

## I

(Νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 165/2014 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 4ης Φεβρουαρίου 2014

για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών

(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,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου <sup>(3)</sup> ορίζει διατάξεις σχετικά με την κατασκευή, την εγκατάσταση, τη χρήση και τη δοκιμή των ταχογράφων. Έχει τροποποιηθεί σε

μεγάλο βαθμό επανειλημμένα. Για να εξασφαλισθεί μεγαλύτερη σαφήνεια, οι κύριες διατάξεις του θα πρέπει επομένως να απλουστευθούν και να αναδιαρθρωθούν.

(2) Η πείρα έχει δείξει ότι, για να εξασφαλισθούν η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα του συστήματος ταχογράφου, θα πρέπει να βελτιωθούν ορισμένα τεχνικά στοιχεία και διαδικασίες ελέγχου.

(3) Ορισμένα οχήματα εξαιρούνται από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(4)</sup>. Για να εξασφαλισθεί συνοχή, θα πρέπει επίσης να καταστεί δυνατή η εξαίρεση των οχημάτων αυτών από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(4) Θα πρέπει να εγκατασταθούν ταχογράφοι στα οχήματα στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Ορισμένα οχήματα θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να εισαχθεί κάποια ευελιξία, δηλαδή για οχήματα με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος έως 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων που είναι απαραίτητα στον οδηγό για την εργασία του και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο σε ακτίνα 100 km από τη βάση της επιχείρησης, υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση των οχημάτων αυτών δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού. Για να εξασφαλισθεί συνοχή μεταξύ των οικείων εξαιρέσεων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τις επιχειρήσεις μεταφορών και να τηρηθούν ταυτόχρονα οι στόχοι του κανονισμού αυτού, θα πρέπει να αναθεωρηθούν ορισμένες μέγιστες επιτρεπτές αποστάσεις που καθορίζονται στις εν λόγω εξαιρέσεις.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 43 της 15.2.2012, σ. 79.

<sup>(2)</sup> Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 3ης Ιουλίου 2012 (ΕΕ C 349 Ε της 29.11.2013, σ. 105) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 15ης Νοεμβρίου 2013 (ΕΕ C 360 της 10.12.2013, σ. 66). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Ιανουαρίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8).

<sup>(4)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

- (5) Η Επιτροπή πρόκειται να εξετάσει την επέκταση της περιόδου ισχύος του προσαρμογέα για τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 έως το 2015 και πρόκειται να αναζητήσει περαιτέρω μια μακροπρόθεσμη λύση για τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1 πριν από το 2015.
- (6) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει την ενδεχόμενη προσθήκη αισθητήρων βάρους σε φορτηγά και να εκτιμήσει τη δυνατότητα των αισθητήρων βάρους να συμβάλλουν στην καλύτερη συμμόρφωση με τη νομοθεσία που διέπει τις οδικές μεταφορές.
- (7) Η χρήση ταχογράφων συνδεδεμένων με παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης αποτελεί κατάλληλο και αποδοτικό οικονομικά τρόπο αυτόματης καταγραφής της θέσης οχήματος σε ορισμένα σημεία κατά τη διάρκεια του ημερήσιου χρόνου εργασίας για την υποβοήθηση των ελεγκτών κατά τους ελέγχους και θα πρέπει επομένως να προβλεφθεί.
- (8) Στην απόφασή του επί της υπόθεσης C-394/92, *Marc Michiels* και *Geybels Transport Service* <sup>(1)</sup>, το Δικαστήριο παρέσχε ορισμό του όρου «ημερήσιος χρόνος εργασίας», και οι ελεγκτικές αρχές θα πρέπει να ερμηνεύουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού βάσει του εν λόγω ορισμού. Ο «ημερήσιος χρόνος εργασίας» αρχίζει από τη στιγμή κατά την οποία, έπειτα από εβδομαδιαία ή ημερήσια περίοδο αναπαύσεως, ο οδηγός θέτει σε λειτουργία τον ταχογράφο ή, σε περίπτωση κατανομής της ημερήσιας αναπαύσεως, από το τέλος της περιόδου αναπαύσεως διάρκειας τουλάχιστον εννέα ωρών. Ο χρόνος λήγει τη στιγμή που αρχίζει ημερήσια περίοδος αναπαύσεως ή, σε περίπτωση κατανομής της ημερήσιας αναπαύσεως, τη στιγμή που αρχίζει περίοδος αναπαύσεως που εκτείνεται σε περίοδο διάρκειας τουλάχιστον εννέα συνεχόμενων ωρών.
- (9) Σύμφωνα με την οδηγία 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>, απαιτείται τα κράτη μέλη να διεξάγουν ελάχιστο αριθμό ελέγχων καθ' οδόν. Η εξ αποστάσεως επικοινωνία μεταξύ του ταχογράφου και των ελεγκτικών αρχών για τον καθ' οδόν έλεγχο διευκολύνει τους στοχευμένους καθ' οδόν ελέγχους, καθιστώντας δυνατή τη μείωση του διοικητικού φόρτου που προκαλούν στις επιχειρήσεις μεταφορών οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι, και θα πρέπει επομένως να προβλεφθεί.
- (10) 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 και η άνοδος της ενεργειακής κατανάλωσης. Θα πρέπει επομένως να προβλεφθούν τυποποιημένες διεπαφές στον ταχογράφο, ώστε να εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητά τους με τις εφαρμογές ΕΣΜ.
- (11) Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην ανάπτυξη εφαρμογών που θα βοηθούν τους οδηγούς να ερμηνεύουν τα δεδομένα τα οποία καταγράφει ο ταχογράφος, ώστε να μπορούν να συμμορφώνονται με την κοινωνική νομοθεσία.
- (12) Η ασφάλεια του ταχογράφου και του συστήματός του είναι ουσιώδης για την παραγωγή αξιόπιστων δεδομένων. Οι κατασκευαστές θα πρέπει συνεπώς να σχεδιάζουν, να υποβάλλουν σε δοκιμή και να επανεξετάζουν συνεχώς τον ταχογράφο καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του ώστε να αποτρέπουν, να εντοπίζουν και να μετριάσουν τα τρωτά σημεία ασφαλείας του.
- (13) Οι δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας ταχογράφου που δεν έχει λάβει ακόμη έγκριση τύπου καθιστούν δυνατή τη δοκιμή της συσκευής υπό πραγματικές συνθήκες πριν καθιερωθεί ευρέως και άρα επιτρέπουν βελτιώσεις της με ταχύτερους ρυθμούς. Οι δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας θα πρέπει επομένως να επιτραπούν, με την προϋπόθεση ότι παρακολουθούνται αποτελεσματικά και ελέγχονται οι δοκιμές αυτές και η συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.
- (14) Δεδομένης της σημασίας της διατήρησης του υψηλότερου δυνατού επιπέδου ασφαλείας, τα πιστοποιητικά ασφαλείας θα πρέπει να εκδίδονται από φορέα πιστοποίησης που να αναγνωρίζεται από την επιτροπή διαχείρισης στα πλαίσια της «Συμφωνίας Αμοιβαίας Αναγνώρισης των Πιστοποιητικών Αξιολόγησης της Ασφάλειας στην Τεχνολογία των Πληροφοριών» της Ομάδας Ανώτερων Υπαλλήλων για την Ασφάλεια των Συστημάτων Πληροφοριών (SOG-IS).
- Στο πλαίσιο διεθνών σχέσεων με τρίτες χώρες, η Επιτροπή δεν αναγνωρίζει κανένα φορέα πιστοποίησης για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, αν ο εν λόγω φορέας δεν παρέχει συνθήκες αξιολόγησης της ασφαλείας παρόμοιες με αυτές που προβλέπονται δυνάμει της συμφωνίας αμοιβαίας αναγνώρισης. Σχετικά, πρέπει να ακολουθείται η γνώμη της επιτροπής διαχείρισης.
- (15) Οι εφαρμοστές και τα συνεργεία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια των ταχογράφων. Κρίνεται συνεπώς σκόπιμο να καθορισθούν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις για την αξιοπιστία, την έγκριση και τον έλεγχό τους. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την πρόληψη της σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ των εφαρμοστών ή των συνεργείων και των επιχειρήσεων μεταφορών. Κανένα στοιχείο του παρόντος κανονισμού δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διενεργούν την έγκριση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση τους μέσω των διαδικασιών που θεσπίζει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται τα ελάχιστα κριτήρια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (16) Προκειμένου να εξασφαλισθούν η αποτελεσματικότερη έρευνα και ο έλεγχος των καρτών οδηγού, καθώς και να διευκολυνθούν οι ελεγκτές στην άσκηση των καθηκόντων τους, θα πρέπει να δημιουργηθούν εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα και να προβλεφθεί η διασύνδεσή τους.

<sup>(1)</sup> Συλλογή 1994, σ. I-2497.

<sup>(2)</sup> Οδηγία 2006/22/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για καθορισμό ελάχιστων προϋποθέσεων για την εφαρμογή των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με την κοινωνική νομοθεσία όσον αφορά δραστηριότητες οδικών μεταφορών και για την κατάργηση της οδηγίας 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 35).

<sup>(3)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

- (17) Κατά τον έλεγχο της μοναδικότητας της κάρτας οδηγού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται στη σύσταση 2010/19/ΕΕ της Επιτροπής<sup>(1)</sup>.
- (18) Θα πρέπει να εξεταστεί η ιδιαίτερη περίπτωση όπου κράτος μέλος μπορεί να είναι σε θέση να εκδίδει προσωρινή, μη ανανεώσιμη κάρτα οδηγού σε οδηγό ο οποίος δεν έχει τη συνήθη διαμονή του σε κράτος μέλος ή σε κράτος που είναι συμβαλλόμενο μέρος της ευρωπαϊκής συμφωνίας της 1ης Ιουλίου 1970 περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές («συμφωνία ΑΕΤΡ»). Στις περιπτώσεις αυτές, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν καθήκον να εφαρμόζουν πλήρως τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
- (19) Επιπλέον, θα πρέπει να είναι δυνατόν ένα κράτος μέλος να χορηγεί κάρτα οδηγού σε οδηγούς που διαμένουν στο έδαφός του ακόμα και όταν οι Συνθήκες δεν εφαρμόζονται σε ορισμένα τμήματά του. Στις περιπτώσεις αυτές, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν καθήκον να εφαρμόζουν πλήρως τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
- (20) Οι ελεγκτές αντιμετωπίζουν συνεχείς προκλήσεις λόγω των αλλαγών στον ταχογράφο και των νέων τρόπων χειρισμού. Για να εξασφαλίζονται αποτελεσματικότερος έλεγχος και μεγαλύτερη εναρμόνιση των τρόπων ελέγχου σε όλη την Ένωση, θα πρέπει να υιοθετηθεί κοινή μεθοδολογία για την αρχική και τη συνεχόμενη εκπαίδευση των ελεγκτών.
- (21) Η καταγραφή δεδομένων από τον ταχογράφο, όπως και οι αναπτυσσόμενες τεχνολογίες για την καταγραφή δεδομένων θέσης, την εξ' αποστάσεως επικοινωνία και τη διαπαφή με τα ΕΣΜ συνεπάγονται την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων. Συνεπώς, θα πρέπει να εφαρμοσθούν οι σχετικοί ενωσιακοί κανόνες, ιδίως εκείνοι που θεσπίζονται με την οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(2)</sup> και η οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(3)</sup>.
- (22) Προκειμένου να επιτραπεί θεμιτός ανταγωνισμός κατά την ανάπτυξη εφαρμογών σχετικών με τον ταχογράφο, τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας που συνδέονται με τη διαβίβαση δεδομένων προς ή από τον ταχογράφο θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλους δωρεάν.
- (23) Κατά περίπτωση, τα δεδομένα που ανταλλάσσονται κατά την επικοινωνία με τις ελεγκτικές αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να πληρούν τα σχετικά διεθνή πρότυπα, όπως η δέσημη προτύπων για τις εξειδικευμένες επικοινωνίες μικρής εμβέλειας που συνέστησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης.
- (24) Για να εξασφαλισθεί θεμιτός ανταγωνισμός στην εσωτερική αγορά οδικών μεταφορών και να δοθεί σαφές μήνυμα σε οδηγούς και επιχειρήσεις μεταφορών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιβάλουν, σύμφωνα με τις κατηγορίες παραβάσεων που ορίζονται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ, αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές ποινές που να μην εισάγουν διακρίσεις, με την επιφύλαξη της αρχής της επικουρικότητας.
- (25) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι η επιλογή οχημάτων για έλεγχο διεξάγεται χωρίς να υφίστανται διακρίσεις με βάση την εθνικότητα του οδηγού ή τη χώρα έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας ή τότε τέθηκε σε κυκλοφορία το εμπορικό όχημα.
- (26) Προς όφελος της σαφούς, αποτελεσματικής, αναλογικής και ομοιόμορφης εφαρμογής των κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές, οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να εφαρμόζουν τους κανόνες με ομοιόμορφο τρόπο.
- (27) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να ενημερώνει την Επιτροπή για οποιαδήποτε ευρήματά του σχετικά με τη διαθεσιμότητα δόλιων συσκευών ή εγκαταστάσεων που επεμβαίνουν στον ταχογράφο, που περιλαμβάνουν και εκείνα που διατίθενται στο διαδίκτυο, και η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνει όλα τα άλλα κράτη μέλη σχετικά με τα εν λόγω ευρήματα.
- (28) Η Επιτροπή θα πρέπει να συνεχίσει να τηρεί το γραφείο εξυπηρέτησής της μέσω του διαδικτύου, το οποίο επιτρέπει στους οδηγούς, τις επιχειρήσεις μεταφορών, τις ελεγκτικές αρχές και εγκεκριμένους εφαρμοστές, συνεργεία και κατασκευαστές οχημάτων να απευθύνουν ερωτήσεις και ανησυχίες σχετικά με τον ψηφιακό ταχογράφο, που περιλαμβάνουν και νέες μορφές επέμβασης ή απάτης.
- (29) Με τις προσαρμογές που επήλθαν στη συμφωνία ΑΕΤΡ, η χρήση ψηφιακού ταχογράφου έχει καταστεί υποχρεωτική για τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας σε τρίτες χώρες οι οποίες έχουν υπογράψει τη συμφωνία ΑΕΤΡ. Καθώς οι εν λόγω χώρες επηρεάζονται άμεσα από τις αλλαγές που εισάγονται στον ταχογράφο με τον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να επιτραπεί η συμμετοχή τους στη συζήτηση σχετικά με τεχνικά θέματα, μεταξύ άλλων όσον αφορά στο σύστημα για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις κάρτες οδηγού και τις κάρτες συνεργείου. Θα πρέπει επομένως να οργανωθεί ένα φόρουμ για τον ταχογράφο.

(1) Σύσταση 2010/19/ΕΕ της Επιτροπής, της 13ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την ασφαλή ανταλλαγή μεταξύ των κρατών μελών των ηλεκτρονικών δεδομένων για τον έλεγχο της μοναδικότητας των καρτών οδηγού που εκδίδουν (ΕΕ L 9 της 14.1.2010, σ. 10).

(2) Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31).

(3) Οδηγία 2002/58/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2002, σχετικά με την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την προστασία της ιδιωτικής ζωής στον τομέα των ηλεκτρονικών επικοινωνιών (οδηγία για την προστασία ιδιωτικής ζωής στις ηλεκτρονικές επικοινωνίες) (ΕΕ L 201 της 31.7.2002, σ. 37).

- (30) Προκειμένου να εξασφαλισθούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με τις απαιτήσεις, τις λειτουργίες απεικόνισης και προειδοποίησης και την έγκριση τύπου του ταχογράφου, καθώς και τις λεπτομερείς διατάξεις για τους ευφυείς ταχογράφους, τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για τη διενέργεια δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας και τα έντυπα που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση των εν λόγω δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας, το τυποποιημένο έντυπο για τη γραπτή δήλωση όπου αναφέρονται οι λόγοι της αφαίρεσης των σφραγίδων, τις κοινές διαδικασίες και προδιαγραφές που απαιτούνται για τη διασύνδεση των ηλεκτρονικών μητρώων και τη μεθοδολογία για τον προσδιορισμό του περιεχομένου της αρχικής και της συνεχούς εκπαίδευσης των ελεγκτών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>.
- (31) Οι εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και οι οποίες θα αντικαταστήσουν τις διατάξεις του παραρτήματος I Β του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 καθώς και άλλα εκτελεστικά μέτρα θα πρέπει να έχουν εκδοθεί έως τις 2 Μαρτίου 2016. Ωστόσο, εάν για οποιονδήποτε λόγο οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις δεν έχουν εκδοθεί εγκαίρως, η αναγκαία συνέχεια θα πρέπει να εξασφαλιστεί με μεταβατικά μέτρα.
- (32) Οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό δεν θα πρέπει να εκδίδονται από την Επιτροπή εάν η επιτροπή που αναφέρεται στον παρόντα κανονισμό δεν εκδώσει γνώμη για το σχέδιο εκτελεστικής πράξης που έχει υποβάλει η Επιτροπή.
- (33) Στο πλαίσιο της εφαρμογής της συμφωνίας ΑETR, οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 θα πρέπει να θεωρούνται παραπομπές στον παρόντα κανονισμό. Η Ένωση θα εξετάσει τα κατάλληλα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στην Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη ώστε να εξασφαλιστεί η απαραίτητη συνοχή ανάμεσα στον παρόντα κανονισμό και τη συμφωνία ΑETR.
- (34) Ζητήθηκε η γνώμη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(2)</sup> την οποία και διατύπωσε στις 5 Οκτωβρίου 2011 <sup>(3)</sup>.
- (35) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 θα πρέπει να καταργηθεί,

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης 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 Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1).

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 37 της 10.2.2012, σ. 6.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

## ΑΡΧΕΣ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο και αρχές

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει υποχρεώσεις και απαιτήσεις σε σχέση με την κατασκευή, εγκατάσταση, χρήση, δοκιμή και τον έλεγχο των ταχογράφων που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, την οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(4)</sup> και την οδηγία 92/6/ΕΟΚ του Συμβουλίου <sup>(5)</sup>.

Οι ταχογράφοι είναι σύμφωνοι, όσον αφορά στην κατασκευή, εγκατάσταση, χρήση και δοκιμή τους, προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις προϋποθέσεις και τις απαιτήσεις υπό τις οποίες οι πληροφορίες και τα δεδομένα, εκτός των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, που καταγράφουν, επεξεργάζονται ή αποθηκεύουν οι ταχογράφοι, μπορούν να χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς πέραν του ελέγχου συμμόρφωσης με τις πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

### Άρθρο 2

#### Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ορισμοί που καθορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

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

α) «ταχογράφος» ή «συσκευή ελέγχου», εννοεί τον εξοπλισμό που προορίζεται για εγκατάσταση σε οχήματα οδικών μεταφορών για αυτόματη ή ημιαυτόματη απεικόνιση, καταγραφή, εκτύπωση, αποθήκευση και έκδοση στοιχείων που αφορούν στην κίνηση, περιλαμβανομένης της ταχύτητας, αυτών των οχημάτων, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3, και στοιχεία για ορισμένες περιόδους δραστηριότητας των οδηγών τους,

β) «μονάδα επί οχήματος», εννοεί τον ταχογράφο χωρίς τον αισθητήρα κίνησης και τα καλώδια που συνδέουν τον αισθητήρα κίνησης. Η μονάδα επί οχήματος επιτρέπεται να απαρτίζεται από μία ή περισσότερες μονάδες καταναμημένες εντός του οχήματος, με την προϋπόθεση ότι είναι σύμφωνες προς τις απαιτήσεις ασφαλείας του παρόντος κανονισμού· η μονάδα επί οχήματος περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, μια μονάδα επεξεργασίας, μια μνήμη δεδομένων, μια λειτουργία μέτρησης του χρόνου, δύο διατάξεις διασύνδεσης έξυπνης κάρτας για τον οδηγό και τον συνοδηγό, ένα εκτυπωτή, μια μονάδα ένδειξης, συνδέσμους και εξοπλισμό για την εισαγωγή δεδομένων από τον χρήστη,

<sup>(4)</sup> Οδηγία 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ L 80 της 23.3.2002, σ. 35).

<sup>(5)</sup> 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 2.3.1992, σ. 27).

- γ) «αισθητήρας κίνησης», εννοεί το δομικό μέρος του ταχογράφου που εκπέμπει αντιπροσωπευτικό σήμα της ταχύτητας του οχήματος και/ή της διανυόμενης απόστασης,
- δ) «κάρτα ταχογράφου», εννοεί την ευφυή κάρτα προοριζόμενη να χρησιμοποιείται μαζί με τον ταχογράφο, η οποία επιτρέπει την ταυτοποίηση από τον ταχογράφο του ρόλου του κατόχου της και την τηλεφόρτωση και αποθήκευση δεδομένων,
- ε) «φύλλο καταγραφής», εννοεί το φύλλο που προορίζεται για την αναφορά και τη διατήρηση καταγραφόμενων δεδομένων, το οποίο τοποθετείται σε αναλογικό ταχογράφο και επί του οποίου οι μηχανισμοί εγγραφής του αναλογικού ταχογράφου καταγράφουν συνεχόμενα τις πληροφορίες που πρέπει να καταγράφονται,
- στ) «κάρτα οδηγού», εννοεί την κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρχές κράτους μέλους σε συγκεκριμένο οδηγό, η οποία ταυτοποιεί τον οδηγό και επιτρέπει την αποθήκευση δεδομένων της δραστηριότητας του οδηγού,
- ζ) «αναλογικός ταχογράφος», εννοεί τον ταχογράφο που χρησιμοποιεί φύλλο καταγραφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό,
- η) «ψηφιακός ταχογράφος», εννοεί τον ταχογράφο που χρησιμοποιεί κάρτα ταχογράφου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό,
- θ) «κάρτα ελέγχου», εννοεί την κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρχές κράτους μέλους σε αρμόδια εθνική ελεγκτική αρχή, η οποία ταυτοποιεί τον ελεγκτικό φορέα και προαιρετικά τον ελεγκτή και επιτρέπει την πρόσβαση στα δεδομένα αποθηκευμένα στη μνήμη δεδομένων ή στις κάρτες οδηγού και, προαιρετικά, στις κάρτες συνεργείου για ανάγνωση, εκτύπωση και/ή τηλεφόρτωσή τους,
- ι) «κάρτα επιχείρησης», εννοεί την κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρχές κράτους μέλους σε μια επιχείρηση μεταφορών η οποία χρειάζεται να χρησιμοποιεί οχήματα εξοπλισμένα με ταχογράφο, που ταυτοποιεί την επιχείρηση μεταφορών και επιτρέπει την απεικόνιση, τηλεφόρτωση και εκτύπωση των αποθηκευμένων στον ταχογράφο δεδομένων, τα οποία έχουν ασφαλισθεί από την εν λόγω επιχείρηση μεταφορών,
- ια) «κάρτα συνεργείου», εννοεί την κάρτα ταχογράφου που εκδίδουν οι αρχές κράτους μέλους στο εγκεκριμένο προσωπικό ενός κατασκευαστή ταχογράφων, εφαρμοστή, κατασκευαστή οχημάτων ή εγκεκριμένο από το συγκεκριμένο κράτος μέλος συνεργείο, η οποία ταυτοποιεί τον κάτοχο της κάρτας και επιτρέπει τη δοκιμή, βαθμονόμηση και ενεργοποίηση των ταχογράφων και/ή την τηλεφόρτωση δεδομένων από αυτούς,
- ιβ) «ενεργοποίηση», το στάδιο κατά το οποίο ο ταχογράφος τίθεται σε πλήρη λειτουργία και θέτει σε εφαρμογή όλες του τις λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργιών ασφάλειας, μέσω της χρήσης κάρτας συνεργείου,
- ιγ) «βαθμονόμηση» ψηφιακού ταχογράφου, εννοεί την επικαιροποίηση ή επιβεβαίωση των παραμέτρων του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων της ταυτοποίησης του οχήματος και των χαρακτηριστικών του οχήματος, για καταγραφή στη μνήμη δεδομένων μέσω της χρήσης κάρτας συνεργείου,
- ιδ) «τηλεφόρτωση» από ψηφιακό ταχογράφο, εννοεί την αντιγραφή, μαζί με την ψηφιακή υπογραφή, μέρους ή πλήρους συνόλου αρχείων δεδομένων που έχουν καταγραφεί στη μνήμη δεδομένων της μονάδας επί οχήματος ή στη μνήμη κάρτας ταχογράφου, με την προϋπόθεση ότι η διαδικασία αυτή δεν αλλοιώνει ούτε διαγράφει αποθηκευμένα δεδομένα,
- ιε) «συμβάν», εννοεί μια μη φυσιολογική λειτουργία η οποία ανιχνεύθηκε από τον ψηφιακό ταχογράφο και η οποία ενδεχομένως προκλήθηκε από απόπειρα εξαπάτησης,
- ιστ) «αστοχία», εννοεί μια μη φυσιολογική λειτουργία η οποία ανιχνεύθηκε από τον ψηφιακό ταχογράφο και η οποία μπορεί να προκλήθηκε από δυσλειτουργία της συσκευής ή από βλάβη,
- ιζ) «εγκατάσταση», εννοεί την προσαρμογή ταχογράφου σε ένα όχημα,
- ιη) «άκυρη κάρτα», εννοεί μια κάρτα που διαπιστώθηκε ως ελαττωματική ή που απορρίφθηκε κατά την αρχική επαλήθευση ταυτότητας ή της οποίας δεν έχει ακόμη επέλθει η ημερομηνία έναρξης ισχύος ή της οποίας έχει παρέλθει η ημερομηνία λήξης,
- ιδι) «περιοδικός έλεγχος», εννοεί το σύνολο ενεργειών που πραγματοποιούνται προκειμένου να ελεγχθεί η κανονική λειτουργία του ταχογράφου, το κατά πόσον οι ρυθμίσεις του ανταποκρίνονται στις παραμέτρους του οχήματος και το ότι δεν υπάρχουν συσκευές παραποίησης στον ταχογράφο,
- ικ) «επισκευή», εννοεί κάθε επισκευή που πραγματοποιείται σε αισθητήρα κίνησης ή σε μονάδα επί οχήματος για την οποία απαιτείται διακοπή της ηλεκτρικής τροφοδότησής τους ή αποσύνδεσή τους από άλλα δομικά στοιχεία του ταχογράφου ή το άνοιγμα του αισθητήρα κίνησης ή της μονάδας επί οχήματος,
- ικα) «έγκριση τύπου», εννοεί τη διαδικασία προκειμένου ένα κράτος μέλος να πιστοποιήσει, σύμφωνα με το άρθρο 13, ότι ο ταχογράφος, τα σχετικά δομικά στοιχεία του ή κάρτα ταχογράφου που θα εισαχθούν στην αγορά πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού,
- ικβ) «διαλειτουργικότητα», εννοεί την ικανότητα των συστημάτων και των υποκείμενων επιχειρηματικών διεργασιών να ανταλλάσσουν δεδομένα και πληροφορίες,
- ικγ) «διεπαφή», εννοεί την εγκατάσταση μεταξύ συστημάτων που παρέχει τα εφόδια μέσω των οποίων αυτά μπορούν να συνδεθούν και να αλληλεπιδράσουν,
- ικδ) «καταμέτρηση χρόνου», εννοεί τη μόνιμη ψηφιακή καταγραφή της συντονισμένης παγκόσμιας ώρας και ημερομηνίας (UTC),
- ικε) «ρύθμιση της ώρας», εννοεί την αυτόματη προσαρμογή της τρέχουσας ώρας σε τακτικά διαστήματα και με ανώτατη ανοχή ενός λεπτού ή την προσαρμογή κατά τη βαθμονόμηση,

κστ) «ανοικτό πρότυπο», εννοεί το πρότυπο που ορίζεται σε έγγραφο προδιαγραφών προτύπου που διατίθεται δωρεάν ή έναντι συμβολικού ποσού και το οποίο μπορεί να αντιγραφεί, να διανεμηθεί ή να χρησιμοποιηθεί δωρεάν ή έναντι συμβολικού ποσού.

### Άρθρο 3

#### Πεδίο εφαρμογής

1. Οι ταχογράφοι εγκαθίστανται και χρησιμοποιούνται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας από κράτος μέλος και στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές και στα οποία έχει χορηγηθεί εξαίρεση σύμφωνα με το 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 και στα οποία έχει χορηγηθεί εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006· απευθύνουν αμέσως σχετική κοινοποίηση στην Επιτροπή.

4. Δεκαπέντε έτη μετά που θα αρχίσει να ισχύει η υποχρέωση χρήσης ταχογράφου, όπως προβλέπεται στα άρθρα 8, 9 και 10, στα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά, ή που κυκλοφορούν σε άλλο κράτος μέλος εκτός του κράτους μέλους εκδόσεως της άδειας κυκλοφορίας, θα πρέπει να εγκαθίσταται σχετικός ταχογράφος.

5. Στην περίπτωση των εθνικών μεταφορών τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν την εγκατάσταση και χρήση ταχογράφων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, σε οχήματα για τα οποία δεν απαιτείται η εγκατάσταση και χρήση του, βάσει της παραγράφου 1.

### Άρθρο 4

#### Απαιτήσεις και δεδομένα προς καταγραφή

1. Οι ταχογράφοι, περιλαμβανομένων των εξωτερικών δομικών στοιχείων, οι κάρτες ταχογράφου και τα φύλλα καταγραφής, πρέπει να πληρούν αυστηρές τεχνικές και λοιπές απαιτήσεις για την ορθή εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

2. Οι ταχογράφοι και οι κάρτες ταχογράφου πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

— καταγράφουν ακριβή και αξιόπιστα τα δεδομένα σχετικά με τον οδηγό, τη δραστηριότητα του οδηγού και το όχημα,

— είναι ασφαλείς, ιδίως στο να διασφαλίζουν την ακεραιότητα και την προέλευση της πηγής των δεδομένων που καταγράφονται και ελήφθησαν από μονάδες επί οχήματος και αισθητήρες κίνησης,

— είναι διαλειτουργικοί ως προς τις διάφορες γενεές μονάδων επί οχήματος και καρτών ταχογράφου,

— επιτρέπουν τον αποτελεσματικό έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό και άλλες ισχύουσες νομικές πράξεις,

— είναι εύχρηστοι.

3. Οι ψηφιακοί ταχογράφοι καταγράφουν τα ακόλουθα δεδομένα:

α) τη διανυθείσα απόσταση και την ταχύτητα του οχήματος,

β) την καταμέτρηση του χρόνου,

γ) τα σημεία θέσης όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1,

δ) τα στοιχεία ταυτότητας του οδηγού,

ε) τη δραστηριότητα του οδηγού,

στ) τα δεδομένα ελέγχου, βαθμονόμησης και επισκευής του ταχογράφου, μεταξύ των οποίων και τα στοιχεία του συνεργείου,

ζ) τα συμβάντα και αστοχίες.

4. Οι αναλογικοί ταχογράφοι καταγράφουν τουλάχιστον τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία α), β) και ε).

5. Πρόσβαση στα δεδομένα που αποθηκεύονται στον ταχογράφο και στην κάρτα ταχογράφου δύναται να χορηγείται οποτεδήποτε:

α) στις αρμόδιες ελεγκτικές αρχές,

β) στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση μεταφορών, ώστε να μπορεί να συμμορφώνεται με τις νομικές υποχρεώσεις της, ιδίως όπως περιγράφονται στα άρθρα 32 και 33.

6. Η τηλεφόρτωση δεδομένων από επιχειρήσεις μεταφορών και οδηγούς πραγματοποιείται με ελάχιστη καθυστέρηση.

7. Τα δεδομένα που καταγράφονται από τον ταχογράφο και τα οποία μπορούν να μεταβιβασθούν μέσω ή εκτός του ταχογράφου, είτε με ασύρματο είτε με ηλεκτρονικό τρόπο, έχουν μορφή δημοσίως διαθέσιμων πρωτοκόλλων όπως ορίζονται στα ανοικτά πρότυπα.

8. Προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι ταχογράφοι και οι κάρτες ταχογράφου τηρούν τις αρχές και πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και ιδίως του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει τις λεπτομερείς διατάξεις που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος άρθρου, μεταξύ των οποίων διατάξεις που προβλέπουν τα τεχνικά μέσα για την εκπλήρωση των εν λόγω απαιτήσεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

9. Οι λεπτομερείς διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 8 βασίζονται, όπου ενδείκνυται, σε πρότυπα και εγγυώνται τη διαλειτουργικότητα και τη συμβατότητα μεταξύ των διάφορων γενεών μονάδων επί οχήματος και όλων των καρτών ταχογράφου.

#### Άρθρο 5

##### Λειτουργίες του ψηφιακού ταχογράφου

Οι ψηφιακοί ταχογράφοι διασφαλίζουν τις ακόλουθες λειτουργίες:

- μέτρηση ταχύτητας και απόστασης,
- παρακολούθηση δραστηριοτήτων οδηγού και καθεστώς οδήγησης,
- παρακολούθηση της εισαγωγής και αφαίρεσης καρτών ταχογράφου,
- καταγραφή των ιδιόχειρων καταχωρίσεων των οδηγών,
- βαθμονόμηση,
- αυτόματη καταγραφή των σημείων θέσης που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1,
- παρακολούθηση δραστηριοτήτων ελέγχου,
- ανίχνευση και καταγραφή συμβάντων και αστοχιών,
- ανάγνωση από τη μνήμη δεδομένων και καταγραφή και αποθήκευση στη μνήμη δεδομένων,
- ανάγνωση από κάρτες ταχογράφου και καταγραφή και αποθήκευση σε κάρτες ταχογράφου,
- απεικόνιση, προειδοποίηση, εκτύπωση και τηλεφόρτωση δεδομένων σε εξωτερικές συσκευές,
- ρύθμιση και μέτρηση της ώρας,
- επικοινωνία εξ αποστάσεως,
- διαχείριση των φραγών των επιχειρήσεων,
- ενσωματωμένοι έλεγχοι και αυτοέλεγχοι.

#### Άρθρο 6

##### Απεικόνιση και προειδοποίηση

1. Οι πληροφορίες που περιέχονται στους ψηφιακούς ταχογράφους και στις κάρτες ταχογράφου όσον αφορά στις δραστηριότητες του οχήματος και των οδηγών και συνοδηγών απεικονίζονται με σαφή, μη επιδεχόμενο παρερμηνεία και εργονομικό τρόπο.

2. Απεικονίζονται οι ακόλουθες πληροφορίες:

α) ώρα,

β) τρόπος λειτουργίας,

γ) δραστηριότητα οδηγού:

— εάν η τρέχουσα δραστηριότητά του είναι η οδήγηση, τον τρέχοντα χρόνο συνεχούς οδήγησης και τον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος,

— εάν η τρέχουσα δραστηριότητά του συνίσταται σε διαθεσιμότητα/άλλη εργασία/ανάπαυση ή διάλειμμα, την τρέχουσα διάρκεια της δραστηριότητας αυτής (εφόσον έχει επιλεγεί) και τον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος,

δ) δεδομένα σχετικά με προειδοποιήσεις,

ε) δεδομένα σχετικά με την πρόσβαση σε μενού δυνατοτήτων.

Επιτρέπεται να απεικονίζονται επιπλέον πληροφορίες, οι οποίες όμως πρέπει να διακρίνονται σαφώς από τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο.

3. Οι ψηφιακοί ταχογράφοι προειδοποιούν τους οδηγούς όταν ανιχνεύουν οποιοδήποτε συμβάν και/ή αστοχία, καθώς και πριν και κατά τη στιγμή που υπερβαίνουν τον μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο συνεχούς οδήγησης, ώστε να διευκολύνουν τη συμμόρφωσή τους με τη σχετική νομοθεσία.

4. Οι προειδοποιήσεις είναι οπτικές και ενδεχομένως και ακουστικές. Η προειδοποίηση έχει διάρκεια τουλάχιστον 30 δευτερολέπτων, εκτός εάν ο χρήστης, αφού την αντιληφθεί, πατήσει κάποιο κουμπί του ταχογράφου. Το αίτιο της προειδοποίησης απεικονίζεται και παραμένει εμφανές έως ότου το αντιληφθεί ο χρήστης και πατήσει συγκεκριμένο κουμπί ή δώσει συγκεκριμένη εντολή στον ταχογράφο.

5. Προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι ταχογράφοι πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου σχετικά με την απεικόνιση και τις προειδοποιήσεις, η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει τις λεπτομερείς διατάξεις που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή του άρθρου αυτού. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

## Άρθρο 7

**Προστασία δεδομένων**

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού πραγματοποιείται αποκλειστικά για σκοπούς επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, σύμφωνα με τις οδηγίες 95/46/ΕΚ και 2002/58/ΕΚ και υπό την επίβλεψη της εποπτικής αρχής του κράτους μέλους που αναφέρεται στο άρθρο 28 της οδηγίας 95/46/ΕΚ.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ιδίως ότι τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα προστατεύονται έναντι άλλων χρήσεων πέραν εκείνων που συνδέονται άμεσα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, σύμφωνα με την παράγραφο 1, όσον αφορά:

- τη χρήση παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) για την καταγραφή των δεδομένων θέσης που αναφέρονται στο άρθρο 8,
- τη χρήση εξ αποστάσεως επικοινωνίας με σκοπό τον έλεγχο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9,
- τη χρήση ταχογράφου με διεπαφή, όπως αναφέρεται στο άρθρο 10,
- την ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις κάρτες οδηγού, όπως αναφέρεται στο άρθρο 31, και ιδίως οποιεσδήποτε διασυννοιακές ανταλλαγές σχετικών δεδομένων με τρίτες χώρες,
- την τήρηση αρχείων από τις επιχειρήσεις μεταφορών, όπως αναφέρεται στο άρθρο 33.

3. Οι ψηφιακοί ταχογράφοι σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να διαφυλάσσεται η ιδιωτική ζωή. Επεξεργάζονται μόνο τα δεδομένα που είναι αναγκαία για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

4. Οι ιδιοκτήτες των οχημάτων, οι επιχειρήσεις μεταφορών και κάθε άλλος σχετικός φορέας συμμορφώνονται, κατά περίπτωση, προς τις σχετικές διατάξεις για την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

**ΕΥΦΥΗΣ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΣ**

## Άρθρο 8

**Καταγραφή της θέσης του οχήματος σε ορισμένα σημεία κατά τον ημερήσιο χρόνο εργασίας**

1. Προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος συμμόρφωσης με την ισχύουσα νομοθεσία, η θέση του οχήματος καταγράφεται αυτομάτως στα ακόλουθα σημεία ή στο πλησιέστερο από αυτά σημείο όπου υπάρχει σήμα από δορυφόρο:

- στον τόπο έναρξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας,
- κάθε τρεις ώρες συσσωρευμένου χρόνου οδήγησης,

— στον τόπο λήξης της ημερήσιας περιόδου εργασίας.

Προς τον σκοπό αυτό, οχήματα για τα οποία εκδίδεται άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ταχογράφο συνδεδεμένο με υπηρεσία εντοπισμού βασισμένη σε δορυφορικό σύστημα πλοήγησης.

2. Όσον αφορά στη σύνδεση του ταχογράφου με υπηρεσία εντοπισμού βασισμένη σε δορυφορικό σύστημα πλοήγησης, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, χρησιμοποιούνται μόνο οι συνδέσεις που παρέχουν δωρεάν υπηρεσίες εντοπισμού. Κανένα στοιχείο ως προς τη θέση πέραν εκείνων που εκφράζονται, όποτε είναι δυνατόν, με γεωγραφικές συντεταγμένες για τον καθορισμό των σημείων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν αποθηκεύεται μόνιμα στον ταχογράφο. Τα δεδομένα θέσης που χρειάζεται να αποθηκευθούν προσωρινά ώστε να επιτραπεί η αυτόματη καταγραφή των σημείων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ή να υποστηριχθεί ο αισθητήρας κίνησης δεν είναι προσίτα στους χρήστες και διαγράφονται αυτόματα από τη στιγμή που δεν απαιτούνται πλέον για τον σκοπό αυτό.

## Άρθρο 9

**Έγκαιρος τηλεεντοπισμός ενδεχόμενης παραποίησης ή κατάχρησης**

1. Για να διευκολυνθούν οι αρμόδιες ελεγκτικές αρχές στους καθ' οδόν ελέγχους τους, οι ταχογράφοι οι οποίοι τοποθετούνται σε οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 μπορούν να τίθενται σε επικοινωνία με τις εν λόγω αρχές ενόσω το όχημα είναι σε κίνηση.

2. Δεκαπέντε έτη αφότου αρχίσει να ισχύει η υποχρέωση χρήσης ταχογράφου στα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά όπως προβλέπεται στο παρόν άρθρο και στα άρθρα 8 και 10, τα κράτη μέλη εφοδιάζουν επαρκώς τις ελεγκτικές αρχές τους με τον εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού που απαιτείται για τη μετάδοση των δεδομένων που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές απαιτήσεις και στρατηγικές επιβολής τους. Έως τότε, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν κατά πόσον θα εφοδιάσουν τις ελεγκτικές αρχές τους με αυτόν τον εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού.

3. Η επικοινωνία της παραγράφου 1 πραγματοποιείται με τον ταχογράφο μόνο εφόσον το ζητήσουν οι ελεγκτικές αρχές με τον εξοπλισμό τους. Η συσκευή ασφαρίζεται ώστε να διαφυλάσσονται η ακεραιότητα και η γνησιότητα της συσκευής καταγραφής και ελέγχου. Η πρόσβαση στα κοινοποιούμενα δεδομένα επιτρέπεται μόνο στις αρχές που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο των παραβάσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 και του παρόντος κανονισμού και στα συνεργεία εφόσον είναι απαραίτητο για να επαληθεύσουν την ορθή λειτουργία του ταχογράφου.

4. Τα ανταλλασσόμενα κατά την επικοινωνία δεδομένα περιορίζονται στα δεδομένα που είναι αναγκαία για στοχευμένους καθ' οδόν ελέγχους οχημάτων με ταχογράφο που έχει υποστεί ενδεχομένως παραποίηση ή κατάχρηση. Τα δεδομένα αυτά αφορούν τα ακόλουθα συμβάντα ή δεδομένα που έχει καταγράψει ο ταχογράφος:

- τελευταία απόπειρα παραβίασης της ασφάλειας,



- μέγιστη διακοπή ηλεκτρικής τροφοδοσίας,
- αστοχία αισθητήρα,
- σφάλμα δεδομένων κίνησης,
- αντικρουόμενη κίνηση οχήματος,
- οδήγηση χωρίς έγκυρη κάρτα,
- εισαγωγή κάρτας κατά τη διάρκεια της οδήγησης,
- δεδομένα ρύθμισης της ώρας,
- δεδομένα βαθμονόμησης, περιλαμβανομένων και των δεδομένων των δύο τελευταίων βαθμονομήσεων,
- αριθμός κυκλοφορίας οχήματος,
- ταχύτητα που έχει καταγράψει ο ταχογράφος.

5. Τα ανταλλασσόμενα δεδομένα χρησιμοποιούνται μόνο για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον παρόντα κανονισμό. Δεν διαβιβάζονται σε άλλες οντότητες πλην των αρχών που ελέγχουν τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης ή των δικαστικών αρχών, στο πλαίσιο διεξαγόμενης δικαστικής διαδικασίας.

6. Τα δεδομένα επιτρέπεται να αποθηκεύονται μόνο από τις ελεγκτικές αρχές επί όσο χρόνο διαρκεί ο καθ' οδόν έλεγχος και διαγράφονται το αργότερο τρεις μήνες μετά την κοινοποίησή τους, εκτός και εάν πιθανολογείται από τα δεδομένα παραποίηση ή κατάχρηση του ταχογράφου. Εάν, κατά τη διάρκεια του επακόλουθου καθ' οδόν ελέγχου, δεν επιβεβαιωθεί η παραποίηση ή η κατάχρηση, τα κοινοποιημένα δεδομένα διαγράφονται.

7. Οι επιχειρήσεις μεταφορών στις οποίες ανήκουν οχήματα είναι υπεύθυνες να ενημερώνουν τους οδηγούς σχετικά με τη δυνατότητα εξ αποστάσεως επικοινωνίας για τον σκοπό του έγκαιρου τηλεεντοπισμού ενδεχόμενης παραποίησης ή κατάχρησης του ταχογράφου.

8. Η επικοινωνία έγκαιρου τηλεεντοπισμού του τύπου που περιγράφεται στο παρόν άρθρο δεν επισύρει σε καμία περίπτωση αυτόματο πρόστιμο ή ποινή για τον οδηγό ή την επιχείρηση μεταφορών. Η αρμόδια ελεγκτική αρχή, με βάση τα ανταλλασσόμενα δεδομένα, μπορεί να αποφασίσει τη διεξαγωγή ελέγχου του οχήματος και του ταχογράφου. Το αποτέλεσμα της εξ αποστάσεως επικοινωνίας δεν εμποδίζει τις ελεγκτικές αρχές να διεξαγάγουν δειγματοληπτικούς καθ' οδόν ελέγχους με βάση το σύστημα αξιολόγησης του κινδύνου που προβλέπει το άρθρο 9 της οδηγίας 2006/22/EK.

#### Άρθρο 10

##### Διεπαφή με ευφυή συστήματα μεταφορών

Οι ταχογράφοι οχημάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας για πρώτη φορά 36 μήνες μετά την έναρξη ισχύος των λεπτομερών διατάξεων που αναφέρονται στο άρθρο 11 μπορούν να εξοπλίζονται με τυποποιημένες διεπαφές που επιτρέπουν την

επιχειρησιακή χρήση, από εξωτερική συσκευή, των δεδομένων που έχουν καταγραφεί ή παραχθεί από τον ταχογράφο, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η διεπαφή δεν θίγει την αυθεντικότητα και την ακεραιότητα των δεδομένων του ταχογράφου,
- β) η διεπαφή τηρεί τις λεπτομερείς διατάξεις του άρθρου 11,
- γ) η εξωτερική συσκευή που συνδέεται με τη διεπαφή θα έχει πρόσβαση στα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, μεταξύ των οποίων και στα δεδομένα γεωγραφικού προσδιορισμού, μόνο αφού επαληθευθεί η σύμφωνη γνώμη του οδηγού που αφορούν τα δεδομένα.

#### Άρθρο 11

##### Λεπτομερείς διατάξεις για τον ευφυή ταχογράφο

Προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι ο ευφυής ταχογράφος τηρεί τις αρχές και πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει τις λεπτομερείς διατάξεις που απαιτούνται για την ομοιόμορφη εφαρμογή των άρθρων 8, 9 και 10, εξαιρουμένων οποιωνδήποτε διατάξεων σχετικά με την καταγραφή πρόσθετων δεδομένων από τον ταχογράφο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

Οι λεπτομερείς διατάξεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο:

- α) όσον αφορά στην εκτέλεση των λειτουργιών του ευφυούς ταχογράφου οι οποίες αναφέρονται στο παρόν κεφάλαιο, περιλαμβάνουν τις αναγκαίες απαιτήσεις προκειμένου να διασφαλισθούν η ασφάλεια, η ακρίβεια και η αξιοπιστία των δεδομένων που παρέχονται στον ταχογράφο από τη δορυφορική υπηρεσία εντοπισμού και την τεχνολογία εξ αποστάσεως επικοινωνίας που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9,
- β) προσδιορίζουν τις διάφορες προϋποθέσεις και απαιτήσεις προκειμένου η δορυφορική υπηρεσία εντοπισμού και η τεχνολογία εξ αποστάσεως επικοινωνίας που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9 να είναι εξωτερικές ή ενσωματωμένες στον ταχογράφο και, αν είναι εξωτερικές, προσδιορίζουν τις προϋποθέσεις για τη χρήση του σήματος εντοπισμού από δορυφόρο ως δεύτερου αισθητήρα κίνησης,
- γ) προσδιορίζουν τα απαιτούμενα πρότυπα για τη διεπαφή που αναφέρεται στο άρθρο 10. Τα πρότυπα αυτά είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν διάταξη όσον αφορά τη διανομή δικαιωμάτων πρόσβασης για τους οδηγούς, τα συνεργεία, και τις επιχειρήσεις μεταφορών και των καθηκόντων ελέγχου των δεδομένων που καταγράφονται από τον ταχογράφο του οποίου ο έλεγχος βασίζεται σε μηχανισμό επαλήθευσης της ταυτότητας/έγκρισης που ορίζεται για τη διεπαφή, π.χ. πιστοποιητικού για κάθε επίπεδο πρόσβασης, εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

## ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ

## Άρθρο 12

## Εφαρμογές

1. Οι κατασκευαστές ή οι εντολοδόχοι τους υποβάλλουν αίτηση έγκρισης τύπου για μονάδα οχήματος, αισθητήρα κίνησης, υπόδειγμα φύλλου καταγραφής ή κάρτα ταχογράφου στις αρχές έγκρισης τύπου που έχει ορίσει κάθε κράτος μέλος προς τον σκοπό αυτό.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή έως τις 2 Μαρτίου 2015 τις ονομασίες και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών που ορίζουν όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 και τα επικαιροποιούν εν συνεχεία εφόσον χρειάζεται. Η Επιτροπή δημοσιεύει κατάλογο των εθνικών αρχών έγκρισης τύπου στον δικτυακό της τόπο και τον επικαιροποιεί εφόσον χρειάζεται.

3. Οι αιτήσεις έγκρισης τύπου συνοδεύονται από τις σχετικές προδιαγραφές, περιλαμβανομένων και των απαραίτητων πληροφοριών όσον αφορά τις σφραγίδες, και από τα πιστοποιητικά ασφαλείας, λειτουργικότητας και διαλειτουργικότητας. Τα πιστοποιητικά ασφαλείας εκδίδονται από αναγνωρισμένο φορέα πιστοποίησης που ορίζει η Επιτροπή.

Το πιστοποιητικό λειτουργίας χορηγείται στον κατασκευαστή από την αρχή έγκρισης τύπου.

Το πιστοποιητικό διαλειτουργικότητας χορηγείται από ένα μόνο εργαστήριο, υπό τον έλεγχο και την ευθύνη της Επιτροπής.

4. Όσον αφορά τον ταχογράφο, τα σχετικά δομικά στοιχεία του και την κάρτα ταχογράφου:

α) το πιστοποιητικό ασφαλείας βεβαιώνει τα ακόλουθα για τη μονάδα επί του οχήματος, τις κάρτες ταχογράφου, τον αισθητήρα κίνησης και τη σύνδεση με τον δέκτη GNSS όταν το GNSS δεν είναι ενσωματωμένο στις μονάδες επί του οχήματος:

i) τήρηση των στόχων ασφαλείας,

ii) εκπλήρωση των ακόλουθων λειτουργιών ασφαλείας: αναγνώριση και επαλήθευση ταυτότητας, έγκριση, εμπιστευτικότητα, καταλογισμός, ακεραιότητα, έλεγχος, ακρίβεια και αξιοπιστία της υπηρεσίας,

β) το πιστοποιητικό λειτουργίας βεβαιώνει ότι το αντικείμενο που υποβάλλεται σε δοκιμή πληροί τις κατάλληλες απαιτήσεις όσον αφορά τις εφαρμοζόμενες λειτουργίες, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, τα χαρακτηριστικά ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας, την εκπλήρωση των φυσικών απαιτήσεων και την τήρηση των άλλων εφαρμοστέων προτύπων,

γ) το πιστοποιητικό διαλειτουργικότητας βεβαιώνει ότι το αντικείμενο που υποβάλλεται σε δοκιμή είναι πλήρως διαλειτουργικό σε σχέση με τους απαιτούμενους ταχογράφους ή υποδείγματα καρτών ταχογράφου.

5. Οποιαδήποτε τροποποίηση στο λογισμικό ή στο υλισμικό του ταχογράφου ή στη φύση των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του γνωστοποιείται προ της εφαρμογής στις αρχές που είχαν χορηγήσει την έγκριση τύπου για τη συσκευή. Η εν λόγω αρχή επιβεβαιώνει στον κατασκευαστή τη διεύρυνση της έγκρισης τύπου ή δύναται να ζητήσει τη χρονική ενημέρωση ή την επιβεβαίωση των σχετικών πιστοποιητικών λειτουργίας, ασφαλείας και διαλειτουργικότητας.

6. Δεν επιτρέπεται η υποβολή αίτησης για τον ίδιο τύπο μονάδας οχήματος, αισθητήρα κίνησης, υποδείγματος φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου σε περισσότερα από ένα κράτη μέλη.

7. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, θεσπίζει λεπτομερείς διατάξεις για την ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

## Άρθρο 13

## Χορήγηση έγκρισης τύπου

Κράτος μέλος χορηγεί έγκριση τύπου για κάθε τύπο μονάδας επί οχήματος, αισθητήρα κίνησης, υποδείγματος φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου, εφόσον πληροί τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 11, με την προϋπόθεση ότι το κράτος μέλος είναι σε θέση να ελέγξει τη συμβατότητα της παραγωγής προς τον εγκεκριμένο τύπο.

Οποιοδήποτε τροποποιήσεις ή προσθήκες σε εγκεκριμένο υπόδειγμα πρέπει να λάβουν συμπληρωματική έγκριση τύπου από το κράτος μέλος που χορήγησε την αρχική έγκριση τύπου.

## Άρθρο 14

## Σήμα έγκρισης τύπου

Τα κράτη μέλη, για κάθε τύπο μονάδας επί οχήματος, αισθητήρα κίνησης, υποδείγματος φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου που εγκρίνουν σύμφωνα με το άρθρο 13 και το παράρτημα II, χορηγούν στον αιτούντα σήμα έγκρισης τύπου, σύμφωνα προς προκαθορισμένο υπόδειγμα. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, εγκρίνει τα εν λόγω υποδείγματα σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

## Άρθρο 15

## Έγκριση ή απόρριψη

Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου υποβλήθηκε αίτηση έγκρισης τύπου, για κάθε τύπο μονάδας επί οχήματος, αισθητήρα κίνησης, υποδείγματος φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου που εγκρίνουν, αποστέλλουν εντός ενός μηνός στις αρχές των άλλων κρατών μελών αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου, συνοδευόμενο από αντίγραφο των σχετικών προδιαγραφών, καθώς και αυτών που αφορούν τις σφραγίδες. Όπου 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 16

**Συμμόρφωση της συσκευής προς την έγκριση τύπου**

1. Εφόσον το κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση τύπου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 13, διαπιστώσει ότι μονάδες επί οχήματος, αισθητήρες κίνησης, υποδείγματα φύλλου καταγραφής ή κάρτες ταχογράφου που φέρουν το σήμα έγκρισης τύπου το οποίο έχει εγκρίνει δεν συμφωνούν με τον εγκεκριμένο τύπο, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλισθεί η συμμόρφωση της παραγωγής προς τον εγκεκριμένο τύπο. Τα μέτρα που λαμβάνονται είναι δυνατόν, αν παραστεί ανάγκη, να περιλαμβάνουν έως και την ανάκληση της έγκρισης τύπου.

2. Κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ανακαλεί την εν λόγω έγκριση, εφόσον η μονάδα επί οχήματος, ο αισθητήρας κίνησης, το υπόδειγμα φύλλου καταγραφής ή η κάρτα ταχογράφου που έχει εγκριθεί δεν συμφωνεί με τον παρόντα κανονισμό ή παρουσιάζει κατά τη χρήση ελάττωμα γενικής φύσεως, το οποίο τον καθιστά ακατάλληλο για τον σκοπό που προορίζεται.

3. Εφόσον κράτος μέλος που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου λάβει κοινοποίηση από άλλο κράτος μέλος για μία από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ή 2 λαμβάνει, κατόπιν διαβουλεύσεων με το κράτος μέλος που κοινοποιεί, τα μέτρα που προβλέπονται στις εν λόγω 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 επί οχήματος, αισθητήρα κίνησης, φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου, μέχρι νεότερης ειδοποίησης. Το ίδιο ισχύει και για τις αναφερόμενες στην παράγραφο 1 περιπτώσεις σχετικά με μονάδες επί οχήματος, αισθητήρες κίνησης, φύλλα καταγραφής ή κάρτες ταχογράφου που εξαιρέθηκαν από τον αρχικό έλεγχο ΕΕ, αν ο κατασκευαστής, κατόπιν σχετικής προειδοποίησης, δεν προσαρμόσει τη συσκευή προς το εγκεκριμένο υπόδειγμα ή προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

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

5. Αν κράτος μέλος το οποίο έχει χορηγήσει έγκριση τύπου αμφισβητεί την ύπαρξη οποιασδήποτε από τις περιπτώσεις που προσδιορίζονται στις παραγράφους 1 ή 2 και του κοινοποιούνται, 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 προθεσμίας των 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 17

**Έγκριση φύλλων καταγραφής**

1. Ο αιτών έγκριση τύπου για υπόδειγμα φύλλου καταγραφής δηλώνει στην αίτησή του τον τύπο ή τους τύπους αναλογικού ταχογράφου για τους οποίους προορίζεται να χρησιμοποιηθεί το φύλλο καταγραφής και προμηθεύει, για τη δοκιμή του φύλλου καταγραφής, κατάλληλη συσκευή του σχετικού ή των σχετικών τύπων.

2. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους αναφέρουν στο πιστοποιητικό έγκρισης του υποδείγματος φύλλου καταγραφής τον τύπο ή τους τύπους αναλογικού ταχογράφου στους οποίους το εν λόγω υπόδειγμα φύλλου καταγραφής δύναται να χρησιμοποιηθεί.

## Άρθρο 18

**Αιτιολόγηση των αποφάσεων απόρριψης**

Όλες οι κατά τον παρόντα κανονισμό αποφάσεις απόρριψης ή ανάκλησης της έγκρισης τύπου μονάδας επί οχήματος, αισθητήρα κίνησης, υποδείγματος φύλλου καταγραφής ή κάρτας ταχογράφου αιτιολογούνται δεόντως. Η απόφαση κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο, ο οποίος συγχρόνως ενημερώνεται για τις δυνατότητες άσκησης προσφυγής σύμφωνα με το δίκαιο του σχετικού κράτους μέλους και για τις προθεσμίες άσκησης των προσφυγών αυτών.

## Άρθρο 19

**Αναγνώριση έγκρισης τύπου ταχογράφων**

Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνηθούν την έκδοση άδειας κυκλοφορίας για όχημα εφοδιασμένο με ταχογράφο ή να απαγορεύσουν τη θέση σε κυκλοφορία ή τη χρήση του, για οποιονδήποτε λόγο συνδέεται με το γεγονός ότι το όχημα διαθέτει τον εξοπλισμό αυτό, εφόσον η συσκευή φέρει το σήμα έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 14 και την πινακίδα εγκατάστασης που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 4.

## Άρθρο 20

**Ασφάλεια**

1. Οι κατασκευαστές σχεδιάζουν, υποβάλλουν σε δοκιμή και επανεξετάζουν τις μονάδες επί 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 εμποδίζουν ή αποτρέπουν την ενδεχόμενη εκμετάλλυσή τους. Η συχνότητα των δοκιμών καθορίζεται από το κράτος μέλος που χορήγησε το πιστοποιητικό έγκρισης, εντός προθεσμίας που δεν υπερβαίνει τα δύο έτη.

2. Προς τον σκοπό αυτό, οι κατασκευαστές υποβάλλουν την απαραίτητη τεκμηρίωση για την ανάλυση των τρωτών σημείων στον φορέα πιστοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3.

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ο φορέας πιστοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 3 διεξάγει δοκιμές στις μονάδες επί 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.

4. Εάν, κατά τη διάρκεια των δοκιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ανιχνευθούν τρωτά σημεία σε στοιχεία του συστήματος (μονάδες επί οχήματος, αισθητήρες κίνησης και κάρτες ταχογράφου), τα εν λόγω στοιχεία δεν διατίθενται στην αγορά. Εάν ανιχνευθούν τρωτά σημεία κατά τις δοκιμές που αναφέρονται στην παράγραφο 3 για στοιχεία που διατίθενται ήδη στην αγορά, ο κατασκευαστής ή ο φορέας πιστοποίησης ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου. Οι εν λόγω αρμόδιες αρχές λαμβάνουν οποιοδήποτε μέτρο απαιτείται για να εξασφαλιστεί η αντιμετώπιση του προβλήματος, κυρίως από τον κατασκευαστή, και ενημερώνουν άμεσα την Επιτροπή σχετικά με τα διαπιστωθέντα τρωτά σημεία και με τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν ή έχουν ληφθεί ήδη, περιλαμβανομένης ενδεχομένως της ανάκλησης της έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2.

#### Άρθρο 21

##### Δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν άδεια για δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας ταχογράφων που δεν έχουν λάβει ακόμη έγκριση τύπου. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν αμοιβαία αυτές τις άδειες δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας.

2. Οι οδηγοί και οι επιχειρήσεις μεταφορών που συμμετέχουν σε δοκιμή υπό συνθήκες λειτουργίας συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Προς απόδειξη της συμμόρφωσης αυτής, οι οδηγοί ακολουθούν τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 35 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό της διαδικασίας που πρέπει να ακολουθείται στις δοκιμές υπό συνθήκες λειτουργίας και των εντύπων που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση των εν λόγω δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

##### ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ

#### Άρθρο 22

##### Εγκατάσταση και επισκευή

1. Η εγκατάσταση και επισκευή ταχογράφων επιτρέπεται μόνο από εφαρμοστές, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων που έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών προς τον σκοπό αυτό, σύμφωνα με το άρθρο 24.

2. Οι εγκεκριμένοι εφαρμοστές, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 15, εφόσον ελέγξουν ότι λειτουργεί ομαλά και ιδίως με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν είναι δυνατόν να παραποιηθούν ή να αλλοιωθούν τα καταγραφόμενα δεδομένα, σφραγίζουν τον ταχογράφο.

3. Οι εγκεκριμένοι εφαρμοστές, συνεργεία ή κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να θέσουν ειδικό σήμα στις σφραγίδες που τοποθετούν και, επιπλέον, σε ό,τι αφορά τους ψηφιακούς ταχογράφους, να εισαγάγουν τα ηλεκτρονικά δεδομένα ασφάλειας που επιτρέπουν

τη διενέργεια ελέγχων γνησιότητας. Οι αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους αποστέλλουν στην Επιτροπή το μητρώο των χρησιμοποιούμενων σημάτων και των ηλεκτρονικών δεδομένων ασφάλειας, καθώς και τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν τα ηλεκτρονικά δεδομένα ασφάλειας που χρησιμοποιήθηκαν. Η Επιτροπή οφείλει να παρέχει στα κράτη μέλη πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες εφόσον της ζητηθεί.

4. Για να πιστοποιείται ότι η εγκατάσταση του ταχογράφου πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να επικολλάται πινακίδα εγκατάστασης κατά τρόπο ώστε να είναι σαφώς ορατή και ευπρόσβλητη.

5. Τα δομικά στοιχεία του ταχογράφου θα πρέπει να σφραγίζονται όπως προσδιορίζεται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου. Θα πρέπει να σφραγίζονται οποιοδήποτε συνδέσεις με τον ταχογράφο είναι δυνητικά ευάλωτες στην παραποίηση, περιλαμβανομένης της σύνδεσης μεταξύ του αισθητήρα κίνησης και του κιβωτίου ταχυτήτων, καθώς και η πινακίδα εγκατάστασης.

Η σφραγίδα αφαιρείται ή παραβιάζεται μόνο:

— από εφαρμοστές ή συνεργεία εγκεκριμένα από τις αρμόδιες αρχές δυνάμει του άρθρου 24, με σκοπό την επισκευή, τη συντήρηση ή επαναβαθμονόμηση του ταχογράφου, ή από ελεγκτές κατάλληλα εκπαιδευμένους και, εάν απαιτείται, εγκεκριμένους για σκοπούς ελέγχου,

— για την επισκευή του οχήματος ή τη μετατροπή του που επηρεάζει τη σφραγίδα. Στις περιπτώσεις αυτές, τηρείται επί του οχήματος γραπτή δήλωση όπου σημειώνονται η ημερομηνία και η ώρα παραβίασης της σφραγίδας και αναφέρονται οι λόγοι αφαίρεσης της σφραγίδας. Η Επιτροπή θα διαμορφώσει τυποποιημένο έντυπο για τη γραπτή δήλωση μέσω εκτελεστικών πράξεων.

Σε όλες τις περιπτώσεις, οι σφραγίδες αντικαθίστανται από εγκεκριμένο εφαρμοστή ή συνεργείο χωρίς περιττή καθυστέρηση και το αργότερο εντός επτά ημερών από την αφαίρεσή τους.

Πριν από την αντικατάσταση των σφραγίδων, διενεργούνται έλεγχος και βαθμονόμηση του ταχογράφου από εγκεκριμένο συνεργείο.

#### Άρθρο 23

##### Επιθεωρήσεις των ταχογράφων

1. Οι ταχογράφοι υποβάλλονται σε περιοδική επιθεώρηση από εγκεκριμένα συνεργεία. Περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται τουλάχιστον ανά διετία.

2. Κατά τις επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ελέγχονται τουλάχιστον τα ακόλουθα:

— ότι ο ταχογράφος είναι σωστά εγκατεστημένος και κατάλληλος για το όχημα,

— ότι ο ταχογράφος λειτουργεί κανονικά,

— ότι ο ταχογράφος φέρει σήμα έγκρισης τύπου,

— ότι έχει επικολληθεί η πινακίδα εγκατάστασης,

- ότι όλες οι σφραγίδες είναι άθικτες και αποτελεσματικές,
- ότι δεν υπάρχουν συσκευές παραποίησης στον ταχογράφο ή ίχνη χρήσης τέτοιων συσκευών,
- το μέγεθος των ελαστικών και την πραγματική περιφέρεια ελαστικών των τροχών.

3. Τα συνεργεία που διενεργούν επιθεωρήσεις συντάσσουν έκθεση επιθεώρησης σε περιπτώσεις που, ως αποτέλεσμα περιοδικής επιθεώρησης ή επιθεώρησης που πραγματοποιήθηκε κατόπιν ειδικού αιτήματος εθνικής αρμόδιας αρχής, χρειάστηκε επίσκεψη για την αντιμετώπιση ανωμαλιών στη λειτουργία του ταχογράφου. Τηρούν αρχείο όλων των εκθέσεων επιθεώρησης που συντάσσουν.

4. Οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται για περίοδο τουλάχιστον δύο ετών από τη σύνταξή τους. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν κατά πόσον οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται επιτόπου ή αποστέλλονται στην αρμόδια αρχή κατά την περίοδο αυτή. Στις περιπτώσεις που οι εκθέσεις επιθεώρησης τηρούνται στο συνεργείο, το συνεργείο, εάν του ζητηθεί από την αρμόδια αρχή, καθιστά διαθέσιμες τις εκθέσεις επιθεώρησης και τις βαθμονομήσεις που πραγματοποιήθηκαν σε αυτή την περίοδο.

#### Άρθρο 24

##### **Έγκριση εφαρμοστών, συνεργείων και κατασκευαστών οχημάτων**

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν, ελέγχουν τακτικά και πιστοποιούν τους εφαρμοστές, τα συνεργεία και τους κατασκευαστές οχημάτων που δύνανται να διεξάγουν εγκαταστάσεις, ελέγχους, επιθεωρήσεις και επισκευές ταχογράφων.

2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εφαρμοστές, τα συνεργεία και οι κατασκευαστές οχημάτων διαθέτουν επάρκεια και αξιοπιστία. Προς τον σκοπό αυτό, καθορίζουν και δημοσιεύουν δέσμη σαφών εθνικών διαδικασιών και διασφαλίζουν ότι πληρούνται τα κάτωθι ελάχιστα κριτήρια:

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

3. Οι έλεγχοι των εγκεκριμένων εφαρμοστών ή συνεργείων διεξάγονται ως εξής:

- a) οι εγκεκριμένοι εφαρμοστές ή συνεργεία υπόκεινται, τουλάχιστον ανά διετία, σε έλεγχο των διαδικασιών που εφαρμόζουν κατά τον χειρισμό ταχογράφων. Ο έλεγχος εστιάζεται ιδιαίτερα στα

λαμβάνόμενα μέτρα ασφαλείας και τον χειρισμό των καρτών συνεργείου. Τα κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν τους ελέγχους αυτούς χωρίς επιτόπια επίσκεψη,

β) αιφνίδιοι τεχνικοί έλεγχοι των εγκεκριμένων εφαρμοστών ή συνεργείων πραγματοποιούνται επίσης για να ελέγχονται οι διενεργούμενες βαθμονομήσεις, επιθεωρήσεις και εγκαταστάσεις. Οι εν λόγω έλεγχοι καλύπτουν ετησίως τουλάχιστον το 10 % των εγκεκριμένων εφαρμοστών, και συνεργείων.

4. Τα κράτη μέλη και οι αρμόδιες αρχές τους λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέπονται συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ εφαρμοστών ή συνεργείων και επιχειρήσεων μεταφορών. Ειδικότερα, στην περίπτωση σοβαρού κινδύνου σύγκρουσης συμφερόντων, λαμβάνονται πρόσθετα συγκεκριμένα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται ότι ο εφαρμοστής ή το συνεργείο συμμορφώνεται προς τον παρόντα κανονισμό.

5. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαβιβάζουν στην Επιτροπή, ετησίως και, ει δυνατόν, ηλεκτρονικά, τους καταλόγους με τους εγκεκριμένους εφαρμοστές και συνεργεία και τις κάρτες που τους έχουν χορηγήσει. Η Επιτροπή δημοσιεύει τους εν λόγω καταλόγους στον δικτυακό της τόπο.

6. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ανακαλούν εγκρίσεις, προσωρινά ή μόνιμα, από εφαρμοστές, συνεργεία και κατασκευαστές οχημάτων που δεν εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό.

#### Άρθρο 25

##### **Κάρτες συνεργείου**

1. Η περίοδος ισχύος των καρτών συνεργείου δεν υπερβαίνει το ένα έτος. Κατά την ανανέωση της κάρτας συνεργείου, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο εφαρμοστής, το συνεργείο ή ο κατασκευαστής οχημάτων πληροί τα κριτήρια του άρθρου 24 παράγραφος 2.

2. Η αρμόδια αρχή ανανεώνει την κάρτα συνεργείου εντός 15 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή έγκυρου αιτήματος ανανέωσης και όλων των αναγκαίων δικαιολογητικών. Εάν φθαρεί, δυσλειτουργεί, απολεσθεί ή κλαπεί κάρτα συνεργείου, η αρμόδια αρχή χορηγεί κάρτα προς αντικατάσταση της παλιάς εντός προθεσμίας πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή σχετικής εμπειριστικής αίτησης. Οι αρμόδιες αρχές διατηρούν μητρώο των καρτών που απωλέσθηκαν, κλάπηκαν ή είναι ελαττωματικές.

3. Εάν κράτος μέλος ανακαλέσει έγκριση εφαρμοστή, συνεργείου ή κατασκευαστή οχημάτων όπως ορίζει το άρθρο 24, ανακαλεί επίσης τις κάρτες συνεργείου που του έχει χορηγήσει.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να αποφευχθεί η παραποίηση καρτών συνεργείου που έχουν χορηγηθεί σε εγκεκριμένους εφαρμοστές, συνεργεία και κατασκευαστές οχημάτων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

## ΚΑΡΤΕΣ ΟΔΗΓΟΥ

## Άρθρο 26

**Έκδοση καρτών οδηγού**

1. Η κάρτα οδηγού εκδίδεται, κατόπιν αιτήσεως του οδηγού, από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου έχει τον συνήθη τόπο κατοικίας του. Εκδίδεται εντός ενός μηνός από την παραλαβή της αίτησης και όλων των αναγκαίων δικαιολογητικών από την αρμόδια αρχή.

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

Ωστόσο, ο συνήθης τόπος κατοικίας προσώπου του οποίου οι επαγγελματικοί δεσμοί βρίσκονται σε τόπο άλλον από τον τόπο των προσωπικών του δεσμών και ο οποίος για τον λόγο αυτό υποχρεώνεται να διαμένει διαδοχικά σε διάφορους τόπους ευρισκόμενους σε δύο ή περισσότερα κράτη μέλη θεωρείται ότι είναι ο τόπος των προσωπικών του δεσμών, με την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο αυτό επιστρέφει εκεί τακτικά. Αυτός ο τελευταίος όρος δεν χρειάζεται να πληρούται εάν ο οδηγός διαμένει σε κράτος μέλος για αποστολή 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 τον συνήθη τόπο κατοικίας ή για ορισμένους ειδικούς ελέγχους, μπορούν να ζητούν οποιαδήποτε συμπληρωματικά πληροφοριακά ή αποδεικτικά στοιχεία.

4. Σε δεόντως αιτιολογημένες και εξαιρετικές περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να εκδίδουν κάρτα οδηγού προσωρινή και μη ανανεώσιμη με ισχύ το πολύ 185 ημερών για οδηγό ο οποίος δεν έχει τη συνήθη διαμονή του σε κράτος μέλος ή σε κράτος που είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας ΑΕΤΡ, υπό τον όρο ότι ο εν λόγω οδηγός ευρίσκεται σε σχέση εργασίας με επιχείρηση μεταφορών που εδρεύει στο κράτος μέλος έκδοσης και, στον βαθμό που ισχύει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, διαθέτει βεβαίωση οδηγού όπως αναφέρεται στον εν λόγω κανονισμό.

Η Επιτροπή, βάσει δεδομένων που παρέχουν τα κράτη μέλη, παρακολουθεί από κοντά την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου. Υποβάλλει έκθεση με τα πορίσματά της ανά διετία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και εξετάζει ιδίως κατά πόσον οι

προσωρινές κάρτες οδηγού έχουν οποιονδήποτε αρνητικό αντίκτυπο στην αγορά εργασίας και μήπως χορηγούνται τακτικά προσωρινές κάρτες σε συγκεκριμένους οδηγούς σε περισσότερες από μία περιπτώσεις. Η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει σχετική νομοθετική πρόταση για την αναθεώρηση της παρούσας παραγράφου.

5. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που εξέδωσε την κάρτα οδηγού λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίζουν ότι ο αιτών δεν είναι ήδη κάτοχος έγκυρης κάρτας οδηγού και εξατομικεύουν την κάρτα οδηγού, κατά τρόπο ώστε τα δεδομένα της να είναι ορατά και ασφαλή.

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

7. Έγκυρη κάρτα οδηγού ανακαλείται 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 και/ή παραποιημένων εγγράφων. Εάν τα προαναφερόμενα μέτρα αναστολής ή ανάκλησης 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, το συντομότερο δυνατόν, και αναφέρει τους λόγους ανάκλησης ή αναστολής. Αν η αποστολή της κάρτας αναμένεται να διαρκέσει περισσότερο από δύο εβδομάδες, το κράτος μέλος που την αναστέλλει ή την ανακαλεί ενημερώνει το κράτος μέλος έκδοσης, εντός των δύο εβδομάδων αυτών, για τους λόγους αναστολής ή ανάκλησης.

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

9. Το παρόν άρθρο δεν εμποδίζει κράτος μέλος να χορηγεί κάρτα οδηγού σε οδηγό που έχει τη συνήθη κατοικία του σε τμήμα του εδάφους του εν λόγω κράτους μέλους, στο οποίο δεν εφαρμόζονται η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την προϋπόθεση ότι εφαρμόζονται στις περιπτώσεις αυτές οι σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 27

**Χρήση κάρτας οδηγού**

1. Η κάρτα οδηγού είναι προσωπική.

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

## Άρθρο 28

**Ανανέωση κάρτας οδηγού**

1. Εφόσον ένας οδηγός επιθυμεί την ανανέωση της κάρτας οδηγού του, 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.

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

2. Εφόσον, σε περίπτωση ανανέωσης, το κράτος μέλος του συνήθους τόπου κατοικίας του οδηγού είναι διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε την τρέχουσα κάρτα του και εφόσον ζητείται ανανέωση της κάρτας οδηγού από τις αρχές του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας, οι εν λόγω αρχές ενημερώνουν τις αρχές έκδοσης της παλιάς κάρτας για τους λόγους ανανέωσής της.

3. Εφόσον ζητείται ανανέωση κάρτας της οποίας η ισχύς πρόκειται να λήξει άμεσα, η αρμόδια αρχή χορηγεί νέα κάρτα πριν τη λήξη της παλιάς, με την προϋπόθεση ότι η αίτηση τής έχει υποβληθεί εντός της προθεσμίας που ορίζεται στην παράγραφο 1.

#### Άρθρο 29

#### Κάρτες οδηγού που κλάπηκαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές

1. Η εκδίδουσα αρχή τηρεί αρχεία με τις χορηγηθείσες κάρτες οδηγού, που κλάπηκαν, απωλέσθηκαν ή είναι ελαττωματικές για διάστημα τουλάχιστον αντίστοιχο της διάρκειας 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. Η κλοπή της κάρτας οδηγού δηλώνεται επίσημα στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους όπου κλάπηκε η κάρτα.

3. Η απώλεια της κάρτας οδηγού 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 στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους του συνήθους τόπου κατοικίας του. Οι εν λόγω αρχές χορηγούν κάρτα αντικατάστασης εντός οκτώ εργάσιμων ημερών από την παραλαβή της σχετικής λεπτομερούς αίτησης.

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

#### Άρθρο 30

#### Αμοιβαία αναγνώριση και ανταλλαγή καρτών οδηγού

1. Οι κάρτες οδηγού που εκδίδονται από τα κράτη μέλη αναγνωρίζονται αμοιβαία.

2. Όταν ο κάτοχος ισχύουσας κάρτας οδηγού που έχει εκδοθεί από ένα κράτος μέλος μεταφέρει τον συνήθη τόπο κατοικίας του σε άλλο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει ανταλλαγή της κάρτας του

με νέα ισόδυναμη κάρτα οδηγού. Το κράτος μέλος που προβαίνει στην ανταλλαγή έχει ευθύνη να ελέγξει κατά πόσον η κάρτα εξακολουθεί να ισχύει.

3. Τα κράτη μέλη που προβαίνουν σε ανταλλαγή 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 ανταλλαγή, καταχωρίζεται στο εν λόγω κράτος μέλος.

#### Άρθρο 31

#### Ηλεκτρονική ανταλλαγή πληροφοριών για τις κάρτες οδηγού

1. Για να εξασφαλισθεί ότι ο αιτών δεν είναι ήδη κάτοχος ισχύουσας κάρτας οδηγού όπως αναφέρεται στο άρθρο 26, τα κράτη μέλη τηρούν εθνικά ηλεκτρονικά μητρώα τα οποία περιέχουν τις εξής πληροφορίες για τις κάρτες οδηγού, συμπεριλαμβανομένων των καρτών που προβλέπονται στο άρθρο 26 παράγραφος 4, επί περίοδο τουλάχιστον ίση με την περίοδο ισχύος των εν λόγω καρτών:

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

2. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν τη διασύνδεση των ηλεκτρονικών μητρώων και την πρόσβαση σε αυτά σε όλη την Ένωση, μέσω του συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων TACHOnet που αναφέρεται στη σύσταση 2010/19/ΕΕ ή ενός συμβατού συστήματος. Σε περίπτωση που χρησιμοποιείται συμβατό σύστημα, η ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων με όλα τα λοιπά κράτη μέλη καθίσταται δυνατή μέσω του συστήματος ανταλλαγής μηνυμάτων TACHOnet.

3. Κατά την έκδοση, αντικατάσταση και, όταν κρίνεται αναγκαίο, ανανέωση κάρτας οδηγού, τα κράτη μέλη επαληθεύουν μέσω της ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων ότι ο οδηγός δεν είναι ήδη κάτοχος άλλης ισχύουσας κάρτας οδηγού. Τα ανταλλασσόμενα δεδομένα περιορίζονται στα δεδομένα που είναι αναγκαία για την επαλήθευση αυτή.

4. Οι ελεγκτές μπορούν να έχουν πρόσβαση στο ηλεκτρονικό μητρώο, ώστε να ελέγχουν το καθεστώς της κάρτας οδηγού.

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, συμπεριλαμβανομένων 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 τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

#### ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΣΚΕΥΗΣ

##### Άρθρο 32

#### Ορθή χρήση των ταχογράφων

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

2. Ο ψηφιακός ταχογράφος δεν ρυθμίζεται κατά τρόπο ώστε να επιλέγει αυτομάτως ειδική κατηγορία δραστηριότητας όταν ο κινητήρας ή το σύστημα ανάφλεξης του οχήματος τίθεται εκτός λειτουργίας, εκτός εάν ο οδηγός εξακολουθεί να είναι σε θέση να επιλέγει χειροκίνητα την κατάλληλη κατηγορία δραστηριότητας.

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

4. Τα οχήματα εξοπλίζονται μόνο με έναν ταχογράφο, εκτός της περιπτώσεως των δοκιμών υπό συνθήκες λειτουργίας που αναφέρονται στο άρθρο 21.

5. Τα κράτη μέλη απαγορεύουν την παραγωγή, διανομή, διαφήμιση και/ή πώληση συσκευών που κατασκευάζονται και/ή προορίζονται για την παραποίηση των ταχογράφων.

##### Άρθρο 33

#### Ευθύνη των επιχειρήσεων μεταφορών

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

Οι επιχειρήσεις μεταφορών χορηγούν επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής στους οδηγούς οχημάτων εξοπλισμένων με αναλογικό

ταχογράφο, λαμβάνοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα των φύλλων καταγραφής, τη διάρκεια της υπηρεσίας και την ενδεχόμενη ανάγκη αντικατάστασης των φύλλων καταγραφής που ενδεχομένως φθάρηκαν ή κατασχέθηκαν από εξουσιοδοτημένο ελεγκτή. Οι επιχειρήσεις μεταφορών χορηγούν στους οδηγούς μόνο φύλλα καταγραφής εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα να χρησιμοποιηθούν στη συσκευή που είναι εγκατεστημένη στο όχημα.

Εφόσον το όχημα διαθέτει ψηφιακό ταχογράφο, η επιχείρηση μεταφορών και ο οδηγός μεριμνούν ώστε, με βάση τη διάρκεια της υπηρεσίας, η εκτύπωση δεδομένων από τον ταχογράφο κατ' αίτηση ενός ελεγκτή να είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί ορθά σε περίπτωση επιθεώρησης.

2. Οι επιχειρήσεις μεταφορών τηρούν αρχείο των φύλλων καταγραφής και των εκτυπώσεών τους, εφόσον πραγματοποιήθηκαν εκτυπώσεις προς συμμόρφωση με το άρθρο 35, σε χρονολογική σειρά και σε αναγνώσιμη μορφή, για διάστημα τουλάχιστον ενός έτους μετά τη χρήση τους, και χορηγούν αντίγραφα στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που τα ζητούν. Οι επιχειρήσεις μεταφορών παραδίδουν επίσης αντίγραφα των δεδομένων που έχουν τηλεφορτωθεί από τις κάρτες οδηγού στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που τα ζητούν, καθώς και τα αντίγραφα αυτά σε έντυπη μορφή. Τα φύλλα καταγραφής, τα εκτυπωμένα αντίγραφα και τα δεδομένα που έχουν τηλεφορτωθεί επιδεικνύονται ή παραδίδονται σε οποιονδήποτε εξουσιοδοτημένο ελεγκτή κατόπιν αιτήματός του.

3. Οι επιχειρήσεις μεταφορών είναι υπεύθυνες για παραβιάσεις του παρόντος κανονισμού που έχουν διαπράξει οδηγοί τους ή οδηγοί που έχουν τεθεί στη διάθεσή τους. Ωστόσο, τα κράτη μέλη δύνανται να εξαρτούν την εν λόγω ευθύνη από την παράβαση, εκ μέρους της επιχείρησης μεταφορών, του παρόντος άρθρου παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο και του άρθρου 10 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

##### Άρθρο 34

#### Χρήση καρτών οδηγού και φύλλων καταγραφής

1. Οι οδηγοί χρησιμοποιούν φύλλα καταγραφής ή κάρτες οδηγού κάθε μέρα οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα. Το φύλλο καταγραφής ή η κάρτα οδηγού δεν αφαιρείται πριν το πέρας του ημερησίου χρόνου εργασίας, εκτός αν η αφαίρεση της επιτρέπεται με άλλο τρόπο. Τα φύλλα καταγραφής ή οι κάρτες οδηγού δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για να καλύπτουν 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 χρησιμοποιήσει τον ταχογράφο με τον οποίο είναι εξοπλισμένο το όχημα, οι χρονικές περιόδους της παραγράφου 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv):

α) εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με αναλογικό ταχογράφο, καταχωρούνται στο φύλλο καταγραφής, είτε χειρόγραφα είτε με αυτόματη καταγραφή ή με άλλο τρόπο και χωρίς να μουτζουρωθεί το φύλλο καταγραφής, ή



β) εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με ψηφιακό ταχογράφο, καταχωρούνται στην κάρτα οδηγού με τη χρήση της δυνατότητας χειρόγραφης καταγραφής που διαθέτει ο ταχογράφος.

Τα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν στους οδηγούς την υποχρέωση επίδειξης εντύπων που πιστοποιούν τις δραστηριότητές τους ενόσω είναι μακριά από το όχημα.

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


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


5. Οι οδηγοί:


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

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

i) με το σύμβολο : ο χρόνος οδήγησης,

ii) με το σύμβολο : «άλλη εργασία», που υπονοεί κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός της οδήγησης, όπως ορίζει το άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας 2002/15/EK, καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλο 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 οχήματος εξοπλισμένου με αναλογικό ταχογράφο εισάγει στο φύλλο καταγραφής του τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) κατά την έναρξη της χρησιμοποίησης του φύλλου καταγραφής, το ονοματεπώνυμό του,

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

γ) τον αριθμό κυκλοφορίας κάθε οχήματος στο οποίο αναλαμβάνει υπηρεσία ο οδηγός, τόσο κατά την έναρξη του πρώτου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής και, στη συνέχεια, σε περίπτωση αλλαγής οχήματος, κατά τη διάρκεια της χρήσης του φύλλου καταγραφής,

δ) την ένδειξη του χιλιομετρητή:

i) κατά την έναρξη του πρώτου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής,

ii) στο τέλος του τελευταίου ταξιδιού που καταγράφεται στο φύλλο καταγραφής,

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 στον ψηφιακό ταχογράφο 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 έχει κοινοποιήσει τους εν λόγω λεπτομερείς γεωγραφικούς προσδιορισμούς στην Επιτροπή πριν από την 1η Απριλίου 1998.

Δεν είναι απαραίτητο οι οδηγοί να εισάγουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην πρώτη περίοδο του πρώτου εδαφίου εφόσον ο ταχογράφος καταγράφει αυτόματα τα δεδομένα θέσης σύμφωνα με το άρθρο 8.

#### Άρθρο 35

#### Φθαρμένες κάρτες οδηγού και φύλλα καταγραφής

1. Σε περίπτωση που φθαρεί φύλλο καταγραφής με καταγραφές ή κάρτα οδηγού, οι οδηγοί προσαρτούν το φθαρμένο φύλλο καταγραφής ή την κάρτα οδηγού σε τυχόν εφεδρικό φύλλο καταγραφής που χρησιμοποιείται για την αντικατάστασή του.

2. Εφόσον κάρτα οδηγού έχει φθαρεί, δυσλειτουργεί, ή έχει απολεσθεί ή κλαπεί, ο οδηγός:

α) στην αρχή του ταξιδιού του, εκτυπώνει τα στοιχεία του οχήματος που οδηγεί και καταγράφει στο εν λόγω τυπωμένο αντίγραφο:

i) στοιχεία που καθιστούν δυνατή την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), συμπεριλαμβανομένης της υπογραφής του,

ii) τις περιόδους που αναφέρονται στο άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv),

β) στο τέλος του ταξιδιού του, εκτυπώνει τις πληροφορίες για τις χρονικές περιόδους που καταγράφηκαν από τον ταχογράφο, καταγράφει τυχόν περιόδους εκτέλεσης άλλης εργασίας, διαθεσιμότητας και ανάπαυσης μετά την εκτύπωση της έναρξης του ταξιδιού, εφόσον δεν έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο, και σημειώνει στο εν λόγω έγγραφο λεπτομέρειες που επιτρέπουν την ταυτοποίηση του οδηγού (ονοματεπώνυμο, αριθμό της κάρτας οδηγού ή της άδειας οδήγησης), συμπεριλαμβανομένης της υπογραφής του οδηγού.

#### Άρθρο 36

##### Αρχεία που πρέπει να φέρει ο οδηγός

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

- i) τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας ημέρας και εκείνα που χρησιμοποίησε ο οδηγός κατά τις προηγούμενες 28 ημέρες,
- ii) την κάρτα οδηγού, αν διαθέτει, και
- iii) κάθε χειρόγραφη καταγραφή και εκτυπωμένο αντίγραφο της τρέχουσας ημέρας και των προηγούμενων 28 ημερών, όπως ορίζεται με βάση τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

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

- i) την κάρτα οδηγού,
- ii) κάθε χειρόγραφη 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 στην ίδια χρονική περίοδο με αυτήν του σημείου ii), κατά τη διάρκεια της οποίας οδήγησε όχημα εξοπλισμένο με αναλογικό ταχογράφο.

3. Εξουσιοδοτημένος ελεγκτής μπορεί να ελέγχει τη συμμόρφωση προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 με ανάλυση των φύλλων καταγραφής, των εικονιζόμενων, εκτυπωμένων ή τηλεφορτωμένων δεδομένων που έχουν καταγραφεί από τον ταχογράφο ή από την κάρτα οδηγού ή, ελλείψει αυτών, οποιουδήποτε συνοδευτικού εγγράφου που δικαιολογεί μη τήρηση της συμμόρφωσης προς διάταξη, όπως το άρθρο 29 παράγραφος 2 και το άρθρο 37 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

#### Άρθρο 37

##### Διαδικασίες σε περίπτωση δυσλειτουργίας της συσκευής

1. Σε περίπτωση βλάβης ή ελαττωματικής λειτουργίας ταχογράφου, η επιχείρηση μεταφορών μεριμνά ώστε να επισκευαστεί από εξουσιοδοτημένο εφαρμοστή ή συνεργείο, μόλις το επιτρέψουν οι συνθήκες.

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

Τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 41, εξουσιοδοτούν 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 της παρούσας παραγράφου, εφόσον αυτό συνάδει με την εθνική νομοθεσία του κράτους μέλους.

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

- a) 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

##### ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

#### Άρθρο 38

##### Ελεγκτές

1. Για να παρακολουθείται αποτελεσματικά η τήρηση του παρόντος κανονισμού, τίθενται στη διάθεση των εγκεκριμένων ελεγκτών, επαρκής εξοπλισμός και κατάλληλες νομικές εξουσίες για να τους διευκολύνουν να εκπληρώσουν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Ο εν λόγω εξοπλισμός περιλαμβάνει συγκεκριμένα:

- a) κάρτες ελεγκτή που επιτρέπουν την πρόσβαση στα δεδομένα που καταγράφονται στους ταχογράφους και στις κάρτες ταχογράφου, καθώς και προαιρετικά στις κάρτες συνεργείου,
- β) τα αναγκαία εργαλεία για την τηλεφόρτωση των αρχείων δεδομένων από μονάδες επί του οχήματος και κάρτες ταχογράφου και για την ανάλυση αυτών των αρχείων δεδομένων και εκτυπώσεων από ψηφιακούς ταχογράφους, σε συνδυασμό με φύλλα καταγραφής ή σχεδιαγράμματα από αναλογικούς ταχογράφους.

2. Αν, μετά τη διεξαγωγή ελέγχου, οι ελεγκτές βρουν επαρκή στοιχεία που να στηρίζουν εύλογες υποψίες για διάπραξη απάτης, έχουν την εξουσία να κατευθύνουν το όχημα σε εγκεκριμένο συνεργείο για τη διεξαγωγή περαιτέρω ελέγχων, προκειμένου να διαπιστωθεί ειδικότερα αν:

- a) ο ταχογράφος λειτουργεί κανονικά,
- β) τα δεδομένα καταγράφονται και αποθηκεύονται ορθά και οι παράμετροι βαθμονόμησης είναι ορθές.

3. Οι ελεγκτές έχουν την εξουσία να ζητήσουν από τα εγκεκριμένα συνεργεία να διεξαγάγουν τη δοκιμή που αναφέρεται στην παράγραφο 2 και συγκεκριμένες δοκιμές για την ανίχνευση παρουσίας συσκευών παραποίησης. Αν εντοπιστούν συσκευές παραποίησης, ο εξοπλισμός, συμπεριλαμβανομένης της ίδιας της συσκευής, η μονάδα επί οχήματος ή τα δομικά της στοιχεία, καθώς και η κάρτα οδηγού, είναι δυνατόν να αφαιρεθούν από το όχημα και να χρησιμοποιηθούν ως αποδεικτικά στοιχεία σύμφωνα με τις εθνικές διατάξεις σχετικά με τον χειρισμό τέτοιων στοιχείων.

4. Οι ελεγκτές κάνουν κατά περίπτωση χρήση της δυνατότητας να ελέγχονται οι ταχογράφοι και οι κάρτες οδηγού που βρίσκονται στον χώρο των επιχειρήσεων μεταφορών κατά τη διάρκεια του ελέγχου αυτού του χώρου.

#### Άρθρο 39

##### Εκπαίδευση των ελεγκτών

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές εκπαιδεύονται κατάλληλα για να αναλύουν τα καταγεγραμμένα δεδομένα και να ελέγχουν τους ταχογράφους, ώστε να επιτυγχάνεται αποτελεσματικός και εναρμονισμένος έλεγχος και επιβολή.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τις απαιτήσεις εκπαίδευσης των ελεγκτών τους έως τις 2 Σεπτεμβρίου 2016.

3. Η Επιτροπή, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λαμβάνει μέτρα, με τα οποία προσδιορίζεται το περιεχόμενο της αρχικής και της συνεχούς εκπαίδευσης των ελεγκτών, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης επί τεχνικών στόχευσης των ελέγχων και ανίχνευσης συσκευών παραποίησης και απάτης. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση της εφαρμογής των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 42 παράγραφος 3.

4. Τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν το περιεχόμενο που προσδιορίζει η Επιτροπή στην εκπαίδευση που παρέχουν στους ελεγκτές.

#### Άρθρο 40

##### 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 εν λόγω 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 εφαρμοστές και συνεργεία, μορφές πρακτικών παραποίησης και τυχόν κυρώσεις που επιβλήθηκαν για τις παραβιάσεις αυτές.

#### Άρθρο 41

##### 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, σύμφωνα με τις εθνικές συνταγματικές ρυθμίσεις. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές, αποτρεπτικές και να μην εισάγουν διακρίσεις, και να είναι σύμφωνες με τις κατηγορίες των παραβάσεων που καθορίζονται στην οδηγία 2006/22/ΕΚ.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω μέτρα και τους κανόνες περί κυρώσεων έως τις 2 Μαρτίου 2016. Ενημερώνουν επίσης την Επιτροπή για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση των εν λόγω μέτρων.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

##### ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 42

##### Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Οσάκις γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

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

Εάν η επιτροπή δεν εκδώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί μέσω γραπτής διαδικασίας, η εν λόγω διαδικασία τερματίζεται χωρίς αποτέλεσμα, όταν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

#### Άρθρο 43

##### Φόρουμ για τον ταχογράφο

1. Συστήνεται φόρουμ για τον ταχογράφο, ώστε να υποστηριχθεί ο διάλογος σχετικά με τεχνικά θέματα των ταχογράφων μεταξύ εμπειρογνομόνων των κρατών μελών, μελών της επιτροπής που αναφέρεται στο άρθρο 42 και εμπειρογνομόνων τρίτων χωρών όπου χρησιμοποιείται ο ταχογράφος δυνάμει της συμφωνίας ΑΕΤΡ.

2. Τα κράτη μέλη ορίζουν ως εμπειρογνώμονες στο φόρουμ για τον ταχογράφο τους εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στην αναφερόμενη στο άρθρο 42 επιτροπή.

3. Το φόρουμ για τον ταχογράφο είναι ανοικτό στη συμμετοχή εμπειρογνομόνων από ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας ΑΕΤΡ.

4. Στο φόρουμ για τον ταχογράφο καλούνται συμφεροντούχοι, εκπρόσωποι της αυτοκινητοβιομηχανίας, κατασκευαστές ταχογράφων, κοινωνικοί εταίροι και ο Ευρωπαϊός Επόπτης Προστασίας Δεδομένων.

5. Το φόρουμ για τον ταχογράφο εγκρίνει τον εσωτερικό κανονισμό του.

6. Το φόρουμ για τον ταχογράφο συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως.

#### Άρθρο 44

##### 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 έως τις 2 Μαρτίου 2015.

#### Άρθρο 45

##### Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006

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

1) στο άρθρο 3, παρεμβάλλεται το ακόλουθο στοιχείο μετά το στοιχείο α):

«αα) οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υλικών, εξοπλισμού ή μηχανημάτων προς χρήση από τον οδηγό κατά την εργασία του και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο σε ακτίνα 100 km από τη βάση της επιχείρησης και υπό την προϋπόθεση ότι η οδήγηση του οχήματος δεν είναι η κύρια δραστηριότητα του οδηγού.»

2) το άρθρο 13 παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

α) στα στοιχεία δ), στ) και ιστ), οι λέξεις «50 χιλιομέτρων» αντικαθίσταται από τις λέξεις «100 χιλιομέτρων»,

β) το στοιχείο δ) πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) οχήματα ή συνδυασμός οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους τα οποία χρησιμοποιούνται από φορείς παροχής καθολικής υπηρεσίας, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 13 της οδηγίας 97/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών (\*), για την παράδοση αντικειμένων στο πλαίσιο της παροχής της καθολικής υπηρεσίας.

(\*) ΕΕ L 15 της 21.1.1998, σ. 14.»

#### Άρθρο 46

##### Μεταβατικά μέτρα

Εφόσον οι εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό δεν έχουν εκδοθεί, ώστε να μπορούν να εφαρμοστούν κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85, συμπεριλαμβανομένου του παραρτήματος ΙΒ αυτού, εξακολουθούν να ισχύουν, σε προσωρινή βάση, έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των εκτελεστικών πράξεων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό.

#### Άρθρο 47

##### Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 καταργείται. Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

#### Άρθρο 48

##### Έναρξη ισχύος

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

Με την επιφύλαξη των μεταβατικών μέτρων του άρθρου 46, εφαρμόζεται από τις 2 Μαρτίου 2016. Ωστόσο, τα άρθρα 24, 34 και 45 εφαρμόζονται από τις 2 Μαρτίου 2015.

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

Στρασβούργο, 4 Φεβρουαρίου 2014.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
E. BENIZΕΛΟΣ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ, ΔΟΚΙΜΗΣ, ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΛΟΓΙΚΩΝ ΤΑΧΟΓΡΑΦΩΝ

## I. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά το παρόν παράρτημα νοούνται ως:

α) «συσκευή ελέγχου» ή «αναλογικός ταχογράφος»:

εξοπλισμός προοριζόμενος να εγκατασταθεί στα οδικά οχήματα για να δεικνύει και να καταγράφει αυτόματα ή ημιαυτόματα τις ενδείξεις για την πορεία των οχημάτων αυτών και ενδείξεις για ορισμένες χρονικές περιόδους εργασίας των οδηγών τους,

β) «σταθερά της συσκευής ελέγχου»:

το χαρακτηριστικό μέγεθος το οποίο δίδει την τιμή του σήματος εισόδου που απαιτείται για να δειχθεί και να καταγραφεί η διανυόμενη απόσταση 1 km· η σταθερά αυτή εκφράζεται είτε σε περιστροφές ανά χιλιόμετρο ( $K = \dots$  περιστρ./km), είτε σε παλμούς ανά χιλιόμετρο ( $K = \dots$  παλ./km),

γ) «χαρακτηριστικός συντελεστής του οχήματος»:

το χαρακτηριστικό μέγεθος το οποίο δίδει την τιμή του σήματος εξόδου που εκπέμπει το μέρος του οχήματος το οποίο συνδέεται με τη συσκευή ελέγχου (δύνανται να είναι κατά περίπτωση το κιβώτιο ταχυτήτων ή ο τροχός του οχήματος), για διανυόμενη από το όχημα απόσταση 1 km μετρούμενη υπό κανονικές συνθήκες δοκιμής (βλέπε μέρος VI σημείο 4 του παρόντος παραρτήματος). Ο χαρακτηριστικός συντελεστής εκφράζεται είτε σε περιστροφές ανά χιλιόμετρο ( $w = \dots$  περιστρ./km), είτε σε παλμούς ανά χιλιόμετρο ( $w = \dots$  παλμ./km),

δ) «πραγματική περιφέρεια των τροχών»:

ο μέσος όρος των αποστάσεων που διανύονται από τον καθένα από τους κινητήριους τροχούς του οχήματος κατά μία πλήρη περιστροφή. Η μέτρηση των αποστάσεων αυτών πρέπει να γίνει υπό τις κανονικές συνθήκες δοκιμής (βλέπε μέρος VI σημείο 4 του παρόντος παραρτήματος) και εκφράζεται με τη μορφή:  $1 = \dots$  μμ.

## II. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ

Ο ταχογράφος πρέπει να καταγράφει τα ακόλουθα στοιχεία:

1. την απόσταση που διήνυσε το όχημα,
2. την ταχύτητα του οχήματος,
3. τον χρόνο οδήγησης,
4. τις άλλες περιόδους εργασίας ή διαθεσιμότητας,
5. τις διακοπές από την εργασία και τις περιόδους ημερήσιας ανάπαυσης,
6. το άνοιγμα του περιβλήματος που περιέχει το φύλλο καταγραφής,
7. για τον ψηφιακό ταχογράφο, του οποίου τα συστήματα του λειτουργούν με σήματα που μεταδίδονται ηλεκτρικά από τον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας, κάθε διακοπή, μεγαλύτερης διάρκειας των 100 ms, της παροχής ισχύος στη συσκευή ελέγχου (εκτός από τη διάταξη φωτισμού της), της παροχής ισχύος στον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας, καθώς και κάθε διακοπή στη διάταξη μεταβίβασης του σήματος στον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας.

Για οχήματα που χρησιμοποιούνται από δύο οδηγούς, η συσκευή πρέπει να είναι σε θέση να καταγράφει συγχρόνως αλλά σε δύο χωριστά φύλλα καταγραφής για τους οδηγούς αυτούς τις χρονικές περιόδους που αναφέρονται στα σημεία 3, 4, και 5 του πρώτου εδαφίου.

## III. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ

## α) Γενικά

1. Ο ταχογράφος πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα:

## 1.1. Δείκτες:

— για την απόσταση που διανύθηκε (χιλιομετρική),

— για την ταχύτητα (ταχύμετρο),

— για το χρόνο (ωρολόγιο).

## 1.2. Καταγραφικά όργανα που περιλαμβάνουν:

— καταγραφέα της απόστασης που διανύθηκε,

— καταγραφέα ταχύτητας,

— έναν ή περισσότερους καταγραφείς του χρόνου, οι οποίοι να πληρούν τους όρους του στοιχείου γ) σημείο 4.

## 1.3. Μηχανισμό σήμανσης που σημειώνει στο φύλλο καταγραφής ξεχωριστά:

— κάθε άνοιγμα του περιβλήματος που περιέχει το εν λόγω φύλλο καταγραφής,

— για τον ψηφιακό ταχογράφο, όπως ορίζεται στο πρώτο εδάφιο σημείο 7 του μέρους II, κάθε διακοπή, μεγαλύτερης διάρκειας των 100 ms, της παροχής ισχύος στη συσκευή ελέγχου (εκτός από τη διάταξη φωτισμού της), τουλάχιστον μέχρι την αποκατάσταση της τροφοδότησης,

— για τον ψηφιακό ταχογράφο, όπως ορίζεται στο πρώτο εδάφιο σημείο 7 του μέρους II, κάθε διακοπή, μεγαλύτερης διάρκειας των 100 ms, της παροχής ισχύος στον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας, καθώς και κάθε διακοπή στη διάταξη μεταβίβασης του σήματος στον αισθητήρα απόστασης και ταχύτητας.

2. Η ύπαρξη στη συσκευή οποιωνδήποτε οργάνων, άλλων από αυτά που απαριθμούνται στο σημείο 1, δεν πρέπει να επηρεάζει την κανονική λειτουργία των υποχρεωτικών οργάνων, ούτε το ευανάγνωστο των ενδείξεών τους.

Η συσκευή υποβάλλεται για έγκριση μαζί με τα ενδεχόμενα επιπρόσθετα σ' αυτήν όργανα.

## 3. Υλικά

3.1. Όλα τα μέρη τα οποία απαρτίζουν τον ταχογράφο πρέπει να κατασκευάζονται από υλικά στερεά, με επαρκή μηχανική αντοχή και με αμετάβλητα ηλεκτρομαγνητικά χαρακτηριστικά.

3.2. Κάθε τροποποίηση δομικού τμήματος της συσκευής ή της φύσεως των υλικών που έχουν χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή της πρέπει να εγκριθεί από την αρχή η οποία παρέσχε έγκριση τύπου για τη συσκευή, προτού αυτά τα υλικά χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή.

## 4. Μέτρηση της απόστασης που διανύθηκε

Οι αποστάσεις που διανύθηκαν δύνανται να μετρηθούν και να καταγραφούν:

— είτε κατά την κίνηση προς τα εμπρός και προς τα πίσω, ή

— 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.

## 5. Μέτρηση της ταχύτητας

5.1. Τα όρια της ταχύτητας η οποία δύναται να μετρηθεί καθορίζονται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου της συσκευής.

5.2. Η συχνότητα και 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  $2 \text{ m/s}^2$  εντός των ορίων των επιτρεπομένων ανοχών.

6. Μέτρηση του χρόνου (ωρολόγιο)
    - 6.1. Ο μηχανισμός ρυθμίσεως του ωρολογίου πρέπει να τοποθετηθεί εντός του περιβλήματος που περιέχει το φύλλο καταγραφής· κάθε άνοιγμα του περιβλήματος αυτού καταγράφεται αυτόματα στο φύλλο καταγραφής.
    - 6.2. Αν ο μηχανισμός της κίνησης προς τα εμπρός του φύλλου καταγραφής ρυθμίζεται από το ωρολόγιο, η χρονική περίοδος κατά τη διάρκεια της οποίας αυτό θα λειτουργήσει σωστά, αφού κουρδισθεί πλήρως, πρέπει να είναι μεγαλύτερη τουλάχιστον κατά 10 % από την περίοδο καταγραφής, η οποία αντιστοιχεί στο ανώτατο όριο της χωρητικότητας σε φύλλα της συσκευής.
  7. Φωτισμός και προστασία
    - 7.1. Οι δείκτες της συσκευής πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο μη θαμβωτικό φωτισμό.
    - 7.2. Υπό κανονικές συνθήκες χρήσης της συσκευής, όλα τα εσωτερικά μέρη πρέπει να προστατεύονται από την υγρασία και τη σκόνη. Επιπλέον, πρέπει να προφυλάσσονται από παραποιήσεις με περιβλήματα τα οποία είναι δυνατόν να σφραγισθούν.
- β) Δείκτες
1. Δείκτης της απόστασης που διανύθηκε (χιλιομετρική)
    - 1.1. Ο χιλιομετρικός πρέπει να δεικνύει τη διανυθείσα απόσταση με ακρίβεια 0,1 χιλιόμετρα. Οι αριθμοί που εκφράζουν εκατοντάδες μέτρων πρέπει να διακρίνονται από εκείνους που εκφράζουν ολόκληρα χιλιόμετρα.
    - 1.2. Τα ψηφία του χιλιομετρικού πρέπει να είναι ευανάγνωστα και να έχουν ένα ορατό ύψος τουλάχιστον 4 χιλιοστόμετρα.
    - 1.3. Ο χιλιομετρικός πρέπει να δύναται να δεικνύει μέχρι 99 999,9 km τουλάχιστον.
  2. Δείκτης ταχύτητας (ταχύμετρο)
    - 2.1. Εντός των ορίων της δυναμικής να μετρηθεί ταχύτητας, η κλίμακα της ταχύτητας πρέπει να φέρει ομοιόμορφες υποδιαίρεσεις 1, 2, 5 ή 10 km/ώρα. Το διάστημα μεταξύ διαδοχικών υποδιαίρεσεων δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10 % της υψηλότερης ταχύτητας που εμφανίζεται στην κλίμακα.
    - 2.2. Το διάστημα της κλίμακας πέραν της τιμής της ανώτερης ταχύτητας δεν πρέπει να φέρει υποδιαίρεσεις.
    - 2.3. Το μήκος του διαστήματος μεταξύ δύο υποδιαίρεσεων το οποίο αντιστοιχεί σε διαφορά ταχύτητας 10 km/ώρα δεν πρέπει να είναι μικρότερο των 10 χιλιοστομέτρων.
    - 2.4. Σε περίπτωση δείκτη με βελόνα, η απόσταση μεταξύ της βελόνας και της επιφάνειας του δείκτη δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 χιλιοστόμετρα.
  3. Δείκτης χρόνου (ωρολόγιο)

Ο δείκτης χρόνου πρέπει να είναι ορατός από το εξωτερικό μέρος της συσκευής και η ανάγνωσή του πρέπει να είναι σαφής, κατανοητή και να μην επιδέχεται παρερμηνείας.
- γ) Καταγραφικά όργανα
1. Γενικά
    - 1.1. Κάθε συσκευή, οποιοσδήποτε και αν είναι ο τύπος του φύλλου (ταινία ή δίσκος), πρέπει να είναι εφοδιασμένη με σήμα που καθιστά δυνατή τη σωστή τοποθέτηση του φύλλου καταγραφής κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται ότι η ώρα την οποία δεικνύει το ωρολόγιο και η καταγραφή της ώρας επί του φύλλου καταγραφής αντιστοιχούν.
    - 1.2. Ο μηχανισμός ο οποίος κινεί το φύλλο καταγραφής πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να εξασφαλίζεται ότι το τελευταίο κινείται σταθερά και δύναται άνετα να τοποθετείται και να αφαιρείται.
    - 1.3. Για φύλλα καταγραφής τύπου δίσκου, ο μηχανισμός της προς τα εμπρός κινήσεως πρέπει να ελέγχεται από τον μηχανισμό του ωρολογίου. Σε τέτοια περίπτωση, η περιστροφική κίνηση του φύλλου καταγραφής πρέπει να είναι συνεχής και ομοιόμορφη, με κατώτατη δυνατή ταχύτητα 7 χιλιοστόμετρα/ώρα, που μετράται επί του εσωτερικού δακτυλίου, εντός του οποίου καταγράφεται η ταχύτητα. Σε συσκευή με φύλλο καταγραφής τύπου ταινίας στην οποία το όργανο της προς τα εμπρός κίνησης των φύλλων καταγραφής ελέγχεται από τον ωρολογιακό μηχανισμό του ωρολογίου, η ταχύτητα της προς τα εμπρός ευθύγραμμης κίνησης πρέπει να είναι τουλάχιστον 10 χιλιοστόμετρα/ώρα.
    - 1.4. Η καταγραφή της απόστασης που διανύθηκε, της ταχύτητας του οχήματος και κάθε ανοίγματος του περιβλήματος που περιέχει το φύλλο ή τα φύλλα καταγραφής πρέπει να είναι αυτόματη.

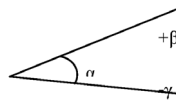
2. Καταγραφή της απόστασης που διανύθηκε
  - 2.1. Κάθε χιλιόμετρο που διανύθηκε πρέπει να αντιπροσωπεύεται στο διάγραμμα με διάστημα τουλάχιστο 1 χιλιοστομέτρου επί της αντίστοιχης συντεταγμένης.
  - 2.2. Ακόμη και σε ταχύτητες που εγγίζουν το ανώτατο όριο της ταχύτητας που δύναται να μετρηθεί, η καταγραφή των αποστάσεων πρέπει να είναι ευανάγνωστη.
  3. Καταγραφή της ταχύτητας
  - 3.1. Οποιοσδήποτε και αν είναι ο τύπος του φύλλου καταγραφής, η γραφίδα η οποία καταγράφει την ταχύτητα πρέπει να κινείται σε ευθεία γραμμή και καθέτως προς την κατεύθυνση της κίνησης του φύλλου καταγραφής. Εντούτοις, η κίνηση της γραφίδας δύναται να είναι κυκλική, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
    - η γραμμή την οποία σύρει η γραφίδα πρέπει να είναι κάθετη προς τη μέση περιφέρεια (στην περίπτωση φύλλων καταγραφής τύπου δίσκου) ή προς τον άξονα (σε περίπτωση φύλλων καταγραφής τύπου ταινίας) του μέρους που προορίζεται για την καταγραφή ταχύτητας,
    - ο λόγος της ακτίνας καμπυλότητας της γραμμής την οποία σύρει η γραφίδα προς το πλάτος της λωρίδας που προορίζεται για την καταγραφή της ταχύτητας δεν πρέπει να είναι μικρότερος του 2,4 προς 1, οποιοσδήποτε και αν είναι ο τύπος του φύλλου καταγραφής,
    - οι υποδιαίρεσεις της κλίμακας του χρόνου πρέπει να ευρίσκονται στην περιοχή καταγραφής σε καμπύλη της ίδιας ακτίνας, όπως εκείνη της γραμμής την οποία σύρει η γραφίδα. Τα διαστήματα μεταξύ των υποδιαίρεσεων της κλίμακας του χρόνου πρέπει να αντιστοιχούν σε περίοδο που δεν υπερβαίνει τη μία ώρα.
  - 3.2. Κάθε αλλαγή ταχύτητας για 10 km/ώρα πρέπει να αντιστοιχεί στο διάγραμμα σε μετατόπιση 1,5 χιλιοστομέτρων τουλάχιστον της αντίστοιχης συντεταγμένης.
  4. Καταγραφή του χρόνου
  - 4.1. Ο ταχογράφος πρέπει να κατασκευάζεται έτσι ώστε να καταγράφεται πάντοτε αυτόματα ο χρόνος οδήγησης και να είναι δυνατό όταν απαιτείται, με τη χρήση μιας συσκευής μεταγωγής η ξεχωριστή καταγραφή των υπόλοιπων χρονικών περιόδων σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 5 στοιχείο β) σημεία ii), iii) και iv) του παρόντος κανονισμού.
  - 4.2. Πρέπει να είναι δυνατόν, από τα χαρακτηριστικά των διαγραμμάτων και της διατάξεώς τους και, ενδεχομένως, των συμβόλων τα οποία καθορίζονται στο άρθρο 34 του παρόντος κανονισμού, να διακρίνονται καθαρά οι διάφορες χρονικές περίοδοι. Οι διάφορες χρονικές περίοδοι θα διακρίνονται η μία από την άλλη πάνω στον καταγραφέα από διαφορές στο πάχος των σχετικών γραμμών ή με οποιοδήποτε άλλο σύστημα, τουλάχιστον ίσης αποτελεσματικότητας όσον αφορά το ευανάγνωστο και το ευχερές της ερμηνείας των καταγραφόμενων στοιχείων.
  - 4.3. Σε περίπτωση οχημάτων που διαθέτουν πλήρωμα με περισσότερους από έναν οδηγούς, οι καταγραφές τις οποίες προβλέπει το σημείο 4.1 πρέπει να γίνονται σε ξεχωριστά φύλλα καταγραφής, καθένα από τα οποία κατανέμεται σε έναν οδηγό. Σε μια τέτοια περίπτωση, η κίνηση προς τα εμπρός των ξεχωριστών φύλλων καταγραφής πρέπει να γίνεται είτε με ένα μοναδικό μηχανισμό είτε με χωριστούς συγχρονισμένους μηχανισμούς.
- δ) Κλείσιμο συσκευής
1. Το περίβλημα το οποίο περιέχει το φύλλο ή τα φύλλα καταγραφής και τον μηχανισμό ρύθμισης του ωρολογίου πρέπει να είναι εφοδιασμένο με κλειδαριά.
  2. Κάθε άνοιγμα του περιβλήματος που περιέχει το φύλλο ή τα φύλλα καταγραφής και τον μηχανισμό ρύθμισης του ωρολογίου πρέπει αυτόματα να καταγράφεται στο φύλλο ή στα φύλλα καταγραφής.
- ε) Σημάνσεις
1. Οι ακόλουθες ενδείξεις πρέπει να διακρίνονται επί της συσκευής:
    - πλησίον του αριθμού που δεικνύει ο χιλιομετρητής, η μονάδα μετρήσεως της αποστάσεως, με το σύμβολο «km»,
    - πλησίον της κλίμακας ταχύτητας, το σύμβολο «km/ώρα»,
    - το πεδίο μετρήσεως του ταχυμέτρου υπό τη μορφή «ελαχ. ταχ. ... km/ώρα μεγ. ταχ. ... km/ώρα». Αυτή η ένδειξη δεν είναι απαραίτητη αν εμφανίζεται στην πινακίδα περιγραφής της συσκευής.

Εντούτοις, αυτές οι απαιτήσεις δεν εφαρμόζονται σε ταχογράφους που εγκρίθηκαν πριν από τις 10 Αυγούστου 1970.



2. Η πινακίδα περιγραφής πρέπει να είναι ενσωματωμένη στη συσκευή και πρέπει να φέρει τις ακόλουθες ενδείξεις οι οποίες πρέπει να είναι ορατές επί της τοποθετούμενης συσκευής:

- όνομα και διεύθυνση του κατασκευαστή της συσκευής,
- τον αριθμό του κατασκευαστή και το έτος κατασκευής,
- το σήμα έγκρισης του τύπου της συσκευής,
- τη σταθερά της συσκευής υπό τη μορφή « $k = \dots$  περιστρ./km» ή  $k = \dots$  παλ./km),
- προαιρετικά, το πεδίο μέτρησης της ταχύτητας υπό τη μορφή που υποδεικνύεται στο σημείο 1,
- αν η ευαισθησία του οργάνου όσον αφορά τη γωνία κλίσεως είναι ικανή να επηρεάζει τις ενδείξεις της συσκευής πέραν των επιτρεπόμενων ανοχών, η επιτρεπτή γωνία εκφράζεται από το εξής σχήμα:



όπου  $\alpha$  είναι η γωνία που μετράται από την οριζόντια θέση της άνω εμπρόσθιας όψης του εξοπλισμού για τον οποίο το όργανο βαθμονομείται, ενώ  $\beta$  και  $\gamma$  αντιπροσωπεύουν αντίστοιχα το μέγιστο επιτρεπτό όριο απόκλισης προς τα άνω και προς τα κάτω έναντι της γωνίας  $\alpha$ .

στ) Ανώτατες επιτρεπόμενες ανοχές (δείκτες και καταγραφικά όργανα)

1. Κατά τον δοκιμαστικό έλεγχο πριν από την εγκατάσταση:

α) διανυθείσα απόσταση:

1 % πάνω ή κάτω από την πραγματική απόσταση, εφόσον η απόσταση αυτή είναι τουλάχιστον 1 χιλιόμετρο,

β) ταχύτητα:

3 km/ώρα πάνω ή κάτω από την πραγματική ταχύτητα,

γ) χρόνος:

$\pm 2$  λεπτά ανά ημέρα, με μέγιστο 10 λεπτών ανά επτά ημέρες, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η διάρκεια λειτουργίας του ωρολογίου, αφότου κουρδίζεται, δεν είναι μικρότερη της περιόδου αυτής.

2. Κατά την εγκατάσταση:

α) διανυθείσα απόσταση:

2 % πάνω ή κάτω από την πραγματική απόσταση, εφόσον η απόσταση αυτή είναι τουλάχιστον 1 χιλιόμετρο,

β) ταχύτητα:

4 km/ώρα πάνω ή κάτω από την πραγματική ταχύτητα,

γ) χρόνος:

$\pm 2$  λεπτά ανά ημέρα, ή

$\pm 10$  λεπτά ανά επτά ημέρες.

3. Κατά τη χρήση:

α) διανυθείσα απόσταση:

4 % πάνω ή κάτω από την πραγματική απόσταση, εφόσον η απόσταση αυτή είναι τουλάχιστον 1 χιλιόμετρο,

β) ταχύτητα:

6 km/ώρα πάνω ή κάτω από την πραγματική ταχύτητα,

γ) χρόνος:

± 2 λεπτά ανά ημέρα, ή

± 10 λεπτά ανά επτά ημέρες.

4. Οι ανώτατες ανοχές που παρατίθενται στα σημεία 1, 2 και 3 ισχύουν για θερμοκρασίες μεταξύ 0 °C και 40 °C, οι δε θερμοκρασίες μετρούνται πλησίον της συσκευής.
5. Η μέτρηση των ανωτάτων ανοχών οι οποίες αναφέρονται στα σημεία 2 και 3 γίνεται με τους όρους που καθορίζονται στο μέρος VI.

#### IV. ΦΥΛΛΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ

α) Γενικά

1. Τα φύλλα καταγραφής πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μην εμποδίζουν την κανονική λειτουργία της συσκευής και οι καταγραφές να είναι ανεξίτηλες, ευανάγνωστες και σαφείς.

Τα φύλλα καταγραφής πρέπει να διατηρούν τις διαστάσεις τους και όλες τις καταγραφές που γίνονται σ' αυτά υπό κανονικές συνθήκες υγρασίας και θερμοκρασίας.

Επιπλέον, πρέπει να είναι δυνατό να αναγράφει κανείς στα φύλλα καταγραφής, χωρίς να τα φθίρει και χωρίς να επηρεάζει το ευανάγνωστο των καταγραφών, τις πληροφορίες οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 34 του παρόντος κανονισμού.

Υπό κανονικές συνθήκες φυλάξεως, οι καταγραφές πρέπει να παραμένουν ευανάγνωστες τουλάχιστον επί ένα χρόνο.

2. Το ελάχιστο διάστημα καταγραφής των φύλλων καταγραφής, οποιοσδήποτε και αν είναι ο τύπος τους, πρέπει να είναι 24 ώρες.

Αν περισσότεροι δίσκοι συνδέονται μεταξύ τους για να αυξηθεί η διάρκεια συνεχούς καταγραφής χωρίς επέμβαση του προσωπικού, οι συνδέσεις μεταξύ των διάφορων δίσκων πρέπει να πραγματοποιούνται κατά τρόπο ώστε να μην παρουσιάζονται διακοπές ή διπλές καταγραφές στα σημεία από δίσκο σε δίσκο.

β) Περιοχές καταγραφής και υποδιαίρεσεις τους

1. Τα φύλλα καταγραφής πρέπει να περιέχουν τις ακόλουθες περιοχές καταγραφής:

— περιοχή αποκλειστικά προορισμένη για στοιχεία που αφορούν την ταχύτητα,

— περιοχή αποκλειστικά προορισμένη για στοιχεία που αφορούν τις αποστάσεις που διανύθηκαν,

— μία ή περισσότερες περιοχές για στοιχεία που αναφέρονται στα χρονικά διαστήματα οδήγησης, στα χρονικά διαστήματα άλλης εργασίας, στα χρονικά διαστήματα διαθεσιμότητας, στα διαλείμματα από την εργασία και στις χρονικές περιόδους ανάπαυσης των οδηγών.

2. Η περιοχή για την καταγραφή της ταχύτητας πρέπει να φέρει υποδιαίρεσεις 20 km/ώρα ή λιγότερο. Η ταχύτητα που αντιστοιχεί σε κάθε υποδιαίρεση της κλίμακας πρέπει να αναφέρεται με αριθμούς που βρίσκονται απέναντι από την υποδιαίρεση αυτή. Το σύμβολο km/ώρα πρέπει να αναφέρεται τουλάχιστον μία φορά εντός της περιοχής. Η τελευταία υποδιαίρεση της κλίμακας πρέπει να συμπίπτει με το ανώτατο όριο του πεδίου μετρήσεως.
3. Η περιοχή καταγραφής της απόστασης που διανύθηκε πρέπει να φέρει υποδιαίρεσεις κατά τρόπο ώστε ο αριθμός των διανυθέντων χιλιομέτρων να διαβάζεται χωρίς δυσκολία.
4. Η περιοχή ή περιοχές που προορίζονται για την καταγραφή χρονικών περιόδων που αναφέρονται στο σημείο 1 πρέπει να έχουν επισημανθεί κατά τρόπο ώστε να είναι δυνατό να διακρίνονται καθαρά μεταξύ τους οι διάφορες χρονικές περίοδοι.

γ) Ενδείξεις που τυπώνονται στο φύλλο καταγραφής

Κάθε φύλλο καταγραφής πρέπει να φέρει τυπωμένες τις ακόλουθες ενδείξεις:

— όνομα και διεύθυνση ή εμπορικό σήμα του κατασκευαστή,

- το σήμα εγκρίσεως του τύπου του φύλλου καταγραφής,
- το σήμα έγκρισης του τύπου ή των τύπων της συσκευής στην οποία το φύλλο καταγραφής δύναται να χρησιμοποιηθεί,
- το ανώτατο όριο της κλίμακας μετρήσεως της ταχύτητας τυπωμένο σε χιλιόμετρα ανά ώρα.

Σαν ελάχιστη πρόσθετη προϋπόθεση, κάθε φύλλο καταγραφής πρέπει να φέρει τυπωμένη μία κλίμακα χρόνου που φέρει υποδιαίρεσεις κατά τρόπο ώστε ο χρόνος να διαβάζεται απευθείας ανά διάστημα 15 λεπτών, καθώς και να καθορίζεται εύκολα ανά διάστημα 5 λεπτών.

δ) Ελεύθερος χώρος για χειρόγραφες καταχωρίσεις

Ελεύθερος χώρος πρέπει να προβλέπεται στα φύλλα καταγραφής ώστε ο οδηγός να δύναται να γράφει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- το ονοματεπώνυμο του οδηγού,
- την ημερομηνία και τον τόπο κατά την έναρξη και κατά τη λήξη της χρήσης του φύλλου καταγραφής,
- τον αριθμό ή τους αριθμούς κυκλοφορίας του οχήματος ή των οχημάτων τα οποία έχουν εκχωρηθεί στον οδηγό κατά τη διάρκεια της χρήσης του φύλλου καταγραφής,
- τις ενδείξεις χιλιομετρική του οχήματος ή των οχημάτων στα οποία ο οδηγός υπηρέτησε κατά τη διάρκεια της χρήσης του φύλλου καταγραφής,
- την ώρα κατά την οποία γίνεται κάθε αλλαγή οχήματος.

#### V. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ

1. Ο ταχογράφος πρέπει να είναι εγκατεστημένος στο όχημα κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο οδηγός να βλέπει καθαρά από το κάθισμά του το ταχύμετρο, τον χιλιομετρική και το ωρολόγιο, ενώ συγχρόνως όλα τα μέρη αυτών των οργάνων, συμπεριλαμβανομένου του μηχανισμού που μεταδίδει την κίνηση στη συσκευή, πρέπει να προστατεύονται από οποιαδήποτε τυχαία βλάβη.
2. Πρέπει να είναι δυνατόν να προσαρμόζεται η σταθερά του ταχογράφου προς τον 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 μεταγωγής μέσω του οποίου οι διάφορες αυτές σχέσεις μετάδοσης να δύνανται να προσαρμόζονται αυτόματα προς τη σχέση βάσει της οποίας ο ταχογράφος προσαρμόστηκε στο όχημα.

3. Μετά τον δοκιμαστικό έλεγχο του ταχογράφου κατά την εγκατάστασή του, επικολλάται πινακίδα εγκατάστασης επί του ταχογράφου ή πλησίον του επί του οχήματος, κατά τρόπο ώστε να είναι καθαρά ορατή. Έπειτα από κάθε επιθεώρηση ενός εγκεκριμένου εφαρμοστέου ή συνεργείου, όπου απαιτείται μια αλλαγή στη ρύθμιση της ίδιας της εγκατάστασης, πρέπει να επικολληθεί μια νέα πινακίδα στη θέση της προηγούμενης.

Η πινακίδα εγκατάστασης πρέπει να φέρει τουλάχιστον τις ακόλουθες ενδείξεις:

- ονοματεπώνυμο, διεύθυνση ή εμπορική επωνυμία του εγκεκριμένου εγκαταστάτη, συνεργείου ή κατασκευαστή οχημάτων,
- τον χαρακτηριστικό συντελεστή του οχήματος, υπό τη μορφή «w =... .. περιστρ./km» ή «k =... παλ./km»,
- την πραγματική περιφέρεια των τροχών υπό τη μορφή «1 =... χιλιοστόμετρα»,
- την ημερομηνία καθορισμού του χαρακτηριστικού συντελεστού του οχήματος, καθώς και τη μέτρηση της πραγματικής περιφέρειας των τροχών.

4. Σφράγιση

Τα κάτωθι μέρη της συσκευής πρέπει να είναι σφραγισμένα:

- α) η πινακίδα εγκατάστασης, εκτός αν είναι προσαρμοσμένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη δύναται να αφαιρεθεί χωρίς να καταστραφούν οι ενδείξεις,
- β) τα δύο άκρα της σύνδεσης μεταξύ του ταχογράφου και του οχήματος,
- γ) ο προσαρμογέας και το σημείο συνδέσεώς του με το κύκλωμα,

- δ) ο μηχανισμός αυτόματης προσαρμογής για τα οχήματα με δύο ή περισσότερες σχέσεις μετάδοσης οπίσθιου άξονα,
- ε) οι συνδέσεις που ενώνουν τον προσαρμογέα και τον ως άνω μηχανισμό αυτόματης προσαρμογής με το υπόλοιπο της συσκευής,
- στ) τα περιβλήματα που προβλέπονται στο στοιχείο α) σημείο 7.2 του μέρους III,
- ζ) κάθε κάλυμμα που παρέχει πρόσβαση στα μέσα προσαρμογής της σταθεράς του ταχογράφου στον χαρακτηριστικό συντελεστή του οχήματος.

Σε ιδιαίτερες περιπτώσεις, περισσότερες σφραγίσεις δύνανται να προβλεφθούν κατά την έγκριση του τύπου συσκευής και πρέπει να σημειωθούν στο πιστοποιητικό της έγκρισης οι θέσεις των σφραγίσεων αυτών.

Οι σφραγίσεις που αναφέρονται στα στοιχεία β), γ) και ε) του πρώτου εδαφίου επιτρέπεται να αφαιρούνται:

- σε περίπτωση ανάγκης,
- προκειμένου να τοποθετηθεί, να προσαρμοστεί ή να επισκευαστεί συσκευή περιορισμού της ταχύτητας ή οποιαδήποτε άλλη συσκευή που συμβάλλει στην οδική ασφάλεια,

υπό την προϋπόθεση ότι η συσκευή ελέγχου συνεχίζει να λειτουργεί αξιόπιστα και ορθά και επανασφραγίζεται από εγκεκριμένο εφαρμοστή ή συνεργείο αμέσως μετά την εγκατάσταση της συσκευής περιορισμού της ταχύτητας ή οποιασδήποτε άλλης συσκευής που συμβάλλει στην οδική ασφάλεια ή σε άλλες περιπτώσεις εντός διαστήματος επτά ημερών. Για κάθε τέτοια περίπτωση όπου οι σφραγίσεις έχουν παραβιασθεί, πρέπει να δικαιολογείται γραπτώς και το σχετικό δικαιολογητικό πρέπει να τίθεται στη διάθεση των αρμόδιων αρχών.

5. Τα καλώδια που συνδέουν τη συσκευή ελέγχου με τον παλμοδότη πρέπει να προστατεύονται με συνεχές περίβλημα από ανοξείδωτο χάλυβα, με πλαστική επικάλυψη και με πτυχωτά άκρα, εκτός από τα σημεία όπου η ίδια η ασφάλεια κατά της παραβίασής τους εξασφαλίζεται με άλλο μέσο (παραδείγματος χάριν με ηλεκτρονική παρακολούθηση όπως κωδικοποίηση σήματος). Το εν λόγω μέσο πρέπει να μπορεί να διαπιστώνει την ύπαρξη στο τμήμα αυτό του συστήματος οποιουδήποτε μηχανισμού που δεν είναι απαραίτητος για τη σωστή λειτουργία του ταχογράφου και είναι ικανός να εμποδίζει την ορθή λειτουργία του ταχογράφου είτε με βραχυκύκλωμα ή διακοπή ή παραλλαγή των ηλεκτρονικών δεδομένων που εκπέμπονται από τον αισθητήρα ταχύτητας και απόστασης. Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, μια σύνδεση που περιλαμβάνει σφραγισμένες καλωδιώσεις θεωρείται συνεχής.

Η προαναφερόμενη ηλεκτρονική παρακολούθηση μπορεί να αντικατασταθεί από ηλεκτρονικό έλεγχο που να εξασφαλίζει ότι η συσκευή ελέγχου είναι ικανή να καταγράφει οποιαδήποτε μετακίνηση του οχήματος ανεξάρτητα από το τμήμα του αισθητήρα ταχύτητας και απόστασης.

Ως οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, για τους σκοπούς εφαρμογής του παρόντος σημείου, νοούνται τα οριζόμενα στο παράρτημα II μέρος Α της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>. Σε οχήματα που εφοδιάζονται με ταχογράφο σύμφωνα με τον κανονισμό και δεν έχουν σχεδιασθεί για την εφαρμογή οπλισμένου καλωδίου μεταξύ των αισθητήρων απόστασης και ταχύτητας και του ταχογράφου, πρέπει να τοποθετείται προσαρμογέας όσο το δυνατόν πλησιέστερα στους αισθητήρες απόστασης και ταχύτητας.

Το οπλισμένο καλώδιο τοποθετείται μεταξύ του προσαρμογέα και του ταχογράφου.

## VI. ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΙ

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

### 1. Πιστοποίηση των καινούργιων ή επιδιορθωμένων οργάνων

Για κάθε συσκευή, καινούργια ή επιδιορθωμένη, εκδίδεται πιστοποιητικό περί της καλής λειτουργίας της και της ακρίβειας των ενδείξεων και καταγραφών της, εντός των ορίων που καθορίζονται στο στοιχείο στ) σημείο 1 του μέρους III, με τη σφράγιση που καθορίζεται στο σημείο 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο στ) του μέρους V.

Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη δύνανται να συμφωνήσουν για μια αρχική επαλήθευση, που να συνίσταται στον έλεγχο και στην επιβεβαίωση της πιστότητας της καινούργιας ή επιδιορθωμένης συσκευής προς το μοντέλο για το οποίο έχει δοθεί έγκριση τύπου και/ή προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, ή δύνανται να παραχωρήσουν το δικαίωμα της πιστοποίησης στους κατασκευαστές ή στους εντολοδόχους τους.

<sup>(1)</sup> Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

## 2. Εγκατάσταση

Κατά την εφαρμογή τους στο όχημα, η συσκευή και η εγκατάσταση στο σύνολό της πρέπει να πληρούν τις διατάξεις τις σχετικές με τα όρια ανοχής, όπως καθορίζονται στο στοιχείο στ) σημείο 2 του μέρους III.

Οι σχετικές δοκιμές ελέγχου εκτελούνται από τον εγκεκριμένο εφαρμοστή ή το συνεργείο με δική τους ευθύνη.

## 3. Περιοδικές επιθεωρήσεις

α) Περιοδικές επιθεωρήσεις των συσκευών λαμβάνουν χώρα κάθε δύο έτη τουλάχιστον και δύνανται να πραγματοποιούνται, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο των δοκιμών της οδικής καταλληλότητας των οχημάτων.

Οι επιθεωρήσεις αυτές περιλαμβάνουν τους εξής ελέγχους:

- την καλή λειτουργία της συσκευής,
- την ύπαρξη σήματος έγκρισης στις συσκευές,
- την ύπαρξη πινακίδας εγκατάστασης,
- ότι οι σφραγίσεις πάνω στη συσκευή και σε άλλα μέρη της εγκατάστασης παραμένουν ανέπαφες,
- την πραγματική περιφέρεια ελαστικών.

β) Η επιθεώρηση για την εξακρίβωση της τήρησης του μέρους III στοιχείο στ) σημείο 3 για τις εν ισχύ ανώτατες επιτρεπόμενες ανοχές εκτελείται τουλάχιστον μία φορά κάθε έξι έτη, με δυνατότητα για κάθε κράτος μέλος να καθορίζει μικρότερο χρονικό διάστημα για αυτήν την επιθεώρηση όσον αφορά τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας στο έδαφός του. Οι επιθεωρήσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν την αντικατάσταση της πινακίδας εγκατάστασης.

## 4. Μέτρηση σφαλμάτων

Η μέτρηση των σφαλμάτων στην εγκατάσταση 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 επιτρεπόμενων 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  $50 \pm 5$  km/ώρα. Ο έλεγχος δύναται επίσης να πραγματοποιηθεί σε κατάλληλη βάση δοκιμής, με τον όρο ότι θα είναι παρόμοιας ακριβείας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΣΗΜΑ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

## I. ΣΗΜΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

1. Το σήμα έγκρισης αποτελείται:

α) από ένα ορθογώνιο, πάνω στο οποίο τίθεται το γράμμα «e» μικρό, ακολουθούμενο από έναν αριθμό ή γράμμα που χαρακτηρίζουν τη χώρα η οποία χορήγησε την έγκριση, σύμφωνα με τα ακόλουθα:

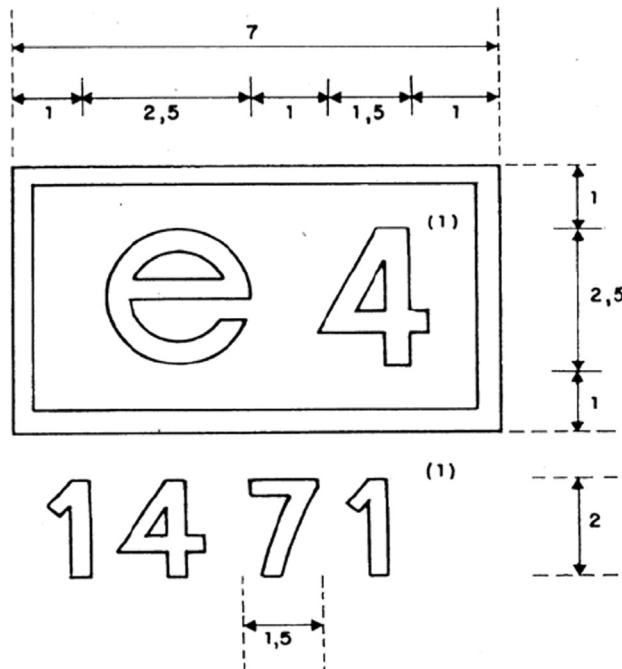
Βέλγιο	6,
Βουλγαρία	34,
Τσεχική Δημοκρατία	8,
Δανία	18,
Γερμανία	1,
Εσθονία	29,
Ιρλανδία	24,
Ελλάδα	23,
Ισπανία	9,
Γαλλία	2,
Κροατία	25,
Ιταλία	3,
Κύπρος	CY,
Λετονία	32,
Λιθουανία	36,
Λουξεμβούργο	13,
Ουγγαρία	7,
Μάλτα	MT,
Κάτω Χώρες	4,
Αυστρία	12,
Πολωνία	20,
Πορτογαλία	21,
Ρουμανία	19,
Σλοβενία	26,
Σλοβακία	27,
Φινλανδία	17,
Σουηδία	5,
Ηνωμένο Βασίλειο	11,

και

β) από αριθμό έγκρισης που αντιστοιχεί στον αριθμό του πιστοποιητικού έγκρισης το οποίο εκδόθηκε για το πρωτότυπο του ταχογράφου ή του φύλλου καταγραφής ή στον αριθμό της κάρτας ταχογράφου, τυποποιημένο σε οποιοδήποτε σημείο κοντά στο ορθογώνιο.

2. Το σήμα έγκρισης τίθεται πάνω στην πινακίδα περιγραφής κάθε συσκευής, σε κάθε φύλλο καταγραφής και σε κάθε κάρτα ταχογράφου, πρέπει δε να είναι ανεξίτηλο και να παραμένει πάντοτε ευανάγνωστο.

3. Οι διαστάσεις του σήματος έγκρισης, σχέδιο του οποίου παρατίθεται κατωτέρω <sup>(1)</sup>, εκφράζονται σε χιλιοστόμετρα, αυτές δε οι διαστάσεις είναι οι ελάχιστες επιτρεπόμενες. Οι αναλογίες μεταξύ των διαστάσεων πρέπει να τηρούνται.



<sup>(1)</sup> Αυτά τα στοιχεία παρέχονται μόνο για καθοδήγηση.

## II. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΥΣ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥΣ

Το κράτος μέλος που χορηγεί έγκριση παρέχει στον αιτούντα πιστοποιητικό έγκρισης, υπόδειγμα του οποίου παρατίθεται κατωτέρω. Για τη γνωστοποίηση στα άλλα κράτη μέλη των χορηγούμενων εγκρίσεων ή των ενδεχόμενων ανακλήσεων, κάθε κράτος μέλος χρησιμοποιεί αντίγραφα αυτού του εγγράφου.

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

Αρμόδια αρχή .....

Γνωστοποίηση <sup>(1)</sup>:

- έγκρισης τύπου ταχογράφου
- ανάκλησης της έγκρισης τύπου ταχογράφου
- έγκρισης φύλλου καταγραφής
- ανάκλησης της έγκρισης φύλλου καταγραφής

Αριθ. έγκρισης .....

1. Σήμα εργοστασίου ή εμπορικό σήμα .....
2. Ονομασία του τύπου .....
3. Όνομα του κατασκευαστή .....
4. Διεύθυνση του κατασκευαστή .....
5. Ημερομηνία υποβολής της αίτησης για έγκριση .....
6. Εργαστήριο δοκιμής .....
7. Ημερομηνία και αριθμός της δοκιμής (των δοκιμών) .....
8. Ημερομηνία έγκρισης .....
9. Ημερομηνία ανάκλησης της έγκρισης .....
10. Τύπος(-οι) ταχογράφου(-ων) στον (στους) οποίο(-ους) το φύλλο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί .....
11. Τόπος .....
12. Ημερομηνία .....
13. Προσαρτημένα περιγραφικά έγγραφα .....
14. Παρατηρήσεις (περιλαμβανομένης της θέσης των σφραγίδων εφόσον ζητείται)

.....  
(Υπογραφή)

<sup>(1)</sup> Διαγράφονται οι περιττές μνείες.



## III. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΨΗΦΙΑΚΟΥΣ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥΣ

Το κράτος μέλος που χορηγεί έγκριση παρέχει στον αιτούντα πιστοποιητικό έγκρισης, υπόδειγμα του οποίου παρατίθεται κατωτέρω. Για τη γνωστοποίηση στα άλλα κράτη μέλη των χορηγούμενων εγκρίσεων ή των ενδεχόμενων ανακλήσεων, κάθε κράτος μέλος χρησιμοποιεί αντίγραφα αυτού του εγγράφου.

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΓΙΑ ΨΗΦΙΑΚΟΥΣ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥΣ

Αρμόδια αρχή .....

Γνωστοποίηση (1):

έγκριση:  ανάκληση της έγκρισης:

- τύπος ταχογράφου
- δομικό στοιχείο ταχογράφου (2)
- κάρτα οδηγού
- κάρτα συνεργείου
- κάρτα επιχείρησης
- κάρτα ελεγκτή

Αριθ. έγκρισης .....

1. Μάρκα ή εμπορικό σήμα του κατασκευαστή .....
2. Ονομασία του μοντέλου .....
3. Όνομα του κατασκευαστή .....
4. Διεύθυνση του κατασκευαστή .....
5. Ημερομηνία υποβολής της αίτησης για έγκριση .....
6. Εργαστήριο(-α) .....
7. Ημερομηνία και αριθμός της έκθεσης του συνεργείου .....
8. Ημερομηνία έγκρισης .....
9. Ημερομηνία ανάκλησης της έγκρισης .....
10. Υπόδειγμα ταχογράφου(-ων) με τον (τους) οποίο(-ους) προορίζεται να χρησιμοποιείται το δομικό στοιχείο .....
11. Τύπος .....
12. Ημερομηνία .....
13. Προσαρτημένα περιγραφικά έγγραφα .....
14. Παρατηρήσεις

(Υπογραφή)

(1) Σημειώστε στο αντίστοιχο τετράγωνο.

(2) Προσδιορίστε το δομικό στοιχείο το οποίο αφορά η γνωστοποίηση.