



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 21.11.1995
COM(95) 550 τελικό

94/0187 (SYN)

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

*που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ.3821/85 του Συμβουλίου
και την οδηγία αριθ.88/599 του Συμβουλίου
σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών
(ταχογράφος)*

(υποβληθείσα από την Επιτροπή
σύμφωνα με το άρθρο 189 Α, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ιστορικό

- A. Στις 22 Ιουλίου 1994, η Επιτροπή απέστειλε στο Συμβούλιο πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και την οδηγία αριθ. 88/599/ΕΟΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ταχογράφος) (έγγραφο COM(94)323 τελικό - 94/0187(SYN)¹.

Σκοπός της ανωτέρω πρότασης είναι να προβλεφθεί η υποχρεωτική εγκατάσταση ενός πρόσθετου στοιχείου στο υπάρχον σύστημα του ταχογράφου. Η χρησιμοποιούμενη σήμερα συσκευή καταγράφει, σε δίσκο από χαρτόνι, τα δεδομένα (το ταχογραφικό διάγραμμα) μέσω μιας ακίδας. Το πρόσθετο στοιχείο θα χρησιμοποιεί ηλεκτρονική τεχνολογία ώστε να αναβαθμισθεί η υπάρχουσα συσκευή σε ολοκληρωμένο, επί του οχήματος, αυτόματο σύστημα επεξεργασίας δεδομένων, το οποίο θα λειτουργεί συνδεδεμένο με μια «ευφυή κάρτα».

Η πρόταση επιτρέπει επίσης την αντικατάσταση του ταχογραφικού διαγράμματος με ψηφιακή τεχνολογία αρκεί αυτή να παρέχει συγκρίσιμη ακρίβεια και ασφάλεια.

Οι τεχνικές προδιαγραφές της νέας συσκευής καθορίζονται στο παράρτημα ΙΑ της πρότασης.

Στις 22 Φεβρουαρίου 1995², η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσε γνώμη.

Στις 13 Ιουλίου 1995³, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την πρόταση σε πρώτη ανάγνωση.

Οι γνώμες τόσο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όσο και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής γενικά υποστήριζαν τους στόχους της πρότασης. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, θέλοντας να προσδιορίσει όσο πιο συγκεκριμένα γίνεται τη νέα τεχνολογία, πρότεινε πρόσθετο παράρτημα, το παράρτημα ΙΒ, το οποίο καθορίζει, όσο πιο συγκεκριμένα είναι δυνατόν, τις τεχνικές προδιαγραφές της συσκευής ελέγχου στην οποία το ταχογραφικό διάγραμμα έχει αντικατασταθεί από ηλεκτρονική μνήμη.

¹ ΕΕ αριθ. C 243 της 31.8.1994, σελ. 8.

² ΕΕ αριθ. C ...

³ ΕΕ αριθ. C ...

Η Επιτροπή αποδέχεται 20 από τα 32 αιτήματα.

Η Επιτροπή δεν αποδέχεται ωστόσο τις άλλες προταθείσες τροπολογίες για τους εξής λόγους :

την τροπολογία στην αιτιολογική σκέψη 2β (νέα) διότι η Επιτροπή διαθέτει την απαραίτητη αρμοδιότητα.

την τροπολογία στην αιτιολογική σκέψη 5α (νέα) διότι το περιεχόμενό της είναι αυτονόητο και επομένως δεν υπάρχει ανάγκη να δηλωθεί.

την τροπολογία στην αιτιολογική σκέψη 7 που δεν είναι σχετική με το θέμα.

την τροπολογία στην αιτιολογική σκέψη 7α (νέα) καθώς οι οδικοί έλεγχοι αποτελούν σημαντικό μέσο επιβολής τόσο στο εσωτερικό των κρατών μελών όσο και στις διεθνείς διαδρομές.

την τροπολογία στην αιτιολογική σκέψη 9 διότι δεν θα ήταν λογικό να καθορισθεί χρονικό όριο για την κατάργηση του υπάρχοντος συστήματος όταν η τεχνολογία που πρόκειται να το αντικαταστήσει βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της ανάπτυξης.

τις τροπολογίες στην αιτιολογική σκέψη 13 και στο άρθρο 1, παράγραφος 8 [άρθρο 18 (κανονισμός αριθ.3821/85)], διότι θεωρούμε ότι η υπάρχουσα επιτροπή IIIA είναι κατάλληλη.

τις τροπολογίες στην αιτιολογική σκέψη 15 και στο άρθρο 2, παράγραφος 1, διότι η απαίτηση να εξοπλισθούν εκ των υστέρων τα μεταγενέστερα του 1985 οχήματα θα δημιουργούσε επιπρόσθετο κόστος για τη βιομηχανία, θέτοντας σε κίνδυνο τη συμμόρφωση με τον κανονισμό.

τις τροπολογίες στο άρθρο 1, παράγραφος 3 [άρθρα 4 έως 8, 11 και 15 (κανονισμός αριθ.3821/85)] και στο άρθρο 1, παράγραφος 4 [άρθρο 14, παράγραφος 5α (νέα) (κανονισμός αριθ.3821/85)], καθώς υποδηλώνουν ότι η κάρτα οδηγού δεν αποτελεί ουσιώδες στοιχείο κάθε νέου συστήματος.

την τροπολογία στο άρθρο 5α (νέο) επειδή υποδηλώνει ότι η πρόταση της Επιτροπής δεν περιέχει ηλεκτρονικά στοιχεία.

B. Κατά συνέπεια η Επιτροπή τροποποιεί την προτασή της σύμφωνα με:

τις τροπολογίες 1 έως 5 οι οποίες αποτελούν αλλαγές διατύπωσης και προσθήκες που διευκρινίζουν τις προθέσεις της πρότασης

τις τροπολογίες 6 έως 13, 15 έως 18 και 20 οι οποίες είναι συναφείς με τη δημιουργία του παραρτήματος IB το οποίο προσδιορίζει τη νέα ψηφιακή τεχνολογία

την τροπολογία 14 η οποία βελτιώνει την ασφάλεια των δεδομένων.

την τροπολογία 19 η οποία καταργεί την απαίτηση για εξωτερικό προειδοποιητικό σήμα.

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ.3821/85 του Συμβουλίου και την οδηγία αριθ.88/599 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ταχογράφος)

Η πρόταση της Επιτροπής η οποία αποτελεί αντικείμενο του εγγράφου COM(94)323 τελικό - 94/0187 (SYN)¹ τροποποιείται ως ακολούθως:

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
Τροπολογία 1 Δεύτερη αιτιολογική σκέψη	
<p>Εκτιμώντας ότι οι οικονομικές πιέσεις που ασκούνται στις επιχειρήσεις μεταφορών και συνεπώς στους μεμονωμένους οδηγούς δρουν κατά της τήρησης των απαιτούμενων ωρών υπηρεσίας και περιορισμών της ταχύτητας και ότι η τρέχουσα εφαρμογή δεν παρέχει επαρκή κίνητρα για την αντιμετώπιση σοβαρών παραβάσεων,</p>	<p>Εκτιμώντας ότι, λόγω των οικονομικών πιέσεων και του ανταγωνισμού στις οδικές μεταφορές και των πιέσεων στους μεμονωμένους οδηγούς που απασχολούνται σε αυτόν τον τομέα, είναι δύσκολο να εξασφαλισθεί η τήρηση των ωραρίων οδήγησης και ανάπαυσης και των ορίων ταχύτητας,</p>

¹ ΕΕ αριθ. C 243 της 31.8.1994, σελ. 8.

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 2</p> <p>Τρίτη αιτιολογική σκέψη</p>	
<p>Εκτιμώντας ότι <u>αυτή η κατάφωρη παραβίαση είναι</u> απαράδεκτη για τον οδηγό, <u>επηρεάζει αρνητικά το θεμιτό ανταγωνισμό και περικλείει</u> κινδύνους για την οδική ασφάλεια,</p>	<p>Εκτιμώντας ότι οι κατάφωρες <u>παραβιάσεις περικλείουν</u> κινδύνους για την οδική ασφάλεια <u>και είναι</u> απαράδεκτες για λόγους ανταγωνισμού για τον οδηγό <u>ο οποίος σέβεται</u> <u>πράγματι τους κανονισμούς,</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 3</p> <p>Τέταρτη αιτιολογική σκέψη</p>	
<p>ότι θα αυξηθεί η οδική ασφάλεια με την <u>ενθάρρυνση της συνετής οδήγησης μέσω</u> αυτόματης καταγραφής <u>άλλων στοιχείων της</u> κίνησης του οχήματος, όπως η ταχύτητα και η διανυθείσα απόσταση</p>	<p>ότι θα αυξηθεί η οδική ασφάλεια με την <u>αυτόματη καταγραφή και τακτικό έλεγχο, τόσο στο πλαίσιο της</u> <u>επιχείρησης όσο και από εξωτερικούς φορείς, στοιχείων όπως οι επιδόσεις και η συμπεριφορά του οδηγού καθώς και άλλων στοιχείων της</u> κίνησης του οχήματος όπως η ταχύτητα και η διανυθείσα απόσταση</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
Τροπολογία 4 Αιτιολογική σκέψη 4α (νέα)	
	<p><u>Εκτιμώντας ότι η καταγραφή μεγάλου αριθμού λεπτομερειών όπως είναι ο χρόνος και ο τόπος αναχώρησης των οδηγών και των οχημάτων, η διανυθείσα απόσταση, η ταχύτητα και η κατανάλωση καυσίμου μπορούν να ενθαρρύνουν τη συνετή οδήγηση και την ορθολογική διαχείριση.</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 5 Πέμπτη αιτιολογική σκέψη</p>	
<p>έχοντας υπόψη ότι είναι σημαντικό κάθε μελλοντικό σύστημα <u>να διατηρεί τα οφέλη ίδιου τουλάχιστον βαθμού ακριβείας, αξιοπιστίας και αποδοχής με το τρέχον σύστημα το οποίο τα τελευταία 40 χρόνια βελτίωσε τη συμμόρφωση στην εθνική και κοινοτική νομοθεσία</u></p>	<p>ότι είναι σημαντικό κάθε μελλοντικό σύστημα <u>να είναι ακριβέστερο, πιο αξιόπιστο, λιγότερο παραβιάσιμο από ό,τι το τρέχον σύστημα και να παρέχει τη δυνατότητα καταγραφής και αποθήκευσης όλων των λοιπών απαιτούμενων στοιχείων ότι είναι σημαντικό το εν λόγω σύστημα να παρέχει τη δυνατότητα επέκτασης των λειτουργιών του με χαμηλό κόστος, προκειμένου να επιτρέπει τη διαχείριση περισσότερων του ενός οχημάτων</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 6 Ογδοη αιτιολογική σκέψη</p>	
<p>Εκτιμώντας ότι η καθιέρωση της <u>κάρτας οδηγού θα θέσει τέλος σε πολλές από τις πιο συνηθισμένες</u> καταχρήσεις του παρόντος συστήματος, εξασφαλίζοντας ότι τα στοιχεία που καταγράφονται είναι αμέσως διαθέσιμα <u>με οπτική απεικόνιση, σαφή, ευανάγνωστα και αξιόπιστα και κυρίως ότι παρέχουν μια</u> αδιαμφισβήτητη καταγραφή των ενεργειών του οδηγού κατά τις τελευταίες είκοσι οκτώ ημέρες οδήγησης</p>	<p>Εκτιμώντας ότι η καθιέρωση <u>νέας προηγμένης συσκευής μπορεί να θέσει</u> τέλος στις καταχρήσεις του σημερινού συστήματος, εξασφαλίζοντας ότι τα στοιχεία που καταγράφονται είναι αμέσως διαθέσιμα <u>στην επιχείρηση και στο όχημα, σαφή, ευανάγνωστα και αξιόπιστα και κυρίως ότι παρέχουν μια</u> αδιαμφισβήτητη καταγραφή των ενεργειών του οδηγού κατά τις τελευταίες είκοσι οκτώ ημέρες οδήγησης,</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 7</p> <p>Ενδέκατη αιτιολογική σκέψη</p>	
<p>εκτιμώντας ότι ο Κανονισμός αυτός, όσον αφορά τις προδιαγραφές της κάρτας οδηγού, εφαρμόζει τη «νέα προσέγγιση» στις εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές, καθιερώνοντας ένα γενικό πλαίσιο για τις προδιαγραφές της συσκευής και αφήνοντας τη ρύθμιση των επιμέρους απαιτήσεων στις διαδικασίες βιομηχανικής τυποποίησης,</p>	<p>εκτιμώντας ότι ο Κανονισμός αυτός, όσον αφορά τις προδιαγραφές της κάρτας οδηγού <u>και ή άλλης ηλεκτρονικής συσκευής</u>, εφαρμόζει τη «νέα προσέγγιση» στις εναρμονισμένες τεχνικές προδιαγραφές, καθιερώνοντας ένα γενικό πλαίσιο για τις προδιαγραφές της συσκευής και αφήνοντας τη ρύθμιση των επιμέρους απαιτήσεων στις διαδικασίες βιομηχανικής τυποποίησης,</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 8</p> <p>Δωδέκατη αιτιολογική σκέψη</p>	
<p>Εκτιμώντας ότι πρέπει να προβλεφθεί μια <u>απλοποιημένη διαδικασία για την προσαρμογή</u> των τεχνικών πτυχών του εν λόγω Κανονισμού <u>και την προμήθεια</u> εναλλακτικών συστημάτων τα οποία πληρούν τις ίδιες ουσιαστικές λειτουργίες,</p>	<p>Εκτιμώντας ότι πρέπει, <u>συγχρόνως</u>, να προβλεφθούν <u>στον εν λόγω</u> Κανονισμό οι τεχνικές πτυχές της <u>εγκατάστασης εναλλακτικών</u> συστημάτων τα οποία πληρούν <u>τουλάχιστον</u> τις ίδιες ουσιαστικές λειτουργίες,</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
Τροπολογία 9 Δέκατη τέταρτη αιτιολογική σκέψη	
<p>Εκτιμώντας ότι η έγκριση εναλλακτικού συστήματος εξαρτάται από το βαθμό κατά τον οποίο το σύστημα πληροί τουλάχιστον τη λειτουργία του συστήματος που περιγράφεται στο παράρτημα <u>1Α</u>,</p>	<p>Εκτιμώντας ότι η έγκριση εναλλακτικού συστήματος εξαρτάται από το βαθμό κατά τον οποίο το σύστημα πληροί τουλάχιστον τη λειτουργία του συστήματος που περιγράφεται στο παράρτημα 1Α <u>ή 1Β</u>,</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
Τροπολογία 10 ΑΡΘΡΟ 1, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 Άρθρο 1 (κανονισμός(ΕΟΚ) αριθ. 3821/85)	
<p>2. Το άρθρο 1 τροποποιείται προσθέτοντας "ή 1Α" μετά τη φράση "Παραρτήματα Ι",</p>	<p>2. Το άρθρο 1 τροποποιείται προσθέτοντας "ή 1Α <u>ή 1Β</u>" μετά τη φράση "Παραρτήματα Ι",</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
Τροπολογία 11 ΑΡΘΡΟ 1, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4), ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ Άρθρο 14 (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85)	
<p>4. Στο άρθρο 14 προστίθενται μια τρίτη, τέταρτη και <u>πέμπτη</u> παράγραφος:</p>	<p>4. Στο άρθρο 14 προστίθενται μια τρίτη και τέταρτη παράγραφος <u>καθώς και παράγραφοι 5α και 5β:</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 12</p> <p>ΑΡΘΡΟ 1, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4</p> <p>Άρθρο 4, παράγραφος 5 (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.3821/85)</p>	
<p>5. Τα κράτη μέλη <u>απαιτούν</u> τη φύλαξη των στοιχείων του οδηγού που είναι αποθηκευμένα στην ευφυή κάρτα από την επιχείρηση ή τον εκπρόσωπό της. <u>Στις περιπτώσεις αυτές, μπορούν να ζητούν να καταγράφεται στην κάρτα οδηγού η μεταφορά των δεδομένων (χρόνος, επωνυμία επιχείρησης).</u></p>	<p>5α. Τα κράτη μέλη <u>λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να φυλάσσονται τα στοιχεία του οδηγού που είναι αποθηκευμένα στην ευφυή κάρτα από την επιχείρηση ή τον εκπρόσωπό της. <u>Η προς το σκοπό αυτό αναγκαία μεταφορά δεδομένων καταγράφεται στην κάρτα οδηγού (χρόνος, επωνυμία επιχείρησης).</u></u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 13</p> <p>ΑΡΘΡΟ 1, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4</p> <p>Άρθρο 14, παράγραφος 5β (νέα) (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85)</p>	
	<p>5β <u>Τα κράτη μέλη οφείλουν να διασφαλίσουν ότι η μετάδοση και η καταγραφή σε ψηφιακή μορφή των δεδομένων που αφορούν την κίνηση του οχήματος από τον οδηγό πραγματοποιούνται βάσει της ευθύνης των αρμοδίων αρχών ή ενός συστήματος που εγγυάται την ασφάλεια και την αξιοπιστία των δεδομένων.</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 14</p> <p>ΑΡΘΡΟ 1, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5α (ΝΕΑ)</p> <p>ΑΡΘΡΟ 15α (ΝΕΟ) (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85)</p>	
	<p><u>5α. Προστίθεται το άρθρο 15α:</u></p> <p style="text-align: center;"><u>«Άρθρο 15α</u></p> <p><i>Απαγορεύεται η παραποίηση, η παρακράτηση ή η καταστροφή των στοιχείων που αναγράφονται στο δίσκο καταγραφής, στη συσκευή ελέγχου σύστημα ή στην κάρτα οδηγού. Το αυτό ισχύει και για οιοσδήποτε επεμβάσεις στη συσκευή, το δίσκο καταγραφής ή την κάρτα που θα είχαν ως συνέπεια την παραποίηση, την παρακράτηση ή την καταστροφή των καταχωρημένων στοιχείων. Στο όχημα δεν θα πρέπει να βρίσκεται κανένα τεχνικό μέσο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί προς το σκοπό αυτό.»</i></p>

<i>Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή</i>	<i>Τροποποιημένο κείμενο</i>
<i>Τροπολογία 15 ΑΡΘΡΟ 1, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 7 ΑΡΘΡΟ 17 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85)</i>	

<p>Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή</p>	<p>Τροποποιημένο κείμενο</p>
<p>2. Νέα παραρτήματα μπορούν να υιοθετούνται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία, προκειμένου να ορίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις για τη συσκευή ελέγχου στην οποία το φύλλο καταγραφής και ο μηχανισμός καταγραφής, όπως ορίζονται στο παράρτημα 1Α, αντικαθίστανται από τεχνολογία που παρέχει ανάλογη ακρίβεια και ανάλυση. Η τεχνολογία αυτή μπορεί να καταγράφει δεδομένα σε ψηφιακή μορφή. Εν τούτοις, η λειτουργία του φύλλου καταγραφής όσον αφορά την οπτική καταγραφή των δεδομένων σχετικά με τις ώρες οδήγησης και τις υπερβάσεις ταχύτητας, πρέπει να αναπαράγεται με μια εκτύπωση που θα λαμβάνεται όταν ζητείται. Οι τεχνικές απαιτήσεις των νέων αυτών παραρτημάτων περιλαμβάνουν διαδικασίες για τη μεταφόρτωση των δεδομένων που έχουν καταγραφεί. Η λειτουργία και οι προδιαγραφές της κάρτας οδηγού καθώς και η διασύνδεσή της με τη συσκευή ελέγχου και τη μονάδα οπτικής απεικόνισης περιγράφονται στο παράρτημα 1Α του παρόντος Κανονισμού.</p>	<p>2. Νέα παραρτήματα μπορούν να υιοθετούνται σύμφωνα με την ίδια διαδικασία, προκειμένου να ορίζονται οι τεχνικές απαιτήσεις για τη συσκευή ελέγχου στην οποία το φύλλο καταγραφής και ο μηχανισμός καταγραφής, όπως ορίζονται στο παράρτημα 1Α, αντικαθίστανται από τεχνολογία που παρέχει ανάλογη ακρίβεια και ανάλυση, <u>όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα 1Β</u>. Η τεχνολογία αυτή μπορεί να καταγράφει δεδομένα σε ψηφιακή μορφή. Εν τούτοις, η λειτουργία του φύλλου καταγραφής όσον αφορά την οπτική καταγραφή των δεδομένων σχετικά με τις ώρες οδήγησης και τις υπερβάσεις ταχύτητας, πρέπει να αναπαράγεται με μια εκτύπωση που θα λαμβάνεται όταν ζητείται. Οι τεχνικές απαιτήσεις των νέων αυτών παραρτημάτων περιλαμβάνουν διαδικασίες για τη μεταφόρτωση των δεδομένων που έχουν καταγραφεί. Η λειτουργία και οι προδιαγραφές της κάρτας οδηγού καθώς και η διασύνδεσή της με τη συσκευή ελέγχου και τη μονάδα οπτικής απεικόνισης περιγράφονται στο παράρτημα 1Α του παρόντος Κανονισμού.</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
	<p><u>2α. Το παράρτημα 1B ορίζει τη διαδικασία για την καθιέρωση τεχνικών προδιαγραφών της συσκευής ελέγχου βάσει των οποίων το φύλλο καταγραφής ή ο μηχανισμός καταγραφής που περιγράφονται στο παράρτημα 1Α αντικαθίστανται από την ψηφιακή καταγραφή των δεδομένων, το επονομαζόμενο «μαύρο κουτί», κατά τέτοιο τρόπο ώστε αυτή η συσκευή να καλύπτει τουλάχιστον τις ίδιες βασικές λειτουργίες όπως και η συσκευή που προβλέπεται στο άρθρο 1Α υπό την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζεται η συμβατότητα με την ανάγνωση των δεδομένων.</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 16</p> <p>ΑΡΘΡΟ ΠΡΩΤΟ, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 9</p> <p>Παράρτημα 1Α (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.3821/85)</p>	
<p>9. Προστίθεται νέο παράρτημα, Παράρτημα 1Α.</p>	<p>9. Προστίθενται <u>νέα παραρτήματα 1Α και 1Β</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 17</p> <p>ΑΡΘΡΟ 2, ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2, ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ</p>	
<p>2. Τα οχήματα που τίθενται σε κυκλοφορία από την 1η Ιανουαρίου 1990 και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996, πρέπει, πριν από τον Ιανουάριο 2000, να εξοπλισθούν με τη συσκευή ελέγχου που αναφέρεται στο παράρτημα 1Α του παρόντος Κανονισμού, μη λαμβάνοντας υπόψη τις εξής απαιτήσεις του παραρτήματος 1Α :</p>	<p>2. Τα οχήματα που τίθενται σε κυκλοφορία από την 1η Ιανουαρίου 1990 και πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996, πρέπει, πριν από τον Ιανουάριο 2000, να εξοπλισθούν με τη συσκευή ελέγχου που αναφέρεται στο παράρτημα 1Α <u>ή 1Β</u> του παρόντος Κανονισμού, <u>εάν είναι εξοπλισμένα με το μηχανισμό που αναφέρεται στο παράρτημα 1Α</u>, μη λαμβάνοντας υπόψη τις εξής απαιτήσεις του παραρτήματος 1Α :</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
Τροπολογία 18 Άρθρο 3	
<p>Από την 1η Ιανουαρίου 1997 τα κράτη μέλη δεν χορηγούν εγκρίσεις τύπου ΕΟΚ για καμμία συσκευή ελέγχου που δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παραρτήματος 1Α του παρόντος Κανονισμού.</p>	<p>Από την 1η Ιανουαρίου 1997 τα κράτη μέλη δεν χορηγούν εγκρίσεις τύπου ΕΟΚ για καμμία συσκευή ελέγχου που δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις του παραρτήματος 1Α ή 1Β του παρόντος Κανονισμού.</p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
Τροπολογία 19 Παράρτημα 1Α, Τμήμα ΙΙΙ, σημείο Γ, σημείο 4 (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ.3821/85)	
<p>4. <u>Ένα εξωτερικό σήμα προειδοποίησης, που είναι ορατό από τους άλλους χρήστες του δρόμου, πρέπει να παράγεται κάθε φορά που ο οδηγός έχει οδηγήσει πέρα από οποιαδήποτε νόμιμη περίοδο οδήγησης ή όταν το όχημα χρησιμοποιείται χωρίς την κάρτα οδηγού τοποθετημένη. Σε περίπτωση ανάγκης το σήμα μπορεί να διακοπεί σπάζοντας ένα σφραγισμένο διακόπτη.</u></p>	<p><u>Διαγράφεται</u></p>

