβάσεις.
3. Τα οχήματα εξοπλίζονται μόνον με ένα συγκρότημα συσκευής ελέγχου, εκτός της περίπτωσης των δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας που αναφέρονται στο άρθρο 16.
4. Τα κράτη μέλη απαγορεύουν την παραγωγή, διανομή, διαφήμιση ή/και πώληση συσκευών που κατασκευάζονται ή/και προορίζονται για την παραποίηση συσκευής ελέγχου.

Άρθρο 29
Ευθύνη της μεταφορικής επιχείρησης

1. Η μεταφορική επιχείρηση χορηγεί επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής στους οδηγούς οχημάτων εξοπλισμένων με συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα Ι , λαμβάνοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα αυτών των φύλλων, τη διάρκεια της υπηρεσίας και τη ενδεχόμενη ανάγκη αντικατάστασης των φύλλων που ενδεχομένως φθάρηκαν ή κατασχέθηκαν από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή. Η μεταφορική επιχείρηση χορηγεί στους οδηγούς μόνο φύλλα καταγραφής εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα να χρησιμοποιηθούν στη συσκευή του οχήματος.

Εφόσον το όχημα διαθέτει συσκευή ελέγχου σύμφωνα με το παράρτημα ΙΒ, η μεταφορική επιχείρηση και ο οδηγός μεριμνούν ώστε, με βάση τη διάρκεια της υπηρεσίας, η αναφερόμενη στο παράρτημα ΙΒ εκτύπωση κατόπιν εντολής να είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ορθά σε περίπτωση επιθεώρησης.

2. Η μεταφορική επιχείρηση τηρεί αρχείο των φύλλων καταγραφής και των εκτυπώσεών τους, εφόσον πραγματοποιήθηκαν εκτυπώσεις προς συμμόρφωση με το άρθρο 31, σε χρονολογική σειρά και σε αναγνώσιμη μορφή για διάστημα τουλάχιστον ενός έτους μετά τη χρήση τους και χορηγεί αντίγραφα στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που τα ζητούν. Η μεταφορική επιχείρηση παραδίδει επίσης αντίγραφα των δεδομένων που έχουν τηλεφορτωθεί από τις κάρτες οδηγού στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που τα ζητούν, καθώς και τα αντίγραφα αυτά σε έντυπη μορφή. Τα φύλλα ελέγχου, τα εκτυπωμένα αντίγραφα και τα τηλεφορτωμένα δεδομένα επιδεικνύονται ή παραδίδονται σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο επιθεωρητή κατόπιν αιτήματός του.
3. Μεταφορική επιχείρηση είναι υπεύθυνη για παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού που έχουν διαπράξει οδηγοί της επιχείρησης. Με την επιφύλαξη του δικαιώματος των κρατών μελών να θεωρούν πλήρως υπεύθυνες τις επιχειρήσεις, τα κράτη μέλη δύναται να εξετάζουν κάθε αποδεικτικό στοιχείο με βάση το οποίο η μεταφορική επιχείρηση δεν είναι εύλογα δυνατό να θεωρηθεί υπεύθυνη για την παράβαση που διαπράχθηκε.

Άρθρο 30
Χρήση της κάρτας οδηγού και του φύλλου καταγραφής

1. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού παραδίδεται μόνο μετά το πέρας του ημερήσιου χρόνου εργασίας, εκτός αν η παράδοση επιτρέπεται με άλλο τρόπο. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για χρόνο μεγαλύτερο από εκείνον για τον οποίο έχουν προβλεφθεί.
2. Οι οδηγοί προστατεύουν κατάλληλα τα φύλλα καταγραφής ή τις κάρτες οδηγού και δεν χρησιμοποιούν ακάθαρτα ή φθαρμένα φύλλα καταγραφής ή κάρτες οδηγού.
3. Εάν λόγω απομάκρυνσής του από το όχημα, ο οδηγός δεν μπορεί να χειρισθεί τη συσκευή με την οποία είναι εξοπλισμένο το όχημα, οι χρονικές περιόδους της παραγράφου 5 στοιχείο β) περιπτώσεις ii) και iii):

- α) εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με κατά το παράρτημα I συσκευή ελέγχου, καταχωρίζονται στο φύλλο καταγραφής είτε χειρογράφως είτε με αυτόματη καταγραφή ή με άλλο τρόπο και χωρίς να μουτζουρωθεί το φύλλο· ή
- β) εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου κατά το παράρτημα IB, καταχωρίζονται στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταγραφής που διαθέτει η συσκευή ελέγχου.


Για τους ελέγχους, οι χρονικές περίοδοι για τις οποίες δεν έχει καταγραφεί δραστηριότητα θεωρούνται περίοδοι ανάπαυσης ή διαλείμματα. Οι οδηγοί δεν υποχρεούνται να καταγράφουν τις ημερήσιες ή εβδομαδιαίες περιόδους ανάπαυσης όταν δεν επιβαίνουν στο όχημα.


4. Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός οδηγοί σε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου κατά το παράρτημα IB, κάθε οδηγός εξασφαλίζει ότι η κάρτα οδηγού που διαθέτει εισάγεται στη σωστή σχισμή του ταχογράφου.


Σε περίπτωση που υπάρχουν περισσότεροι του ενός οδηγοί σε όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου κατά το παράρτημα IB, οι οδηγοί κάνουν τις απαραίτητες αλλαγές στα φύλλα καταγραφής, έτσι ώστε οι πληροφορίες του τμήματος II, στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος I να καταγράφονται στο φύλλο καταγραφής του οδηγού που οδηγεί πράγματι τη στιγμή εκείνη.


5. Οι οδηγοί:

- α) εξασφαλίζουν ότι ο χρόνος που καταγράφεται στο φύλλο αντιστοιχεί στην επίσημη ώρα της χώρας όπου έχει ταξινομηθεί το όχημα·
- β) χειρίζονται τους μηχανισμούς μεταγωγής της συσκευής έτσι ώστε οι κάτωθι χρονικές περίοδοι να καταγράφονται χωριστά και ευκρινώς:

i) με το σύμβολο  : ο χρόνος οδήγησης·

ii) με το σύμβολο  : «άλλη εργασία», που υπονοεί κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός της οδήγησης, όπως ορίζει το άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵, καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών,

iii) με το σύμβολο  : η «διαθεσιμότητα», όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο β) της οδηγίας 2002/15/EK·

iv) με το σύμβολο  : διάλειμμα ή ανάπαυση.

6. Κάθε οδηγός οφείλει να εισάγει στο φύλλο καταγραφής τις ακόλουθες πληροφορίες:

²⁵ EE L 80 της 23.3.2002, σ. 35.

- α) κατά την έναρξη της χρήσης του φύλλου — το ονοματεπώνυμό του·
- β) την ημερομηνία και τον τόπο έναρξης και λήξης της χρήσης του φύλλου·
- γ) τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος στο οποίο εκτελεί υπηρεσία, τόσο πριν από το πρώτο ταξίδι που καταγράφεται στο φύλλο και, στη συνέχεια, σε περίπτωση αλλαγής οχήματος, κατά τη διάρκεια της χρήσης του φύλλου·
- δ) την ένδειξη του χιλιομετρητού:
 - i) κατά την έναρξη του πρώτου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο·
 - ii) στο τέλος του τελευταίου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο·
 - iii) σε περίπτωση αλλαγής οχήματος κατά τη διάρκεια εργάσιμης ημέρας, την ένδειξη στο πρώτο όχημα στο οποίο ο οδηγός ανέλαβε υπηρεσία και την ένδειξη στο επόμενο όχημα·
- ε) την ώρα τυχόν αλλαγής οχήματος.

7. Ο οδηγός εισάγει στη συσκευή ελέγχου κατά το παράρτημα IB, το σύμβολο της χώρας όπου αρχίζει και το σύμβολο της χώρας όπου περατώνεται ο ημερήσιος χρόνος εργασίας του. Ωστόσο, κράτος μέλος επιτρέπεται να επιβάλλει στους οδηγούς οχημάτων που πραγματοποιούν εγχώριες μεταφορές, να προσθέτουν στο σύμβολο της χώρας λεπτομερέστερους γεωγραφικούς προσδιορισμούς, με την προϋπόθεση ότι το κράτος μέλος τους έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή πριν από την 1^η Απριλίου 1998.

Δεν είναι απαραίτητο οι οδηγοί να εισάγουν τις πληροφορίες αυτές εφόσον η συσκευή ελέγχου καταγράφει αυτόματα τα δεδομένα θέσης που αναφέρονται στο άρθρο 4.

Άρθρο 31

Φθαρμένες κάρτες οδηγού ή φύλλα καταγραφής

1. Σε περίπτωση που φύλλο ή κάρτα οδηγού με καταγραφές φθαρεί, οι οδηγοί προσαρτούν το φθαρμένο φύλλο ή την κάρτα οδηγού στο εφεδρικό φύλλο που χρησιμοποιείται για την αντικατάστασή του.
2. Εφόσον κάρτα οδηγού έχει φθαρεί, δυσλειτουργεί, απολεσθεί ή κλαπεί, ο οδηγός:
 - α) στην αρχή της διαδρομής του, εκτυπώνει τα στοιχεία του οχήματος που οδηγούν και καταγράφουν στο εν λόγω τυπωμένο αντίγραφο:
 - i) στοιχεία που καθιστούν δυνατή την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), καθώς και της υπογραφής του·
 - ii) τις περιόδους που αναφέρονται στο άρθρο 30 παράγραφος 5 στοιχείο β), περιπτώσεις ii), iii) και iv)·

- β) στο τέλος της διαδρομής του, εκτυπώνει τις πληροφορίες για τις χρονικές περιόδους που καταγράφηκαν από τη συσκευή ελέγχου, καταγράφει τυχόν περιόδους εκτέλεσης άλλης εργασίας, διαθεσιμότητας από την αρχή της διαδρομής, εφόσον δεν έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου, και σημειώνει στο εν λόγω έγγραφο λεπτομέρειες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), καθώς και της υπογραφής του οδηγού.

Άρθρο 32
Αρχεία του οδηγού

1. Εφόσον οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με συσκευή ελέγχου κατά το παράρτημα I, ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε του ζητηθεί από επιθεωρητή:
 - i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας ημέρας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες 28 ημέρες·
 - ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει· και
 - iii) κάθε χειρόγραφο καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.
2. Εφόσον οδηγός οδηγεί όχημα εξοπλισμένο με κατά το παράρτημα IB συσκευή ελέγχου, ο οδηγός είναι σε θέση να επιδεικνύει, όποτε του ζητηθεί από επιθεωρητή:
 - i) την κάρτα οδηγού,
 - ii) κάθε χειρόγραφο καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006,
 - iii) τα φύλλα καταγραφής που αντιστοιχούν στη χρονική περίοδο της περίπτωσης ii), κατά τη διάρκεια της οποίας οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με κατά το παράρτημα I συσκευή ελέγχου.
3. Εξουσιοδοτημένος επιθεωρητής μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) 561/2006 με ανάλυση των φύλλων καταγραφής, των εικονιζόμενων ή εκτυπωμένων δεδομένων που έχουν καταγραφεί από τη συσκευή ελέγχου ή από την κάρτα οδηγού ή, ελλείψει αυτών, με ανάλυση οιοδήποτε συνοδευτικού εγγράφου που δικαιολογεί μη τήρηση της συμμόρφωσης προς διάταξη, όπως εκείνες που προβλέπονται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 και άρθρο 33 παράγραφος 3.

Άρθρο 33
Διαδικασίες σε περίπτωση δυσλειτουργίας της συσκευής

1. Σε περίπτωση βλάβης ή ελαττωματικής λειτουργίας της συσκευής ελέγχου, η μεταφορική επιχείρηση μεριμνά ώστε να επισκευαστεί από εξουσιοδοτημένο εγκαταστάτη ή συνεργείο, το συντομότερο δυνατόν.

Αν το όχημα δεν είναι δυνατόν να επιστρέψει στις εγκαταστάσεις της επιχείρησης εντός μιας εβδομάδας από την ημέρα της βλάβης ή της διαπίστωσης της ελαττωματικής λειτουργίας, η επισκευή πρέπει να γίνει καθ'οδόν.

Τα κράτη μέλη δύνανται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37, να εξουσιοδοτήσουν τις αρμόδιες αρχές να απαγορεύσουν τη χρήση του οχήματος σε περιπτώσεις που η βλάβη ή η ελαττωματική λειτουργία δεν επισκευάστηκε όπως προβλέπεται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο.

2. Κατά τη διάρκεια της βλάβης ή της δυσλειτουργίας της συσκευής ελέγχου, οι οδηγοί σημειώνουν τα δεδομένα που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), και τα υπογράφουν, όπως επίσης σημειώνουν τις πληροφορίες για τις διάφορες χρονικές περιόδους που δεν καταγράφονται ή δεν εκτυπώνονται ορθά από τη συσκευή ελέγχου:
 - α) στο φύλλο ή τα φύλλα καταγραφής, ή
 - β) σε προσωρινό φύλλο που προσαρτάται στο φύλλο καταγραφής ή τηρείται μαζί με την κάρτα οδηγού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Προστασία δεδομένων, επιβολή και κυρώσεις

Άρθρο 34

Προστασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η επεξεργασία προσωπικών δεδομένων στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού πραγματοποιείται σύμφωνα με τις οδηγίες 95/46/EK και 2002/58/EK και υπό την επίβλεψη της δημόσιας ανεξάρτητης αρχής του κράτους μέλους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 28 της οδηγίας 95/46/EK.
2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι προστατεύονται τα προσωπικά δεδομένα που αφορούν:
 - τη χρήση παγκοσμίου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) για την καταγραφή των δεδομένων θέσης που αναφέρονται στο άρθρο 4,
 - τη χρήση εξ αποστάσεως επικοινωνίας με σκοπό τον έλεγχο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5,
 - τη χρήση συσκευής ελέγχου με εναρμονισμένη διεπαφή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6,
 - την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών μέσω της κάρτας οδηγού, όπως αναφέρεται στο άρθρο 26,

- την τήρηση αρχείων από τις μεταφορικές επιχειρήσεις, όπως αναφέρεται στο άρθρο 29.
3. Η συσκευή ελέγχου που αναφέρεται στο παράρτημα IB σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ιδιωτική ζωή. Πραγματοποιείται επεξεργασία μόνον των δεδομένων που είναι απολύτως αναγκαία.
 4. Οι ιδιοκτήτες των οχημάτων ή/και οι μεταφορικές επιχειρήσεις συμμορφώνονται, κατά περίπτωση, προς τις σχετικές διατάξεις για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Άρθρο 35 *Εκπαίδευση των ελεγκτών*

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές εκπαιδεύονται κατάλληλα για να αναλύουν τα καταγραφόμενα δεδομένα και να ελέγχουν τη συσκευή ελέγχου.
2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τις απαιτήσεις εκπαίδευσης των ελεγκτών τους έως [6 μήνες από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού].
3. Η Επιτροπή λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με τη μεθοδολογία της αρχικής και της συνεχούς εκπαίδευσης των ελεγκτών, καθώς και σχετικά με τις τεχνικές στόχευσης των ελέγχων και ανίχνευσης συσκευών παραποίησης και απάτης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 40 παράγραφος 2.

Άρθρο 36 *Αμοιβαία συνδρομή*

Τα κράτη μέλη παρέχουν αμοιβαία συνδρομή για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς αυτόν.

Στο πλαίσιο της ανωτέρω αμοιβαίας συνδρομής, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αποστέλλουν ιδίως μεταξύ τους σε τακτική βάση όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες για παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού από εγκαταστάτες και συνεργεία, και τις τυχόν κυρώσεις που επιβλήθηκαν για τις παραβιάσεις αυτές.

Άρθρο 37 *Κυρώσεις*

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την επιβολή τους. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και δεν εισάγουν διακρίσεις. Για τα συνεργεία που έχουν παραβιάσει τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού, μεταξύ των κυρώσεων περιλαμβάνεται η ακύρωση έγκρισης και η απόσυρση της κάρτας του συνεργείου.

2. Για καμία παραβίαση του παρόντος κανονισμού δεν υπόκειται σε περισσότερες της μιας ποινή ή δικαστική διαδικασία.
3. Οι κυρώσεις τις οποίες επιβάλλουν τα κράτη μέλη για τις πολύ σοβαρές παραβιάσεις που ορίζονται στην οδηγία 2009/5/EK εντάσσονται στις υψηλότερες κατηγορίες κυρώσεων που εφαρμόζονται στο αντίστοιχο κράτος μέλος για παραβιάσεις της εθνικής νομοθεσίας περί οδικών μεταφορών.
4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες για τις ποινές και τις κυρώσεις έως [ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού]. Ενημερώνουν την Επιτροπή για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση των εν λόγω μέτρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

Τελικές διατάξεις

Άρθρο 38

Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο

Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει κατ'εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 39 για την προσαρμογή των παραρτημάτων I, IB και II στην τεχνική πρόοδο.

Άρθρο 39

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ'εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 4, 5, 6 και 38 ισχύει επ'αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στα άρθρα 4, 5, 6 και 38 μπορεί να ανακληθεί οποτεδήποτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ'εξουσιοδότηση πράξεων που είναι ήδη σε ισχύ.
4. Μετά τη θέσπιση μιας κατ'εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή κοινοποιεί την εν λόγω πράξη ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
5. Κατ'εξουσιοδότηση πράξη που θεσπίζεται δυνάμει των άρθρων 4, 5, 6 και 38 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο δεν προβάλλουν ενστάσεις εντός προθεσμίας 2 μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν από την λήξη της εν λόγω προθεσμίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα

την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να προβάλουν ενστάσεις. Η περίοδος παρατείνεται κατά [2 μήνες] με την πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 40 Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να παραληφθεί γραπτώς, η διαδικασία ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, εφόσον έτσι αποφασίσει, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να παραληφθεί γραπτώς, η διαδικασία ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, εφόσον έτσι αποφασίσει, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

Άρθρο 41 Φόρουμ για τον ταχογράφο

1. Συστήνεται φόρουμ για τον ταχογράφο, ώστε να υποστηριχθεί ο διάλογος σχετικά με τεχνικά θέματα της συσκευής ελέγχου μεταξύ εμπειρογνομόνων των κρατών μελών και τρίτων χωρών όπου χρησιμοποιείται η συσκευή ελέγχου με βάση την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR).
2. Τα κράτη μέλη ορίζουν από έναν εμπειρογνώμονα στο φόρουμ για τον ταχογράφο.
3. Το φόρουμ για τον ταχογράφο είναι ανοικτό στη συμμετοχή εμπειρογνομόνων από ενδιαφερόμενες χώρες μη μέλη της ΕΕ που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας.
4. Στο φόρουμ για τον ταχογράφο καλούνται ενδιαφερόμενα μέρη, εκπρόσωποι της αυτοκινητοβιομηχανίας, κατασκευαστές ταχογράφων και κοινωνικοί εταίροι.
5. Το φόρουμ για τον ταχογράφο εγκρίνει τον εσωτερικό κανονισμό του.
6. Το φόρουμ για τον ταχογράφο συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως.

Άρθρο 42
Κοινοποίηση εθνικών μέτρων

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από τον παρόντα κανονισμό το αργότερο 30 ημέρες από την ημερομηνία έκδοσής τους και για πρώτη φορά [12 μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού]».

2) Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 τροποποιείται ως εξής:

- α) Στο κεφάλαιο I Ορισμοί, το στοιχείο β) διαγράφεται.
- β) Στο κεφάλαιο III στοιχείο γ), στο σημείο 4.1, η μνεία στο «άρθρο 15 παράγραφος 3 δεύτερη περίπτωση στοιχεία β), γ) και δ) του κανονισμού» αντικαθίσταται από τη μνεία «άρθρο 30 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο στοιχεία β), γ) και δ) του κανονισμού».
- γ) Στο κεφάλαιο III στοιχείο γ), στο σημείο 4.2, η παραπομπή στο «άρθρο 15 του κανονισμού» αντικαθίσταται από την παραπομπή «άρθρο 30 του κανονισμού».
- δ) Στο κεφάλαιο IV στοιχείο α) σημείο 1 τρίτο εδάφιο, η παραπομπή στο «άρθρο 15 παράγραφος 5 του κανονισμού» αντικαθίσταται από την παραπομπή «άρθρο 30 παράγραφος 6 του κανονισμού».

3) Το παράρτημα ΙΒ του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 τροποποιείται ως εξής:

- α) Στο κεφάλαιο I Ορισμοί, τα στοιχεία ιβ), ιδ), κ), κβ), λα), λζ), μ) και μβ) διαγράφονται:
- β) Το κεφάλαιο VI τροποποιείται ως εξής:
 - (1) στην πρώτη παράγραφο, η μνεία «άρθρο 12 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2135/98» αντικαθίσταται από τη μνεία «άρθρο 24 παράγραφος 5 κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85».
 - (2) Το τμήμα 1 «Έγκριση τεχνικών και συνεργείων» απαλείφεται.
- γ) Στο κεφάλαιο VIII σημείο 271, η μνεία «άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού» αντικαθίσταται από τη μνεία «άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού».

Άρθρο 2

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 τροποποιείται ως εξής:

Η απόσταση «50 km» που αναφέρεται στα στοιχεία δ), στ) και ιζ) του άρθρου 13 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την απόσταση «100 km».

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από [ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος του].

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

,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος