



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.7.2011
COM(2011) 454 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Ψηφιακός ταχογράφος: Οδικός χάρτης για μελλοντικές δραστηριότητες

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Ψηφιακός ταχογράφος: Οδικός χάρτης για μελλοντικές δραστηριότητες

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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

- Την παρούσα ανακοίνωση συνοδεύει πρόταση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου για τον ταχογράφο. Σκοπός της πρότασης είναι η βελτίωση της απόδοσης και της αποτελεσματικότητας των ταχογράφων και η τήρηση των κανόνων για τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης από τους επαγγελματίες οδηγούς. Στην πρόταση ακολουθούνται οι συστάσεις της ομάδας υψηλού επιπέδου ανεξάρτητων ενδιαφερόμενων μερών για το διοικητικό φόρτο² και οι εκθέσεις των ελεγκτικών φορέων και των αστυνομικών αρχών για τις παραποιήσεις και τις απάτες.
- Ο προτεινόμενος κανονισμός περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση των τεχνικών δυνατοτήτων του ψηφιακού ταχογράφου³ ώστε να καταστεί πραγματικά «ευφυής», καθώς και μη τεχνικού χαρακτήρα μέτρα όπως η βελτίωση της αξιοπιστίας των συνεργείων, η καθιέρωση ελάχιστου βαθμού εναρμόνισης των κυρώσεων, της εκπαίδευσης των ελεγκτών και η απλούστευση των κανόνων χρήσης του ταχογράφου εξαιρουμένων ορισμένων ΜΜΕ.

Κατά τη σύνταξη της παρούσας πρότασης η Επιτροπή διαπίστωσε ότι χρειάζονται και ορισμένα άλλα μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της απόδοσης του συστήματος ταχογράφου⁴. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά δεν είναι δυνατόν να εφαρμοσθούν απευθείας με τον κανονισμό αυτόν καθαιρόν. Στην παρούσα ανακοίνωση εξηγείται πώς και πότε η Επιτροπή προτίθεται να εφαρμόσει αυτά τα άλλα μέτρα, τα οποία είναι αναγκαία αλλά

¹ COM(2011) 144 τελικό

² http://ec.europa.eu/enterprise/policies/better-regulation/administrative-burdens/high-level-group/index_en.htm

³ Σύνδεση με διατάξεις παγκοσμίου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS) για την εξ αποστάσεως επικοινωνία με ελεγκτές καθ'οδόν και ανάπτυξη τυποποιημένης διεπαφής με εφαρμογές ευφυών συστημάτων μεταφορών.

⁴ Βλ. εκτίμηση επιπτώσεων SEC(2011)xxx

δεν ενσωματώθηκαν στη συνοδευτική νομοθετική πρόταση. Θα χρειασθεί να ληφθούν τέσσερα μέτρα, τα οποία και περιγράφονται στην παρούσα ανακοίνωση:

- Θα χρειασθεί να τροποποιηθούν με κατ'εξουσιοδότηση πράξεις οι τεχνικές προδιαγραφές του ψηφιακού ταχογράφου που καθορίζονται στο παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Έτσι θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η παραγωγή ταχογράφων με τις νέες τεχνικές δυνατότητες που εισάγονται με την προαναφερθείσα νομοθετική πρόταση. Ακόμη πιο σημαντικό είναι ότι θα χρειασθεί να βελτιωθούν οι μηχανισμοί ασφαλείας ώστε να διαφυλαχθεί το παρόν επίπεδο ασφάλειας και να αποφευχθούν η απάτη και η παραποίηση των δεδομένων που καταγράφουν οι ταχογράφοι. Για τις αλλαγές αυτές θα απαιτηθεί μεταβατική στρατηγική ώστε να εξασφαλισθεί συμβατότητα των καρτών που ήδη υπάρχουν και των σε λειτουργία μονάδων επί οχήματος με εκείνες που θα καθιερωθούν.
- Όσον αφορά τις σφραγίσεις ασφαλείας των ταχογράφων για την αποτροπή παρεμβάσεων στα δεδομένα, πρέπει να καταρτισθούν εναρμονισμένα πρότυπα από τους αρμόδιους οργανισμούς τυποποίησης. Για τη δρομολόγηση της διαδικασίας αυτής, η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει εντολή προς την CEN στο πλαίσιο της οδηγίας 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών⁵, η οποία καθορίζει το πλαίσιο των δραστηριοτήτων τυποποίησης.
- Ο προτεινόμενος κανονισμός θα καταστήσει αναγκαία τη βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων για τους ταχογράφους στο πλαίσιο της αποκαλούμενης συμφωνίας AETR⁶ που έχει υπογραφεί από τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ και 22 ευρωπαϊκές χώρες (μεταξύ των οποίων οι χώρες ΚΑΚ, η Τουρκία και οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων)⁷. Το 2010 με τροποποίηση της συμφωνίας AETR ο ψηφιακός ταχογράφος κατέστη υποχρεωτικός στις διεθνείς μεταφορές σε 22 χώρες μη μέλη της ΕΕ που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας AETR. Συνέπεια της επιτυχίας αυτής στη διάδοση του ταχογράφου που έχει αναπτύξει η ΕΕ πέραν των συνόρων της είναι ότι αυτές οι χώρες μη μέλη της ΕΕ εμπλέκονται πλέον στη μελλοντική τεχνική προσαρμογή της συσκευής. Η ομοιόμορφη εφαρμογή της χρήσης του ταχογράφου επιτρέπει στους οδικούς μεταφορείς της ΕΕ να ανταγωνίζονται επί ίσοις όροις τους μεταφορείς αυτών των χωρών μη μελών της ΕΕ, γεγονός που εν τέλει είναι προς το συμφέρον της ΕΕ.
- Τέλος, θα χρειασθεί να τροποποιηθεί η οδηγία 2006/126/ΕΚ για την άδεια οδήγησης ώστε να οργανωθεί ομαλά η συγχώνευση από το 2018 της κάρτας που χρησιμοποιούν οι επαγγελματίες οδηγοί στους ψηφιακούς ταχογράφους με τη δική τους άδεια οδήγησης, όπως προβλέπεται στον συνοδευτικό κανονισμό.

⁵ ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37-48.

⁶ Ευρωπαϊκή συμφωνία για την εργασία των πληρωμάτων των οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές

⁷ Αλβανία, Ανδόρα, Αρμενία, Αζερμπαϊτζάν, Λευκορωσία, Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, Καζακστάν, Λιχτενστάιν, Μολδαβία, Μονακό, Μαυροβούνιο, Νορβηγία, Ρωσική Ομοσπονδία, Άγιος Μαρίνος, Σερβία, Ελβετία, Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Τουρκία, Τουρκμενιστάν, Ουκρανία, Ουζμπεκιστάν.

2. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

2.1. Προσαρμογή των τεχνικών χαρακτηριστικών του ταχογράφου

2.1.1. Ισχύουσα κατάσταση

Ο ταχογράφος πρέπει να παράγει αξιόπιστα και έγκυρα δεδομένα ώστε οι έλεγχοι του χρόνου οδήγησης και των περιόδων ανάπαυσης των οδηγών να είναι αποτελεσματικοί. Τα δεδομένα πρέπει παραδείγματος χάριν να είναι αξιοποιήσιμα σε εκδικάσεις. Η ασφάλεια του συστήματος ταχογράφου είναι επομένως καίριας σημασίας για την αποφυγή της απάτης και της παράνομης παρέμβασης. Η υποχρέωση να υπάρχουν επαρκείς εγγυήσεις για τα τεχνικά μέτρα ασφάλειας και τα οργανωτικά μέτρα που διέπουν την επεξεργασία δεδομένων βασίζονται επίσης στο γεγονός ότι τα δεδομένα που υπόκεινται σε επεξεργασία είναι δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα. Η επεξεργασία τους υπόκειται στις αρχές που διέπουν την οδηγία 95/46/EK⁸ για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την οδηγία 2002/58/EK⁹, σύμφωνα με την οποία απαιτείται ασφαλής επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων.

Η διατήρηση του επιπέδου ασφαλείας σε βάθος χρόνου συνεπάγεται συνεχή προσαρμογή στην πρόοδο των τεχνολογιών των πληροφοριών (IT). Σχετικά υψηλό επίπεδο ασφαλείας απαιτείται όντως ώστε να καταστεί αδύνατη η παράνομη αλλοίωση των καταγραφόμενων δεδομένων (ακεραιότητα), να ταυτοποιείται κατηγορηματικά η πηγή των δεδομένων και να εξασφαλισθεί η ανά πάσα στιγμή διάθεση των δεδομένων όταν χρειασθούν/ζητηθούν. Η κείμενη νομοθεσία για τον υπάρχοντα ταχογράφο έχει θέσει ένα ορισμένο επίπεδο ασφαλείας και επιβάλλει μηχανισμούς ασφαλείας με τους οποίους εικάζεται ότι διασφαλίζεται αυτό το επίπεδο ασφαλείας (το αποκαλούμενο «επίπεδο E3 των ITSEC») (Information Technology Security Evaluation Criteria (κριτήρια αξιολόγησης της ασφαλείας στην τεχνολογία πληροφοριών))¹⁰. Ωστόσο, η κατασκευή ισχυρότερων υπολογιστών και η πρόοδος στην κρυπτογράφηση και το σπάσιμο κρυπτογραφημάτων σημαίνουν ότι δεν εξασφαλίζεται πλέον αυτό το επίπεδο ασφαλείας με τους μηχανισμούς ασφαλείας που προβλέπουν οι υπάρχουσες προδιαγραφές¹¹. Εάν η κατάσταση παραμείνει αμετάβλητη, θα είναι όλο και πιο πιθανό με τον χρόνο να σπάσει το σύστημα. Αυτό που εθεωρείτο τεχνολογία αιχμής στο παρελθόν και ήταν δύσκολο να παραβιασθεί αρκετά χρόνια πριν, σήμερα μπορεί να παραβιασθεί ευκολότερα, καθώς η τεχνολογία πληροφοριών αναπτύσσεται συνεχώς και καθίσταται όλο και πιο περίπλοκη.

Αυτή η ανακολουθία μεταξύ απαιτούμενου επιπέδου ασφαλείας και τεχνολογίας με την οποία υποτίθεται εξασφαλίζεται αυτό το επίπεδο ασφαλείας έχει ήδη οδηγήσει την Επιτροπή να προβεί σε δικές της διορθωτικές ενέργειες. Στην τελευταία τροποποίηση του παραρτήματος

⁸ Οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24^{ης} Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

⁹ Οδηγία 2002/58/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12^{ης} 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)

¹⁰ Βλ. απαίτηση CSP_105 στο προσάρτημα 10 του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου.

¹¹ Βλ. απαίτηση CSP_105 στο προσάρτημα 11 του παραρτήματος IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου.

IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85¹² του Συμβουλίου ορίζεται ότι η έγκριση τύπου μπορεί να εξακολουθήσει να χορηγείται, εφόσον οι αρχές που πιστοποιούν τη συμμόρφωση προς το επίπεδο ασφαλείας του κανονισμού αρνηθούν να πιστοποιήσουν νέα συσκευή λόγω παρωχημένων μηχανισμών ασφαλείας.

2.1.1. Τροποποιήσεις που πρέπει να προγραμματισθούν

Πρέπει να προγραμματισθεί δράση για να αποκατασταθεί και να διατηρηθεί το επίπεδο ασφαλείας, με τη χρήση ενδεδειγμένης νέας δέσμης μηχανισμών ασφαλείας και με την αξιοποίηση πιο σύγχρονων προτύπων και μεθόδων. Το παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου και τα παραρτήματά του θα χρειασθεί να τροποποιηθούν με κατ'εξουσιοδότηση πράξεις. Η Επιτροπή θα πραγματοποιήσει πρώτα γενική αξιολόγηση της ασφάλειας ώστε να εντοπίσει τα αδύνατα σημεία της ρύθμισης της ασφάλειας. Σε δεύτερο στάδιο, θα προσδιορίσει και θα επικυρώσει τις απαιτήσεις αντοχής των μηχανισμών ασφαλείας των μονάδων επί οχήματος, των αισθητήρων κίνησης και των καρτών ταχογράφου.

Στόχος θα είναι να αποκατασταθεί στη νέα συσκευή ελέγχου που θα διατεθεί στην αγορά τουλάχιστον το αρχικό επίπεδο ασφάλειας («επίπεδο E3 των ITSEC» (Information Technology Security Evaluation Criteria (κριτήρια αξιολόγησης της ασφάλειας στην τεχνολογία πληροφοριών)), και να εξασφαλισθεί αυτό το επίπεδο για αρκετά χρόνια. Θα χρειασθούν νέες μέθοδοι κρυπτογράφησης, οι οποίες με τη σειρά τους απαιτούν αλλαγές υλικού (μακρύτερα «κρυπτογραφικά κλειδιά»). Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος IB θα αφορούν τα τμήματα που προσδιορίζονται στο παράρτημα I της παρούσας ανακοίνωσης.

2.1.2. Στρατηγική μετάβασης

Η διαλειτουργικότητα και η πριν και μετά συμβατότητα¹³ πρέπει να εξασφαλίζονται μεταξύ των διαφόρων εκδόσεων και γενεών μονάδων επί οχήματος, καρτών που χρησιμοποιούνται σε αυτές τις μονάδες επί οχήματος, και μέχρι κάποιο βαθμό εξοπλισμού των ελεγκτών. Η διάρκεια ζωής όμως των μονάδων επί οχήματος και των καρτών δεν είναι η ίδια. Οι κάρτες είναι διάρκειας ενός, δύο ή πέντε ετών, ενώ οι μονάδες επί οχήματος είναι διάρκειας 15-20 ετών. Η επίλυση αυτού του προβληματικού θέματος απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό της στρατηγικής μετάβασης-μεταβατικής περιόδου.

Η μετάβαση σε διαφορετικές μεθόδους κρυπτογράφησης μπορεί να επέλθει με διάφορους τρόπους. Για τον ψηφιακό ταχογράφο, η πλέον κατάλληλη λύση για την ασφάλεια φαίνεται ότι είναι μόνον μία. Μια μόνον λύση για την ασφάλεια σημαίνει ότι, όταν καθιερώνεται νέα συσκευή ελέγχου, ο νέος ταχογράφος μπορεί να διαβάσει μόνον κάρτες με νέα κρυπτογραφικά «κλειδιά». Αυτό επιτρέπει ένα καθορισμένο επίπεδο ασφάλειας των νέων μονάδων επί οχήματος και των καρτών ταχογράφου από συγκεκριμένη ημερομηνία. Κάθε μετάβαση από ένα επίπεδο ασφάλειας σε άλλο συνεπάγεται επομένως μεταβατική περίοδο πέντε ετών, κατά τη διάρκεια της οποίας θα συνυπάρχουν δύο διαφορετικά επίπεδα

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1266/2009 της Επιτροπής, της 16^{ης} Δεκεμβρίου 2009, για τη δέκατη προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, ΕΕ L 339 της 22.12.2009, σ. 3.

¹³ Η διαλειτουργικότητα εξασφαλίζει ότι ο νέος τύπος κάρτας θα λειτουργεί με όλους τους τύπους μονάδων επί οχήματος που υφίστανται ήδη και αντιστρόφως. Η συμβατότητα πριν και μετά αφορά τη συμβατότητα μεταξύ γενεών συσκευών. Οι κάρτες οδηγού πρέπει να συμβατές χωρίς πρόβλημα με διαφορετικές γενεές ταχογράφων και αντιστρόφως.

ασφάλειας. Τα στοιχεία του παραρτήματος II δείχνουν πώς μπορεί να εφαρμοσθεί αυτή η μεταβατική περίοδος. Προκύπτει ότι οι μονάδες οχήματος με νέους μηχανισμούς ασφαλείας θα εγκατασταθούν στον στόλο όταν όλες οι κάρτες ταχογράφου που κυκλοφορούν είναι διαλειτουργικές με αυτούς τους νέους μηχανισμούς όπως και με τους παλαιούς.

Σημειώνεται ότι φαίνεται να διαμορφώνεται συναίνεση στους βιομηχανικούς κύκλους να αποφευχθεί η συνύπαρξη περισσότερων από δύο διαδοχικών γενεών μηχανισμών ασφαλείας στον στόλο οχημάτων που καλύπτει ο κανονισμός. Όντως, πολύ λίγα θα είναι τα αντίστοιχα οχήματα όταν θα καθιερωθεί ο νέος εξοπλισμός, διότι μεγάλο ποσοστό βαρέων φορτηγών οχημάτων είτε θα έχουν πωληθεί σε άλλες αγορές είτε δεν θα είναι πλέον σε χρήση. Για τα λίγα οχήματα που απομένουν (π.χ. ειδικοί γερανοί ή ειδικά οχήματα πολύ μεγάλης διάρκειας ζωής), υπάρχει η δυνατότητα ειδικών μέτρων, όπως η εξαίρεση ή η εκ των υστέρων τοποθέτηση ταχογράφου.

Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, είναι εύλογα ρεαλιστικό να γίνουν όλες οι προπαρασκευαστικές εργασίες ώστε η νέα συσκευή να είναι διαθέσιμη με αυξημένο επίπεδο ασφαλείας όταν θα καθιερωθούν για πρώτη φορά οι νέες κάρτες οδηγού μετά το 2017, και οι μονάδες επί οχήματος μεταξύ 2018 και 2022 (ανάλογα με την πολιτική ανανέωσης της κάρτας).

2.2. Εντολή προς την CEN να καταρτίσει πρότυπα σφραγίδων

Ανά πάσα στιγμή, αρκετές χιλιάδες βαρέων φορτηγών οχημάτων κινούνται στο διευρωπαϊκό δίκτυο με παραποιημένους ταχογράφους ή με μη έγκυρη κάρτα. Από την εκτίμηση επιπτώσεων προκύπτει ότι ένας από τους λόγους για τους οποίους είναι ακόμη δυνατόν να παραποιηθεί ή να υποστεί παράνομη επέμβαση με σκοπό την απάτη το σύστημα ταχογράφου είναι ότι οι σφραγίδες δεν αποδίδουν σωστά ως δείκτης παραποίησης του ταχογράφου. Οι εθνικές αρχές επιβολής και τα ερευνητικά ιδρύματα¹⁴ αναφέρουν τις αδυναμίες αντοχής του ταχογράφου στην παραποίηση.

Σκοπός των σφραγίδων είναι να διαπιστώνεται δια γυμνού οφθαλμού τυχόν παραποίηση της μηχανικής διεπαφής μεταξύ των διαφόρων μερών του ταχογράφου (ο αισθητήρας κίνησης και το κιβώτιο ταχυτήτων), τα οποία σφραγίζονται από εγκεκριμένα συνεργεία μετά την τοποθέτησή τους. Σύμφωνα με τη μελέτη του ΚΚΕρ που προαναφέρθηκε¹⁵, οι σφραγίδες δεν απαιτείται προς το παρόν να ανταποκρίνονται σε κάποιο ελάχιστο επίπεδο απόδοσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οπότε είναι πιο εύκολο να παραποιηθούν και να υφίστανται φθορά με τον χρόνο.

Για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα αυτό και με βάση τις διατάξεις της οδηγίας 98/34/EK και τους κανόνες σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας της πληροφορίας, η Επιτροπή θα δώσει εντολή στην CEN να καταρτίσει ευρωπαϊκά πρότυπα για τις σφραγίδες των συστημάτων ταχογράφου. Για τον καθορισμό των απαιτήσεων τυποποίησης, στην εντολή πρέπει να ληφθεί υπόψη ιδίως το ιδιαίτερο περιβάλλον τοποθέτησης των σφραγίδων (υψηλές διακυμάνσεις της

¹⁴ Βλ. π.χ. ΚΚΕρ «Report on the attacks to security of the digital tachograph and on the risk associated with the introduction of adaptors to be fitted into light vehicles», 2007· ΚΚΕρ, Report on the vulnerability and controllability of the digital tachograph, 2010· 25η έκθεση της Επιτροπής για την εφαρμογή της κοινωνικής νομοθεσίας στις οδικές μεταφορές), SEC(2011)52· Price Waterhouse Cooper, Analysis of the technical and organisational measures employed by Member States in the application of Directive 2006/22/EC, 2009.

¹⁵ ΚΚΕρ, Report on the vulnerability and controllability of the digital tachograph, 2010.

θερμοκρασίας, έκθεση σε μηχανικές κρούσεις) και θα αντιμετωπισθεί η ανάγκη προσδιορισμού των συνεργειών στα οποία θα ανατίθεται η σφράγιση. Η CEN θα μεριμνήσει ώστε να κληθούν αντιπροσωπευτικοί οργανισμοί να λάβουν μέρος στις εργασίες τυποποίησης.

Η προβλεπόμενη τυποποίηση θα μπορούσε να τεθεί σε εφαρμογή μέσα σε διάστημα που εκτιμάται από 2 έως 2,5 χρόνια. Όταν περατωθεί, θα επιτρέψει να διαπιστώνονται ευκολότερα οι φθαρμένες σφραγίδες, να ταυτοποιούνται τα συνεργεία που πραγματοποίησαν την τοποθέτηση και να αποφεύγονται οι παρερμηνείες μεταξύ μεταφορικών επιχειρήσεων και αρχών επιβολής.

2.3. Βελτίωση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας AETR

Παράλληλα με την εκπόνηση κοινωνικής νομοθεσίας στο πλαίσιο της ΕΕ, πρέπει να εφαρμόζεται παρεμφερής νομοθεσία σε επίπεδο ΟΕΕ/ΟΗΕ μέσω της συμφωνίας AETR. Το 2006, τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR συμφώνησαν στην καθιέρωση του ψηφιακού ταχογράφου. Ο ψηφιακός ταχογράφος έγινε υποχρεωτικός για τα νέα οχήματα από τις 10 Ιουνίου 2010 και η καθιέρωσή του αποδείχθηκε επιτυχής στα περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη της AETR.

Η υπάρχουσα όμως νομική κατάσταση στο πλαίσιο της συμφωνίας AETR για τις προσαρμογές στην τεχνική πρόοδο του ψηφιακού ταχογράφου¹⁶ μάλλον δεν θα διατηρηθεί. Όντως, η συμφωνία AETR προβλέπει ότι οι αλλαγές στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου ισχύουν αυτομάτως σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της AETR, χωρίς επίσημη διαβούλευση των ενδιαφερομένων χωρών πριν την έγκριση των αλλαγών στην ΕΕ. Ο υπάρχων μηχανισμός διακυβεύει την ορθή και εναρμονισμένη εφαρμογή των μέτρων που καθιερώνονται με την προτεινόμενη αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου και την εφαρμογή του ψηφιακού ταχογράφου από τις χώρες μη μέλη της ΕΕ που είναι συμβαλλόμενα μέρη. Είναι επομένως προς το συμφέρον της ΕΕ να βελτιωθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων όσον αφορά τους ψηφιακούς ταχογράφους και την AETR.

Διαδικασία αναθεώρησης της AETR προς το σκοπό αυτό έχει αρχίσει σε επίπεδο ΟΕΕ/ΟΗΕ. Η Επιτροπή θα προτείνει τα εξής για να εξασφαλισθεί αποτελεσματικότερη διαδικασία λήψης αποφάσεων με τη συμμετοχή και τη διαβούλευση όλων των ενδιαφερομένων χωρών στον καθορισμό και την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών για τους ψηφιακούς ταχογράφους.

Ως πρώτο μεταβατικό βήμα, μέχρι να επέλθουν οι αναγκαίες προσαρμογές της AETR, κρίνεται σκόπιμο να συμμετέχουν και να γνωμοδοτούν οι χώρες της AETR στην απόφαση για τις αλλαγές των ταχογράφων που λαμβάνεται σε επίπεδο ΕΕ. Η συμμετοχή τους θα μπορούσε να επισημοποιηθεί με τη δημιουργία « Ομάδα εμπειρογνομόνων του φόρουμ για τον ταχογράφο », όπως προτείνει η Επιτροπή στην εκ παραλλήλου πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου. Οι αποφάσεις για τις τεχνικές προσαρμογές του παραρτήματος IB θα είναι επομένως διαφανείς και πλήρως τεκμηριωμένες με τη θέση των συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας AETR.

¹⁶ Βλ. άρθρο 22α της συμφωνίας AETR.

Ως τελικό βήμα, η συμφωνία AETR πρέπει να αναπροσαρμοσθεί με τη συνεργασία της ΕΕ και όλων των συμβαλλομένων μερών της AETR στην τεχνική προσαρμογή του ψηφιακού ταχογράφου. Η AETR θα επιτρέψει ειδική διαδικασία για τις τεχνικές προσαρμογές των ταχογράφων. Παράδειγμα τέτοιας διαδικασίας υπάρχει π.χ. στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη, των Ηνωμένων Εθνών, σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και με τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958»)¹⁷. Με αυτόν τον μηχανισμό θα είναι δυνατόν να γίνονται οι απαιτούμενες τακτικές προσαρμογές στην τεχνική πρόοδο, ο οποίος πρέπει να σχεδιασθεί ώστε να επιτρέπει γρήγορη αντίδραση σε ορισμένες εξελίξεις, όταν χρειάζεται, με τη συμμετοχή όλων των μερών που χρησιμοποιούν ψηφιακό ταχογράφο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Δεδομένης αυτής της ουσιαστικής αλλαγής στην AETR και τη νομοθεσία της ΕΕ, κρίνεται αναγκαίο να καταστεί η ΕΕ αυτοτελές συμβαλλόμενο μέρος της AETR. Ο κύριος λόγος είναι ότι η προσχώρηση θα εξασφαλίσει την αποτελεσματική εκπροσώπηση των συμφερόντων της ΕΕ στις διαδικασίες της ΟΕΕ/ΟΗΕ και εναρμονισμένη ανάπτυξη της νομοθεσίας της ΕΕ εκ παραλλήλου με τις εξελίξεις της AETR, όπως συνέβη και με την αναθεωρημένη συμφωνία του 1958. Ο ad-hoc συντονισμός της Επιτροπής με τα κράτη μέλη, ο οποίος προς το παρόν αποτελεί τη συνήθη πρακτική για την υιοθέτηση κοινών θέσεων στις συνεδριάσεις της ΟΕΕ/ΟΗΕ, φαίνεται ότι δεν αρμόζει πλέον στις μελλοντικές αποφάσεις που θα λαμβάνονται στο πλαίσιο της AETR για την τεχνική προσαρμογή των ταχογράφων. Επιπλέον, η προσχώρηση θα συμβαδίζει με την απόφαση του Δικαστηρίου, σύμφωνα με την οποία «επειδή το κύριο θέμα της συμφωνίας AETR εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του [κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006], η Κοινότητα εξουσιοδοτήθηκε να διαπραγματευθεί και να συνάψει την εν λόγω συμφωνία από την έναρξη ισχύος του συγκεκριμένου κανονισμού»¹⁸.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει με την ΟΕΕ/ΟΗΕ και τις κύριες συμβαλλόμενες χώρες της AETR που δεν είναι μέλη της ΕΕ την ετοιμότητά τους να τροποποιήσουν τη συμφωνία AETR ώστε να καταστεί δυνατόν να προσχωρήσει η ΕΕ στη συμφωνία. Εφόσον αποδειχθεί θετική η έκβαση αυτών των διερευνητικών συνομιλιών, η Επιτροπή θα ζητήσει από το Συμβούλιο εντολή να διαπραγματευθεί, ώστε να τεθεί σε εφαρμογή το δεύτερο στάδιο που περιγράφηκε προηγουμένως (άρθρο 218 της ΣΛΕΕ). Όταν προσχωρήσει η ΕΕ στην AETR, η ΕΕ θα εκδώσει τους κανόνες της ώστε να καθορίσει τις θέσεις της ΕΕ στην AETR, όπως με την απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου.

2.4. Ενσωμάτωση της κάρτας οδηγού στην άδεια οδήγησης

Η πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου προβλέπει ότι μέχρι το 2018 η κάρτα οδηγού θα συγχωνευθεί με την άδεια οδήγησης. Για το μέτρο αυτό απαιτούνται ελάχιστονες προσαρμογές της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού

¹⁷ Βλ. επίσης απόφαση του Συμβουλίου της 27^{ης} Νοεμβρίου 1997 ενόψει της προσχωρήσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές «αναθεωρημένη συμφωνία του 1958»), 97/836/ΕΚ, ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78.

¹⁸ Απόφαση του Δικαστηρίου στην υπόθεση 22/70, Επιτροπή κατά του Συμβουλίου, AETR.

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Δεκεμβρίου 2006 για την άδεια οδήγησης¹⁹. Η Επιτροπή θα υποβάλει το συντομότερο δυνατόν πρόταση ανάλογης τροποποίησης της οδηγίας για την άδεια οδήγησης.

3. ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΤΑΧΟΓΡΑΦΟΥ

Η εκ παραλλήλου πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου προβλέπει τον καθορισμό ουσιαστικών απαιτήσεων και την προσθήκη ορισμένων νέων χαρακτηριστικών. Τα υπάρχοντα παραρτήματα και προσαρτήματα θα παραμείνουν σε ένα πρώτο στάδιο αμετάβλητα και θα είναι συμβατά με τον νέο προτεινόμενο κανονισμό.

Η πρόταση προβλέπει ότι το παράρτημα IB πρέπει να τροποποιηθεί το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 προκειμένου να προστεθούν οι αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές για την εισαγωγή των δυνατοτήτων του GNSS, της εξ αποστάσεως επικοινωνίας και της τυποποιημένης διεπαφής με άλλα ευφυή συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ). Η Επιτροπή σχεδιάζει να εισαγάγει ταυτόχρονα τους νέους μηχανισμούς ασφαλείας IT που περιγράφονται στο σημείο 2.1. Πρέπει ωστόσο να τονισθεί ότι αυτές οι ημερομηνίες πρέπει να θεωρηθούν ως οι τελευταίες για την έγκριση και την καθιέρωση των νέων προδιαγραφών. Η βιομηχανία, στηριζόμενη στην προηγούμενη εμπειρία από την πρώτη εισαγωγή των ψηφιακών ταχογράφων, η οποία δείχνει ότι, μετά τη δημοσίευση τεχνικών προδιαγραφών, χρειάζεται τουλάχιστον δύο χρόνια για να θέσει το προϊόν στην αγορά. Η εμπορία του νέου «έξυπνου» ταχογράφου θα μπορούσε επομένως να αρχίσει από την 1^η Ιανουαρίου 2017. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι οι απαιτούμενες προθεσμίες για τη βιομηχανική παραγωγή είναι σχεδόν αδύνατον να συντομευθούν. Η Επιτροπή θα καταβάλει συνεπώς χωρίς καθυστέρηση όλες τις αναγκαίες προσπάθειες από μέρους της για την εκπόνηση των παραρτημάτων και των προσαρτημάτων ώστε, εάν είναι δυνατόν, η νέα συσκευή να διατεθεί στην αγορά πριν την τελική ημερομηνία του 2017²⁰.

Τότε θα αρχίσουν οι τεχνικές εργασίες ώστε να επέλθουν οι αναγκαίες αλλαγές στα παραρτήματα και τα προσαρτήματα, να καθιερωθούν οι νέοι τεχνικοί ορισμοί για τον ψηφιακό ταχογράφο και τέλος οι νέες τεχνικές μονάδες στις οδούς και τα οχήματα. Το παράρτημα II δείχνει τις επιπτώσεις που θα έχει η εφαρμογή των νέων μέτρων του παραρτήματος IB.

¹⁹ ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18-60

²⁰ Για την ενσωμάτωση της κάρτας οδηγού στην άδεια οδήγησης, στο άρθρο 35 της πρότασης κανονισμού υπάρχουν διαφορετικές ημερομηνίες, ήτοι 19.1.2013 και 19.1.2018. Οι ημερομηνίες δικαιολογούνται από την περίοδο 5 ετών διοικητικής ισχύος της άδειας οδήγησης, η οποία θα καταστεί και η περίοδος ισχύος της κάρτας οδηγού.

Ανασκόπηση των δραστηριοτήτων για τα επόμενα χρόνια:

Πρόταση της Επιτροπής για αναθεώρηση του κανονισμού	Έκδοση κανονισμού	Σύνταξη νέων παραρτημάτων και προσαρτημάτων	Έκδοση νέων παραρτημάτων και προσαρτημάτων	Ανάπτυξη και παραγωγή		Νέα συσκευή σε λειτουργία
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Στη Λευκή Βίβλο ζητείται η επανεξέταση των κανόνων για τον ταχογράφο ώστε να καταστεί αποδοτικότερος οικονομικά και να συμβάλει περισσότερο στη μελλοντική ενοποίηση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Η εκ παραλλήλου πρόταση τροποποίησης του κανονισμού αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου εισάγει μέτρα βελτίωσης του συστήματος του ταχογράφου, ενώ θα χρειασθούν και άλλες δράσεις ώστε αυτά τα μέτρα να αποβούν πλήρως αποτελεσματικά ή να τον συμπληρώσουν. Για να υλοποιηθούν αυτές οι δράσεις, η Επιτροπή δεσμεύεται να προβεί στις κάτωθι ενέργειες:

1. Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο του παραρτήματος IB με πράξη κατ'εξουσιοδότηση, το 2014, ιδίως για να διαφυλαχθεί το επίπεδο ασφάλειας του ψηφιακού ταχογράφου, όπως εξηγήθηκε. Οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία αυτή και να εντάξουν τις ημερομηνίες παραγωγής και πραγματικής έναρξης χρήσης της νέας συσκευής στα μελλοντικά τους σχέδια.
2. Ανάθεση στην CEN το 2011 να καταρτίσει πρότυπα σφραγίδων. Τα πρότυπα αυτά πρέπει να είναι διαθέσιμα έως το 2014.
3. Σε διεθνές επίπεδο, συνέχιση των προσπάθειών της Επιτροπής για την προώθηση των κοινωνικών κανόνων της ΕΕ στις οδικές μεταφορές και των τεχνολογικά εξελισσόμενων ψηφιακών ταχογράφων σε όλες τις γειτονικές χώρες. Προς το σκοπό αυτό, θα προτείνει στο Συμβούλιο μέχρι τα τέλη του 2011 να καταστεί η ΕΕ πλήρες συμβαλλόμενο μέρος της AETR, με την προϋπόθεση ότι οι πραγματοποιούμενες διερευνητικές συνομιλίες με τις χώρες μη μέλη της ΕΕ που είναι συμβαλλόμενα μέρη της AETR θα έχουν θετική κατάληξη.
4. Πρόταση τροποποίησης της οδηγίας 2006/126/EK για την άδεια οδήγησης, ώστε να οργανωθεί η συγχώνευση της άδειας οδηγού με την κάρτα ταχογράφου, έως τα τέλη του 2011.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Περιγραφή των αναμενόμενων τροποποιήσεων/σύνταξης νέων προσαρτημάτων

	Νέοι μηχανισμοί ασφαλείας	Ενσωμάτωση GNSS	Τυποποιημένη τεχνική διεπαφή για ΕΣΜ	Εξ αποστάσεως επικοινωνία με σκοπό τον έλεγχο
Παράρτημα 1B	Το παράρτημα 1B θα τροποποιηθεί με βάση τον νέο κανονισμό			
Προσάρτημα 1 – Λεξιλόγιο δεδομένων	Θα τροποποιηθεί	Θα τροποποιηθεί		Θα τροποποιηθεί
Προσάρτημα 2 – Προδιαγραφές κάρτας ταχογράφου	Θα τροποποιηθεί	Θα τροποποιηθεί		Θα τροποποιηθεί
Προσάρτημα 3 – Πικτογράμματα				
Προσάρτημα 4 – Εκτυπώσεις		Θα τροποποιηθεί		Θα τροποποιηθεί
Προσάρτημα 5 – Απεικονίσεις				
Προσάρτημα 6 – Εξωτερικές διεπαφές				
Προσάρτημα 7 – Πρωτόκολλα τηλεφόρτωσης δεδομένων	Θα τροποποιηθεί	Θα τροποποιηθεί		Θα τροποποιηθεί
Προσάρτημα 8 – Πρωτόκολλα βαθμονόμησης				
Προσάρτημα 9 – Έγκριση τύπου – κατάλογος ελάχιστων απαιτούμενων δοκιμών		Θα τροποποιηθεί	Θα τροποποιηθεί	Θα τροποποιηθεί
Προσάρτημα 10 – Γενικοί στόχοι ασφαλείας	Θα τροποποιηθεί			
Προσάρτημα 11 – Κοινοί μηχανισμοί ασφαλείας	Θα τροποποιηθεί			
Νέο προσάρτημα 12 – ΕΣΜ			Θα συνταχθεί	
Νέο προσάρτημα 13 – Εξ αποστάσεως επικοινωνία με σκοπό τον έλεγχο				Θα συνταχθεί

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Αρχή μετάβασης (Ενιαία λύση ασφαλείας – φυσική ανανέωση κάρτας)