Αρχικό κείμενο προταθέν από την Επιτροπή	Τροποποιημένο κείμενο
<p>Τροπολογία 20 Παράρτημα 1B (νέο)</p>	
	<p>Προστίθεται νέο Παράρτημα 1B ως ακολουθώς στα σημεία που διαφέρει από το παράρτημα 1A :</p> <p><u>1(a) Η συσκευή ελέγχου περιλαμβάνει... και μία αποθήκη δεδομένων :</u></p> <p><u>1(b) Μηχανισμός μαζικής αποθήκευσης: σύστημα ηλεκτρονικής αποθήκευσης για δεδομένα (μνήμη) που ενυπάρχει στη συσκευή ελέγχου, ικανό να αποθηκεύσει x ημέρες από τη συσκευή ελέγχου. Η μνήμη πρέπει να προστατεύεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην είναι δυνατή η πρόσβαση σ αυτήν χωρίς άδεια και η χρησιμοποίηση των δεδομένων.</u></p>

II(a) (νέα αρίθμηση μετά την
διαγραφή του σημείου 6 του
παραρτήματος 1A IIa)

- το σημείο 6 είναι το σημείο 7 του
παραρτήματος 1A IIa
- το σημείο 7 είναι το σημείο 8 του
παραρτήματος 1A IIa
- το σημείο 8 είναι το σημείο 9 του
παραρτήματος 1A IIa

II(δ) Καταγραφή και αποθήκευση σε
περίπτωση δύο οδηγών

...Η συσκευή πρέπει επιπλέον να
καταγράφει και να αποθηκεύει
στη μνήμη ταυτόχρονα αλλά
χωριστά τις πληροφορίες που
αναφέρονται στο II α) σημεία 4
και 5, σε δύο κάρτες οδηγού.

III(α)

1.5. Διαγράφεται

6. Μέτρηση του χρόνου
(ωρολόγιο)

6.1. Η μέτρηση του χρόνου γίνεται
αυτόματα στη μνήμη.

(Νέα αρίθμηση μετά τη διαγραφή των
σημείων 6.2 και 6.3 του παραρτήματος
1Α III(α))

Το σημείο 6.2 είναι το σημείο
6.4 του παραρτήματος 1Α III(β)

7. Φωτισμός και προστασία

7.4. Δεύτερη παράγραφος:
διαγράφεται

III(δ) Καταγραφικά όργανα (νέο
κείμενο)

Τα καταγραφικά όργανα πρέπει
να καταγράφουν:

1. τη διανυθείσα απόσταση
2. την ταχύτητα
3. το χρόνο

III(στ) Ασφάλεια (νέο κείμενο)

Δεν είναι δυνατή η δόλια
χρησιμοποίηση δεδομένων της
μνήμης από τον οδηγό ή από
οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο και
τούτο πρέπει να είναι ορατό
στην ίδια την εγκατάσταση ή
μέσω ένδειξης του χρόνου που
είναι κλειδωμένη εντός της
μνήμης.

IV. ΚΑΡΤΑ ΟΔΗΓΟΥ

(Νέα αρίθμηση των επικεφαλίδων
αφού διαγραφεί το β) και το γ)

(α) Τοποθέτηση/αφαίρεση

(β) Οδήγηση χωρίς κάρτα οδηγού
Η έναρξη περιόδων οδήγησης
χωρίς την κάρτα οδηγού, π.χ.
όταν η κάρτα οδηγού δεν έχει
τοποθετηθεί ή χωρίς κάρτα
οδηγού που λειτουργεί, πρέπει να
σημειώνεται ή να αναφέρεται
ειδικά στη μνήμη.

(γ) Χωρητικότητα μνήμης της κάρτας
οδηγού

(δ) Οπτικά δεδομένα

(ε) Μεταφόρτωση δεδομένων

(στ) Πρότυπα

V. ΦΥΛΛΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ
(διαγράφεται)

Συνεπώς,

το κεφάλαιο VI (1Α) γίνεται κεφάλαιο
V (1Β) και το κεφάλαιο VII (1Α) γίνεται
VI (1Β)

Όσα έπονται παραμένουν ως έχουν

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

ISSN 0254-1483

COM(95) 550 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 15

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-586-GR-C

ISBN 92-77-95847-2

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο