ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1266/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης 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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1985 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών [1], και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ορίζει ότι η συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών πρέπει να πληροί, όσον αφορά τους όρους κατασκευής, τοποθέτησης, χρησιμοποίησης και ελέγχου της, τις προδιαγραφές των παραρτημάτων I, I B και II του εν λόγω κανονισμού.

(2) Το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ορίζει ότι κάθε κράτος μέλος χορηγεί έγκριση τύπου για κάθε τύπο ψηφιακού ταχογράφου, εφόσον συμφωνεί με τις προδιαγραφές του παραρτήματος I B του κανονισμού.

(3) Το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 ορίζει ότι η συσκευή ελέγχου τοποθετείται σε οχήματα τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας εκδόσεως ενός κράτους μέλους.

(4) Το παράρτημα I B του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές κατασκευής, δοκιμής, τοποθέτησης και επιθεώρησης του ψηφιακού ταχογράφου.

(5) Προκειμένου να βελτιωθεί και ενισχυθεί ο ψηφιακός ταχογράφος, ώστε να μειωθεί η διοικητική επιβάρυνση της βιομηχανίας και να διασφαλισθεί η ασφαλής πληροφόρηση σχετικά με τον χρόνο οδήγησης και τις περιόδους ανάπαυσης, τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τις εθνικές αρχές ελέγχου, είναι αναγκαία η προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο του παραρτήματος I B του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

(6) Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διενεργούν έγκριση τύπου συσκευών, οι οποίες πληρούν τις απαιτήσεις που επιβάλλει, ακόμη και πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η άμεση διάθεση στο εμπόριο ασφαλέστερων συσκευών ελέγχου. Ο παρών κανονισμός δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να διενεργούν έγκριση τύπου λογισμικού με το οποίο αναβαθμίζονται υπάρχοντες ψηφιακοί ταχογράφοι ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού.

(7) Ο παρών κανονισμός δεν απαιτεί την αντικατάσταση λειτουργικών ψηφιακών ταχογράφων που έχουν τοποθετηθεί πριν από την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή αυτού.

(8) Οι κατασκευαστές ψηφιακών ταχογράφων έχουν δηλώσει ότι θα παρασχεθεί πρόσβαση προς όλα τα μέρη σε οποιαδήποτε δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας που θα μπορούσαν να διευκολύνουν σημαντικά τις διαδικασίες, υπό θεμιτές, εύλογες και μη εισάγουσες διακρίσεις συνθήκες και υπό όρους αμοιβαιότητας.

(9) Για να διευκολυνθεί η διακρατική έγκριση μεμονωμένων εγκεκριμένων κατά τύπο συστατικών στοιχείων και για να διασφαλισθεί ότι οι νέοι κατασκευαστές συσκευών ελέγχου ψηφιακών ταχογράφων ή συστατικών στοιχείων αυτών δεν θα συναντήσουν εμπόδια κατά την είσοδό τους στην αγορά, είναι αναγκαίο να εδραιωθεί η εφαρμογή διεθνών κριτηρίων όσον αφορά τις τεχνικές διεπαφές μεταξύ των διαφόρων συστατικών στοιχείων.

(10) Για να διευκολυνθούν οι μεταφορείς και οι επιχειρήσεις κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 1995 για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών [2], πρέπει να αυξηθεί ο αριθμός των φραγών των επιχειρήσεων.

(11) Για να διασφαλισθούν η ορθή επιβολή του νόμου και οι ορθοί έλεγχοι των οχημάτων, αλλά και για να ταυτοποιούνται οι οδηγοί, μια ευρύτερη ομάδα συνόλων χαρακτήρων θα πρέπει να ενσωματωθεί στον ψηφιακό ταχογράφο.

[1] ΕΕ L 370 της 31.12.1985, σ. 8.

[2] ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

(12) Προκειμένου να υποστηριχθεί η βιομηχανία, οι κατασκευαστές και οι φορείς ελέγχου όσον αφορά τη δυνατότητα αναγνώρισης των τρεχόντων κατασκευαστών στην αγορά, καθώς και τη δυνατότητα διάκρισης των χωρών και των αντίστοιχων κωδικών, βάσει σημάνσεων στα οχήματα στο πλαίσιο των διεθνών μεταφορών, όπως ορίζεται στη Σύμβαση της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία του 1968 στο πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών, το εργαστήριο που είναι αρμόδιο για τη διεξαγωγή δοκιμών διαλειτουργικότητας θα πρέπει να διατηρεί κατάλληλους καταλόγους, οι οποίοι και θα διατίθενται σε ιστοσελίδα όπου θα έχει πρόσβαση το ευρύ κοινό.

(13) Προκειμένου να υποβοηθηθούν οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών να ανταποκριθούν στις νομικές υποχρεώσεις αποθήκευσης των συναφών πληροφοριών για σκοπούς επιβολής του νόμου, πρέπει να οριστούν κοινές προδιαγραφές δοκιμών χαρτιού εκτύπωσης προς χρήση για τη χορήγηση έγκρισης τύπου.

(14) Προκειμένου να μειωθεί η διοικητική επιβάρυνση, και, επομένως, και το κόστος για τους μεταφορείς και τους οδηγούς όποτε χρησιμοποιούν τον ψηφιακό ταχογράφο, θα πρέπει να απλοποιηθούν οι διατάξεις που αφορούν την εγκατάσταση, ενεργοποίηση, βαθμονόμηση και επιθεώρηση του εξοπλισμού, και να στοχεύουν ειδικά στα οχήματα εκείνα που χρησιμοποιούνται εντός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων για τις ώρες οδήγησης, όπως αυτοί ορίζονται στον κανονισμό αριθ. 561/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Μαρτίου 2006 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών ([1]).

(15) Κατά τη διάρκεια περιοδικών επιθεωρήσεων ή σε άλλες περιπτώσεις όπου πρέπει να ελεγχθεί, να βαθμονομηθεί, να επισκευασθεί ή να επιθεωρηθεί η συσκευή ελέγχου, αυτή πρέπει να ελέγχεται σε συνεργεία για την ύπαρξη ή χρήση συσκευών παραποίησης, και πρέπει να καταρτίζεται και να τηρείται αρχείο τέτοιων συμβάντων, συμπεριλαμβανομένης της απουσίας ή της παραβίασης των σφραγίδων.

(16) Μόνο οι ψηφιακοί ταχογράφοι των οχημάτων που εμπίπτουν στην κατηγορία M2, M3, N2 ή N3, όπως αυτές ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 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 ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ([2]), πρέπει να καταγράφουν αυτομάτως συμβάντα υπερβολικής ταχύτητας.

(17) Σε συνέχεια της έκθεσης του Κοινού Κέντρου Ερευνών (*Έκθεση σχετικά με τις επιβουλές για την ασφάλεια του ψηφιακού ταχογράφου και τον κίνδυνο που σχετίζεται με την τοποθέτηση προσαρμογέων σε ελαφρά οχήματα - 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*), η επικοινωνία των ηλεκτρονικών δεδομένων μεταξύ της πηγής της κίνησης του οχήματος και του αισθητήρα κίνησης πρέπει να προστατεύεται από παρεμβολές, όπως η χρήση μαγνητών, και τα εν λόγω δεδομένα που αφορούν την κίνηση του οχήματος πρέπει να υποστηρίζονται από πρόσθετες και ανεξάρτητες, εσωτερικές και εξωτερικές πηγές.

(18) Ουσιαστική σημασία για την ακεραιότητα και την εγκυρότητα της ασφάλειας του συστήματος ψηφιακού ταχογράφου έχει η διασφάλιση της μοναδικότητας των καρτών ταχογράφου που εκδίδονται για τους οδηγούς. Προκειμένου να αποτραπεί η αίτηση ή η κατοχή από τους οδηγούς περισσοτέρων της μίας έγκυρων καρτών, θα πρέπει να υπάρχει ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών.

(19) Η διεπαφή ανθρώπου-μηχανήματος για την ιδιόχειρη καταχώρηση των δραστηριοτήτων όταν οι οδηγοί βρίσκονται μακριά από το όχημά τους και δεν είναι, κατά την περίοδο αυτή, σε θέση να καταγράφουν τις δραστηριότητές τους στις κάρτες οδηγού τους, πρέπει να απλοποιηθεί και να διευκρινισθεί.

(20) Η ύπαρξη πρόσθετων, προαιρετικών πληροφοριών που θα απεικονίζονται στην οθόνη του ψηφιακού ταχογράφου και η δυνατότητα αποσιώπησης των προειδοποιήσεων όταν το όχημα κινείται εκτός του πεδίου εφαρμογής των κανόνων θα βοηθήσει τους οδηγούς.

(21) Ο χρόνος που απαιτείται για την τηλεφόρτωση δεδομένων από τη συσκευή ελέγχου πρέπει να μειωθεί μέσω βελτιώσεων στις τεχνικές διεπαφές.

(22) Για να διατηρηθεί η εγκυρότητα του συστήματος ενόψει της επικείμενης απαρχαίωσης των μηχανισμών ασφαλείας που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος, απαιτείται η λήψη ειδικών μέτρων που θα διασφαλίσουν τη συνέχεια της διαδικασίας έγκρισης τύπου για τις συσκευές των ταχογράφων.

(23) Για να διασφαλισθεί ότι κατά τους οδικούς ελέγχους θα εξακριβώνονται τα πρότυπα οδήγησης και τα «πραγματικά» αρχεία οδήγησης, πρέπει να απλοποιηθεί ο υπολογισμός του χρόνου οδήγησης και η στρογγυλοποίηση των περιόδων δραστηριότητας στη βάση του ενός λεπτού.

(24) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

(25) Ως εκ τούτου, θα πρέπει να τροποποιηθεί ανάλογα ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 τροποποιείται όπως ορίζεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

([1]) ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Οκτωβρίου 2011. Ωστόσο, τα σημεία 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 και 13 του παραρτήματος εφαρμόζονται από την 1η Οκτωβρίου 2012 και τα σημεία 7.2, 7.3 και 7.5 εφαρμόζονται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του.

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

Βρυξέλλες, 16 Δεκεμβρίου 2009.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

1. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ I (ΟΡΙΣΜΟΙ)**

1.1 Ο ορισμός στ) αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«στ) "βαθμονόμηση": η επικαιροποίηση ή η επιβεβαίωση των παραμέτρων του οχήματος για καταγραφή στη μνήμη. Τα μεγέθη του οχήματος συνίστανται στα αναγνωριστικά στοιχεία του οχήματος (αριθμός αναγνώρισης οχήματος (VIN), αριθμός κυκλοφορίας οχήματος (VRN) και το κράτος μέλος έκδοσης) και στα χαρακτηριστικά του οχήματος [w, k, l, μέγεθος ελαστικών, ρύθμιση διάταξης περιορισμού της ταχύτητας (εφόσον υπάρχει) τρέχουσα διεθνής ώρα UTC, τρέχουσα τιμή χιλιομετρητή].

Κάθε επικαιροποίηση ή επιβεβαίωση που αφορά αποκλειστικά την τρέχουσα διεθνή ώρα UTC θεωρείται ρύθμιση της ώρας και όχι βαθμονόμηση, με την προϋπόθεση ότι δεν έρχεται σε αντίθεση προς την απαίτηση 256.

Για βαθμονόμηση συσκευής ελέγχου απαιτείται χρησιμοποίηση κάρτας συνεργείου.»

1.2 Ο ορισμός ιβ) αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«ιβ) "κάρτα επιχείρησης":

η κάρτα ταχογράφου η οποία εκδίδεται από τις αρχές του κάθε κράτους μέλους για τον κάτοχο ή τον οδηγό του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με τη συσκευή ελέγχου.

Με την κάρτα επιχείρησης ταυτοποιείται η επιχείρηση και καθίσταται δυνατή η απεικόνιση, η τηλεφόρτωση και η εκτύπωση δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στη συσκευή ελέγχου, η πρόσβαση στην οποία ασφαλίζεται από την επιχείρηση ή δεν ασφαλίζεται από καμία επιχείρηση»

1.3 Ο ορισμός ιθ) αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«ιθ) "τηλεφόρτωση":

αντιγραφή, μαζί με την ψηφιακή υπογραφή, μέρους ή πλήρους συνόλου αρχείων δεδομένων που είναι αποθηκευμένα στη μνήμη δεδομένων του οχήματος ή στη μνήμη της κάρτας ταχογράφου, για την οποία τα εν λόγω δεδομένα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις που ορίζει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006.

Οι κατασκευαστές μονάδων επί οχήματος ψηφιακών ταχογράφων και οι κατασκευαστές συσκευών σχεδιασμένων και προορισμένων για τηλεφόρτωση αρχείων δεδομένων προβαίνουν σε όλα τα εύλογα βήματα για να διασφαλίσουν ότι η τηλεφόρτωση τέτοιου είδους δεδομένων μπορεί να εκτελεστεί με την ελάχιστη δυνατή καθυστέρηση για τις μεταφορικές επιχειρήσεις ή τους οδηγούς.

Η τηλεφόρτωση δεν επιτρέπεται να αλλάξει ούτε να διαγράψει δεδομένα που έχουν αποθηκευτεί. Η τηλεφόρτωση του λεπτομερούς αρχείου ταχύτητας μπορεί να μην χρειάζεται να συμμορφώνεται προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006, αλλά μπορεί να χρησιμοποιηθεί για άλλους σκοπούς, όπως η διερεύνηση ατυχημάτων.»

1.4 Η ακόλουθη παράγραφος προστίθεται στην υποσημείωση (1) στους ορισμούς «ιδ» και «ιστ»

«Εναλλακτικοί τρόποι υπολογισμού του χρόνου συνεχούς οδήγησης και του συνολικού χρόνου διαλείμματος μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την αντικατάσταση των ορισμών αυτών, εφόσον αυτοί καταστούν απαρχαιωμένοι λόγω επικαιροποιήσεων σε άλλες σχετικές νομοθεσίες».

2. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ II (ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ)**

2.1 Η ακόλουθη νέα απαίτηση εισάγεται μετά την απαίτηση 001:

«**Απαίτηση 001α** Η διεπαφή μεταξύ των αισθητήρων κίνησης και των μονάδων επί οχήματος συμφωνεί με το ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006».

2.2 Η απαίτηση 010 τροποποιείται ως εξής:

— Διαγράφεται το τρίτο εδάφιο.

— Το τελευταίο εδάφιο αντικαθίσταται με το ακόλουθο:

«Η τηλεφόρτωση δεν είναι εφικτή στη θέση λειτουργίας (εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται στην απαίτηση 150), και εκτός από την τηλεφόρτωση από κάρτα οδηγού όταν δεν έχει εισαχθεί άλλη κάρτα στη μονάδα επί οχήματος».

2.3 Το δεύτερο εδάφιο της απαίτησης 011 αντικαθίσταται με το ακόλουθο:

«— στη θέση επιχείρησης, τα δεδομένα που αφορούν τον οδηγό (απαιτήσεις 081, 084 και 087) μπορούν να εξαχθούν μόνο για χρονικά διαστήματα που δεν υπάρχει κλείδωμα ή που καμία άλλη επιχείρηση δεν τα έχει κλειδώσει (αναγνωρίσιμα από τα 13 πρώτα ψηφία του αριθμού της κάρτας επιχείρησης).»

3. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ III (ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ)**

3.1 Η ακόλουθη απαίτηση εισάγεται μετά την απαίτηση 019:

«**Απαίτηση 019α** Για να εντοπισθεί παραποίηση των δεδομένων κίνησης, οι πληροφορίες από τον αισθητήρα κίνησης υποστηρίζονται από πληροφορίες σχετικά με την κίνηση του οχήματος που προέρχονται από μία ή περισσότερες πηγές ανεξάρτητες από τον αισθητήρα κίνησης.»

3.2 Η απαίτηση 028 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 028** Η διεθνής ημερομηνία και ώρα UTC χρησιμοποιείται για δεδομένα καθορισμού της ημερομηνίας στο εσωτερικό της συσκευής ελέγχου (καταγραφές, ανταλλαγή δεδομένων) και για όλα τα εκτυπώματα που ορίζονται στο προσάρτημα 4 "Εκτυπώματα" »

3.3 Η απαίτηση 029 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 029** Προκειμένου να εμφανίζεται η τοπική ώρα, είναι δυνατή η ρύθμιση της διαφοράς της ώρας που εμφανίζεται, με βήματα μισής ώρας. Δεν επιτρέπεται καμία άλλη ρύθμιση της διαφοράς της ώρας πέρα από θετικά ή αρνητικά πολλαπλάσια της μισής ώρας.»

3.4 Διαγράφεται η απαίτηση 040.

3.5 Η απαίτηση 038, η απαίτηση 041 και η απαίτηση 042 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«**Απαίτηση 038** Η πρώτη μεταβολή των δραστηριοτήτων στη θέση REST ή AVAILABILITY που θα σημειώνεται εντός 120 δευτερολέπτων από την αυτόματη μεταπήδηση στη θέση WORK και θα οφείλεται στην ακινητοποίηση του οχήματος θεωρείται ότι συνέβη κατά τη χρονική στιγμή της ακινητοποίησης του οχήματος (επομένως πιθανώς να ακυρώνει τη μεταπήδηση στη θέση WORK).»

«**Απαίτηση 041** Ένα ημερολογιακό λεπτό, εντός του οποίου καταγράφεται δραστηριότητα DRIVING (ΟΔΗΓΗΣΗ) ως δραστηριότητα του αμέσως προηγούμενου και του αμέσως επόμενου λεπτού, νοείται εξ ολοκλήρου ως DRIVING.»

«**Απαίτηση 042** Ένα ημερολογιακό λεπτό, το οποίο δεν νοείται ως DRIVING (ΟΔΗΓΗΣΗ) σύμφωνα με την προγενέστερη απαίτηση 041, νοείται ότι αποτελεί ίδια δραστηριότητα με τη μεγαλύτερη χρονικά συνεχή δραστηριότητα εντός του λεπτού (ή με την τελευταία των εξίσου μεγαλύτερων).»

3.6 Οι απαιτήσεις 050, 050α και 050β αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«**Απαίτηση 050** Η εισαγωγή στοιχείων σχετικά με τον τόπο έναρξης και λήξης των περιόδων καθημερινής εργασίας είναι δυνατή μέσω εντολών στα μενού. Εάν εντός ενός ημερολογιακού λεπτού πραγματοποιηθούν περισσότερες από μία εισαγωγές αυτού του είδους, μόνο η τελευταία εισαγωγή τόπου έναρξης και η τελευταία εισαγωγή τόπου λήξης που πραγματοποιήθηκαν εντός του διαστήματος αυτού διατηρούνται στα αρχεία.»

«**Απαίτηση 050α** Κατά την εισαγωγή της κάρτας οδηγού (ή συνεργείου) και μόνο κατά τη χρονική στιγμή εκείνη η συσκευή ελέγχου επιτρέπει ιδιόχειρες καταχωρήσεις δραστηριότητας. Καθίσταται δυνατή η ιδιόχειρη καταχώρηση, εφόσον αυτή απαιτείται, κατά την πρώτη εισαγωγή μιας μη χρησιμοποιημένης κάρτας οδηγού (ή συνεργείου).

Οι ιδιόχειρες καταχωρήσεις δραστηριότητας εκτελούνται με χρήση τιμών τοπικής ώρας και ημερομηνίας της επίσημης ώρας (ρύθμιση UTC) που έχουν καθοριστεί για τη μονάδα επί οχήματος.

Κατά την εισαγωγή της κάρτας οδηγού ή συνεργείου, υπενθυμίζεται στον κάτοχο της κάρτας:

— Η ημερομηνία και η ώρα της τελευταίας αφαίρεσης της κάρτας που πραγματοποίησε.

— Προαιρετικά: η ρύθμιση τοπικής ώρας που έχει καθοριστεί για τη μονάδα επί οχήματος.

Είναι εφικτή η καταχώρηση δραστηριοτήτων με τους ακόλουθους περιορισμούς:

— Ο τύπος δραστηριότητας είναι WORK, AVAILABILITY ή BREAK/REST.

— Ο χρόνος έναρξης και λήξης κάθε δραστηριότητας περιορίζεται στην περίοδο μεταξύ της τελευταίας αφαίρεσης της κάρτας και της τρέχουσας εισαγωγής της.

Δεν επιτρέπεται η χρονική αλληλεπικάλυψη των δραστηριοτήτων.

Η διαδικασία ιδιόχειρων καταχωρήσεων δραστηριοτήτων περιλαμβάνει όσα διαδοχικά βήματα είναι αναγκαία για τον καθορισμό τύπου, χρόνου έναρξης και χρόνου λήξης κάθε δραστηριότητας. Για κάθε τμήμα της χρονικής περιόδου μεταξύ της τελευταίας αφαίρεσης της κάρτας και της τρέχουσας εισαγωγής της, ο κάτοχος της κάρτας έχει τη δυνατότητα να μη δηλώσει καμία δραστηριότητα.

Κατά τη διάρκεια της ιδιόχειρης καταχώρησης που σχετίζεται με την εισαγωγή της κάρτας και, εφόσον αυτή εφαρμόζεται, ο κάτοχος της κάρτας έχει τη δυνατότητα να καταχωρήσει:

— τον τόπο λήξης της προηγούμενης περιόδου ημερήσιας εργασίας, που σχετίζεται με τον αντίστοιχο χρόνο (εάν αυτός δεν καταχωρήθηκε ήδη κατά την τελευταία αφαίρεση της κάρτας),

— τον τόπο έναρξης της τρέχουσας περιόδου ημερήσιας εργασίας, που σχετίζεται με τον αντίστοιχο χρόνο.

Εάν καταχωρηθεί τόπος, καταγράφεται στην αντίστοιχη κάρτα του ταχογράφου.

Οι ιδιόχειρες καταχωρήσεις διακόπτονται εάν:

— αφαιρεθεί η κάρτα, ή

— το όχημα βρίσκεται σε κίνηση και η κάρτα βρίσκεται στην υποδοχή του οδηγού.

Επιτρέπονται πρόσθετες διακοπές, π.χ. ανάπαυλα μετά από ορισμένη περίοδο αδράνειας του χρήστη. Σε περίπτωση διακοπής των ιδιόχειρων καταχωρήσεων, ο εξοπλισμός καταγραφής επικυρώνει κάθε ολοκληρωμένη καταχώρηση τόπου και δραστηριότητας (που φέρει είτε αναμφίβολο τόπο και χρόνο ή τύπο δραστηριότητας, χρόνο έναρξης και τόπο λήξης) που έχει ήδη πραγματοποιηθεί.

Εάν εισαχθεί δεύτερη κάρτα οδηγού ή συνεργείου ενώ πραγματοποιούνται ιδιόχειρες καταχωρήσεις δραστηριοτήτων για κάρτα που έχει ήδη τοποθετηθεί, οι ιδιόχειρες καταχωρήσεις για την εν λόγω προηγούμενη κάρτα έχουν τη δυνατότητα να ολοκληρωθούν πριν την έναρξη των ιδιόχειρων καταχωρήσεων για τη δεύτερη κάρτα.

Ο κάτοχος της κάρτας έχει τη δυνατότητα να εισαγάγει ιδιόχειρες καταχωρήσεις, βάσει της ακόλουθης ελάχιστης διαδικασίας:

Οι δραστηριότητες εισάγονται ιδιοχείρως, με χρονολογική σειρά, για την περίοδο μεταξύ της τελευταίας αφαίρεσης της κάρτας και της τρέχουσας εισαγωγής της.

Ως χρόνος έναρξης της πρώτης δραστηριότητας ορίζεται ο χρόνος αφαίρεσης της κάρτας. Για κάθε επόμενη καταχώρηση, ο χρόνος έναρξης ρυθμίζεται εκ των προτέρων να ακολουθεί αμέσως μετά από τον χρόνο λήξης της προηγούμενης καταχώρησης. Για κάθε δραστηριότητα επιλέγεται τύπος δραστηριότητας και χρόνος λήξης.

Η διαδικασία θα τελειώνει όταν η καταληκτική στιγμή μιας ιδιοχείρως καταγεγραμμένης δραστηριότητας ισούται με τη χρονική στιγμή της εισαγωγής της κάρτας. Η συσκευή ελέγχου επιτρέπει τότε προαιρετικά στον κάτοχο της κάρτας να τροποποιεί όποιες δραστηριότητες καταχωρήθηκαν ιδιοχείρως, έως την επικύρωσή τους από μια συγκεκριμένη εντολή και εν συνεχεία απαγορεύει όποιες άλλες τέτοιες τροποποιήσεις.»

«**Απαίτηση 050β** Η συσκευή ελέγχου επιτρέπει στον οδηγό να καταχωρήσει στον πραγματικό τους χρόνο τις ακόλουθες δυο ειδικές συνθήκες:

“OUT OF SCOPE” (ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ) (έναρξη, τέλος)

“FERRY / TRAIN CROSSING” (διάπλους με οχηματαγωγό/ διαδρομή με τρένο)

Εάν η ειδική συνθήκη “OUT OF SCOPE”είναι ενεργός, τότε ίσως να μην εμφανιστεί το “FERRY/TRAIN CROSSING”.

Η ενεργοποίηση της συνθήκης “ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ” θα παύσει αυτόματα από τη συσκευή ελέγχου, με την εισαγωγή ή την αφαίρεση μιας κάρτας οδηγού.

Η ενεργοποίηση της συνθήκης “ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ” θα εμποδίσει τα ακόλουθα συμβάντα και προειδοποιήσεις:

— Οδήγηση χωρίς κατάλληλη κάρτα,

— Προειδοποιήσεις σχετιζόμενες με τον χρόνο συνεχούς οδήγησης.»

3.7 Η απαίτηση 065 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 065** Το εν λόγω συμβάν προκαλείται από κάθε υπέρβαση του ορίου ταχύτητας. Η παρούσα απαίτηση ισχύει μόνο για οχήματα που εμπίπτουν στην κατηγορία M2, M3, N2 ή N3, όπως ορίζεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους».

3.8 Το ακόλουθο κείμενο εισάγεται μετά την απαίτηση 067:

«9.9α. *Συμβάν "Αντικρουόμενη Κίνηση Οχήματος"*

Απαίτηση 067α Το εν λόγω συμβάν προκαλείται επίσης όταν μια μέτρηση μηδενικής ταχύτητας έρχεται σε αντίθεση προς τις πληροφορίες κίνησης από μία τουλάχιστον ανεξάρτητη πηγή για περισσότερο από ένα λεπτό χωρίς διακοπές.

Απαίτηση 067β Στις περιπτώσεις όπου η μονάδα επί οχήματος μπορεί να δέχεται ή να αναλύει τιμές ταχύτητας από εξωτερικές ανεξάρτητες πηγές πληροφοριών κίνησης, το εν λόγω συμβάν προκαλείται, επίσης, εάν οι τιμές ταχύτητας τέτοιου είδους έρχονται σε μεγάλη αντίθεση προς εκείνες που αναλύθηκαν από το σήμα ταχύτητας του αισθητήρα κίνησης για χρόνο μεγαλύτερο του ενός λεπτού».

3.9 Στην απαίτηση 094 μετά από το «σφάλμα ροής δεδομένων» εισάγεται η ακόλουθη γραμμή:

Αντικρουόμενη Κίνηση Οχήματος	— το χρονικά μεγαλύτερο συμβάν για κάθε μία από τις 10 τελευταίες ημέρες συμβάντων, — τα 5 χρονικά μεγαλύτερα συμβάντα κατά τη διάρκεια των τελευταίων 365 ημερών.	— ημερομηνία και ώρα έναρξης του συμβάντος, — ημερομηνία και ώρα λήξης του συμβάντος, — είδος κάρτας, αριθμός και κράτος μέλος έκδοσης οποιασδήποτε κάρτας που εισήχθη κατά την έναρξη ή/και τη λήξη του συμβάντος, — αριθμός παρόμοιων συμβάντων κατά την εν λόγω ημέρα.

3.10 Η απαίτηση 104 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 104** Η συσκευή ελέγχου καταγράφει και αποθηκεύει στη μνήμη της τα ακόλουθα δεδομένα σχετικά με τις 255 πιο πρόσφατες φραγές επιχείρησης.

— ημερομηνία και ώρα κλειδώματος,

— ημερομηνία και ώρα ξεκλειδώματος,

— αριθμός κάρτας επιχείρησης και κράτος μέλος έκδοσης της κάρτας,

— όνομα και διεύθυνση της επιχείρησης.

Δεδομένα που είχαν κλειδωθεί προγενέστερα από φραγή που αφαιρέθηκε από τη μνήμη λόγω του προαναφερθέντος ορίου θεωρούνται μη κλειδωμένα».

3.11 Μετά την απαίτηση 109α εισάγεται η ακόλουθη απαίτηση:

«**Απαίτηση 109β** Το συμβάν "Αντικρουόμενη Κίνηση Οχήματος" δεν αποθηκεύεται στις κάρτες οδηγού και συνεργείου.»

3.12 Η απαίτηση 114α αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 114α** Η απεικόνιση πρέπει να υποστηρίζεται από τους χαρακτήρες που αναφέρονται στο προσάρτημα 1, κεφάλαιο 4 "Σύνολα χαρακτήρων". Η οθόνη απεικόνισης μπορεί να χρησιμοποιεί απλά σύμβολα (π.χ. τονισμένοι χαρακτήρες μπορεί να εμφανίζονται χωρίς τόνο ή πεζά γράμματα μπορεί να εμφανίζονται ως κεφαλαία).»

3.13 Η απαίτηση 121 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 121** Όταν καμία άλλη πληροφορία δεν είναι απαραίτητο να απεικονίζεται, η συσκευή ελέγχου πρέπει εξ ορισμού να απεικονίζει τα ακόλουθα:

— την τοπική ώρα (ως το αποτέλεσμα της διεθνούς UTC ώρας + τη ρύθμιση από τον οδηγό),

— τη θέση λειτουργίας,

— την τρέχουσα δραστηριότητα του οδηγού και την τρέχουσα δραστηριότητα του συνοδηγού.

Πληροφορίες σχετικά με τον οδηγό:

— εάν η τρέχουσα δραστηριότητά του είναι η ΟΔΗΓΗΣΗ (DRIVING), τον τρέχοντα χρόνο συνεχούς οδήγησης και τον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος,

— εάν η τρέχουσα δραστηριότητά του δεν είναι η ΟΔΗΓΗΣΗ (DRIVING), την τρέχουσα διάρκεια αυτής της δραστηριότητας (από τη στιγμή που επιλέχθηκε) και τον τρέχοντα συνολικό χρόνο διαλείμματος.»

3.14 Η απαίτηση 127 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 127** Κατόπιν ζήτησης πρέπει να είναι δυνατό να απεικονίζονται επιλεκτικά τα ακόλουθα:

— η διεθνής ημερομηνία και ώρα UTC, και η ρύθμιση τοπικής ώρας,

— το περιεχόμενο κάθε μιας από τις έξι εκτυπώσεις στην ίδια μορφή με τις ίδιες τις εκτυπώσεις,

— ο χρόνος συνεχούς οδήγησης και ο συνολικός χρόνος διαλείμματος του οδηγού,

— ο χρόνος συνεχούς οδήγησης και ο συνολικός χρόνος διαλείμματος του συνοδηγού,

— ο συνολικός χρόνος οδήγησης του οδηγού για την προηγούμενη και την τρέχουσα εβδομάδα,

— ο συνολικός χρόνος οδήγησης του συνοδηγού για την προηγούμενη και την τρέχουσα εβδομάδα.

Προαιρετικά:

— η τρέχουσα διάρκεια της δραστηριότητας του συνοδηγού (εφόσον έχει επιλεγεί),

— ο συνολικός χρόνος οδήγησης του οδηγού για την τρέχουσα εβδομάδα,

— ο συνολικός χρόνος οδήγησης του οδηγού για την τρέχουσα περίοδο ημερήσιας εργασίας,,

— ο συνολικός χρόνος οδήγησης του συνοδηγού για την τρέχουσα περίοδο ημερήσιας εργασίας.»

3.15 Η απαίτηση 133α αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 133α** Ο εκτυπωτής υποστηρίζεται από τους χαρακτήρες που αναφέρονται στο προσάρτημα 1, κεφάλαιο 4 “Σύνολα χαρακτήρων”.»

3.16 Η απαίτηση 136 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 136** Το χαρτί εκτύπωσης που χρησιμοποιείται από τη συσκευή ελέγχου φέρει το σχετικό σήμα έγκρισης και μια ένδειξη σχετικά με τον τύπο(τους τύπους) συσκευής ελέγχου που μπορεί(ούν) να χρησιμοποιήσει(ουν) το χαρτί αυτό».

3.17 Οι ακόλουθες απαιτήσεις εισάγονται μετά την απαίτηση 136:

«**Απαίτηση 136α** Τα εκτυπώματα παραμένουν ευανάγνωστα και αναγνωρίσιμα υπό φυσιολογικές συνθήκες αποθήκευσης, όσον αφορά τη φωτεινότητα, την υγρασία και τη θερμοκρασία, για διάστημα τουλάχιστον δύο ετών.

Απαίτηση 136β Το χαρτί εκτύπωσης πληρεί τουλάχιστον τις προδιαγραφές των δοκιμών που καθορίζονται στον ιστότοπο του εργαστηρίου που έχει επιφορτισθεί με τις δοκιμές διαλειτουργικότητας, όπως ορίζεται στην απαίτηση 278.

Απαίτηση 136γ Κάθε τροποποίηση ή επικαιροποίηση των ειδικών προδιαγραφών που περιγράφονται στην παραπάνω παράγραφο πραγματοποιείται μόνον εφόσον το διορισμένο εργαστήριο συμβουλευτεί τον κατασκευαστή της εγκεκριμένης κατά τύπο μονάδας επί οχήματος ψηφιακού ταχογράφου, σε συνδυασμό με τις αρχές έγκρισης τύπου.»

3.18 Η απαίτηση 141 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 141** Η συσκευή ελέγχου προειδοποιεί τον οδηγό 15 λεπτά πριν και κατά τη χρονική στιγμή που υπερβαίνει τον μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο συνεχούς οδήγησης.»

3.19 Η απαίτηση 145 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 145** Στην τελευταία περίπτωση, η συσκευή ελέγχου φέρει το σύμβολο "T".»

3.20 Μετά από την απαίτηση 161, εισάγεται η ακόλουθη απαίτηση:

«**Απαίτηση 161α** Οι αισθητήρες κίνησης είτε:

— αντιδρούν σε μαγνητικό πεδίο, το οποίο δυσχεραίνει την ανίχνευση της κίνησης του οχήματος. Σε τέτοιου είδους περιπτώσεις, η μονάδα επί οχήματος καταγράφει και αποθηκεύει σφάλμα αισθητήρα (απαίτηση 070), ή

διαθέτουν στοιχείο αίσθησης που προστατεύεται ή είναι απρόσβλητο σε μαγνητικά πεδία.»

4. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ V (ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ)

4.1 Στην απαίτηση 239 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

«Η παράδοση των συνδεόμενων με την ασφάλεια στοιχείων της συσκευής ελέγχου μπορεί να περιορισθεί, εφόσον ζητηθεί, κατά την πιστοποίηση ασφαλείας.»

4.2 Η απαίτηση 243 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 243** Οι κατασκευαστές οχημάτων ή οι τεχνίτες ενεργοποιούν την τοποθετημένη συσκευή ελέγχου το αργότερο πριν από τη χρήση του οχήματος στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006».

4.3 Οι απαιτήσεις 248 και 249 αντικαθίστανται από τις ακόλουθες:

«**Απαίτηση 248** Η τοποθέτηση πρέπει να συνοδεύεται από τη βαθμονόμηση. Η πρώτη βαθμονόμηση μπορεί να μην περιλαμβάνει απαραιτήτως εισαγωγή του αριθμού κυκλοφορίας οχήματος (VRN), όταν δεν είναι γνωστό από το εγκεκριμένο συνεργείο που έχει αναλάβει τη βαθμονόμηση. Σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι πιθανό για τον ιδιοκτήτη του οχήματος, και μόνο τότε, να εισαγάγει τον αριθμό VRN χρησιμοποιώντας την κάρτα επιχείρησής του πριν από τη χρήση του οχήματος στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 (π.χ. κάνοντας χρήση εντολών μέσω κατάλληλης διάρθρωσης μενού της διεπαφής ανθρώπου-μηχανήματος της μονάδας επί οχήματος.) [1]. Οποιαδήποτε επικαιροποίηση ή επιβεβαίωση αυτής της εισαγωγής θα καθίσταται δυνατή μόνο με τη χρήση κάρτας συνεργείου».

«**Απαίτηση 249** Μετά την τοποθέτηση της συσκευής ελέγχου και τον έλεγχο της εν λόγω τοποθέτησης, πάνω στη συσκευή ελέγχου προσαρμόζεται πινακίδα τοποθέτησης, ευδιάκριτη και εύκολα προσβάσιμη. Σε περιπτώσεις που αυτό δεν είναι εφικτό, η πινακίδα προσαρμόζεται στη στήλη "B" του οχήματος, ώστε να είναι ευδιάκριτη. Για τα οχήματα που δεν διαθέτουν στήλη "B", η πινακίδα τοποθέτησης προσαρμόζεται στο πλαίσιο της θύρας στην πλευρά του οδηγού του οχήματος και είναι ευδιάκριτη σε κάθε περίπτωση.

Μετά από κάθε επιθεώρηση από εγκεκριμένο τεχνίτη ή συνεργείο, προσαρμόζεται νέα πινακίδα στη θέση της προηγούμενης».

4.4 Η απαίτηση 250, εδάφιο 6, αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«την ημερομηνία μέτρησης του χαρακτηριστικού συντελεστή του οχήματος και της πραγματικής περιφέρειας ελαστικών των τροχών»

4.5 Μετά την απαίτηση 250 εισάγεται η ακόλουθη απαίτηση:

«**Απαίτηση 250α** Μόνο για τα οχήματα των κατηγοριών M1 και N1, τα οποία διαθέτουν προσαρμοστή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 68/2009 [2], και όπου δεν είναι δυνατό να περιληφθούν όλες οι αναγκαίες πληροφορίες, όπως περιγράφονται στην απαίτηση 250, μπορεί να χρησιμοποιηθεί δεύτερη, πρόσθετη πινακίδα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η εν λόγω πρόσθετη πινακίδα περιλαμβάνει τουλάχιστον τα τέσσερα τελευταία εδάφια που περιγράφονται στην απαίτηση 250.

Η εν λόγω δεύτερη, πρόσθετη πινακίδα, εφόσον χρησιμοποιηθεί, προσαρμόζεται δίπλα ή κοντά στην πρώτη κύρια πινακίδα που περιγράφεται στην απαίτηση 250, και διαθέτει το ίδιο επίπεδο προστασίας. Επιπλέον, η δεύτερη πινακίδα φέρει επίσης όνομα, διεύθυνση ή εμπορική επωνυμία του εγκεκριμένου τεχνίτη ή συνεργείου που πραγματοποίησε την τοποθέτηση, καθώς και την ημερομηνία τοποθέτησης».

5. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI (ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ)

5.1 Η απαίτηση 257 τροποποιείται ως εξής:

[1] ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1.
[2] ΕΕ L 21 της 24.1.2009, σ. 3.

Το τέταρτο εδάφιο αντικαθίσταται από «- ότι έχει προσαρμοστεί η πινακίδα τοποθέτησης, όπως καθορίζεται στην απαίτηση 250, και η περιγραφική πινακίδα, όπως καθορίζεται στην απαίτηση 169» και προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο: «- ότι η συσκευή δεν συνοδεύεται από συσκευές παραποίησης».

5.2 Οι ακόλουθες απαιτήσεις εισάγονται μετά την απαίτηση 257:

«**Απαίτηση 257α** Εάν εντοπιστεί ότι κάποιο από τα συμβάντα που αναφέρονται στο κεφάλαιο III, ενότητα 9 (Ανίχνευση συμβάντων ή/και δυσλειτουργιών) πραγματοποιήθηκε από την τελευταία επιθεώρηση και εκτιμηθεί από τους κατασκευαστές του ταχογράφου ή/και τις εθνικές αρχές ότι ενδέχεται να διακυβεύεται η ασφάλεια της συσκευής, τότε το συνεργείο:

α) προβαίνει σε σύγκριση μεταξύ των δεδομένων ανίχνευσης του αισθητήρα κίνησης που είναι τοποθετημένος στο κιβώτιο ταχυτήτων και εκείνων του αισθητήρα κίνησης που είναι καταγεγραμμένα στη μονάδα επί οχήματος·

β) ελέγχει εάν οι πληροφορίες που έχουν καταγραφεί στην πλάκα τοποθέτησης αντιστοιχούν στις πληροφορίες που περιέχονται στο αρχείο της μονάδας επί οχήματος·

γ) ελέγχει εάν ο σειριακός αριθμός του αισθητήρα κίνησης και ο εγκεκριμένος αριθμός, εφόσον είναι εκτυπωμένος στη μονάδα του αισθητήρα κίνησης, αντιστοιχούν στις πληροφορίες που περιέχονται στο αρχείο της μονάδας επί οχήματος.»

«**Απαίτηση 257β** Τα συνεργεία αναφέρουν στις εκθέσεις των επιθεωρήσεών τους τυχόν ευρήματα που αφορούν σπασμένες σφραγίδες ή συσκευές παραποίησης. Οι εκθέσεις αυτές διατηρούνται στα συνεργεία επί τουλάχιστον δύο έτη και διατίθενται στην αρμόδια αρχή όποτε ζητηθούν».

6. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII (ΕΚΔΟΣΗ ΚΑΡΤΩΝ)

6.1 Η ακόλουθη απαίτηση εισάγεται μετά από την απαίτηση 268:

«**Απαίτηση 268α** Τα κράτη μέλη ανταλλάσσουν δεδομένα ηλεκτρονικά για να διασφαλίσουν τη μοναδικότητα της κάρτας οδηγού ταχογράφου που εκδίδουν.

Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν επίσης να ανταλλάσσουν δεδομένα ηλεκτρονικά κατά την πραγματοποίηση οδικών ελέγχων των καρτών οδηγών ή ελέγχων στους χώρους της επιχείρησης, ούτως ώστε να επιβεβαιώσουν τη μοναδικότητα και το καθεστώς των καρτών.»

7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII (ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ)

7.1 Στην ενότητα 1, με τίτλο Γενικά, προστίθεται μια νέα πρόταση στην πρώτη παράγραφο:

«Κάθε κατασκευαστής μονάδας επί οχήματος μπορεί να ζητήσει έγκριση τύπου του συστατικού μέρους αυτού για κάθε τύπο αισθητήρα κίνησης, και αντιστρόφως, δεδομένου ότι κάθε συστατικό μέρος συμμορφώνεται με την απαίτηση 001α».

7.2 Μετά την απαίτηση 274, εισάγονται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

«**Απαίτηση 274α** Στην εξαιρετική περίπτωση που οι αρχές πιστοποίησης ασφάλειας αρνηθούν να χορηγήσουν πιστοποιητικό σε κάποια νέα συσκευή, με βάση την παλαιότητα των μηχανισμών ασφαλείας, εξακολουθεί να χορηγείται έγκριση τύπου αποκλειστικά στην συγκεκριμένη εξαιρετική περίπτωση, και εφόσον δεν υπάρχει εναλλακτική λύση που να συνάδει με τον κανονισμό.

Απαίτηση 274β Σε αυτή την περίσταση, το εν λόγω κράτος μέλος ενημερώνει άμεσα την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία οφείλει εντός δώδεκα ημερολογιακών μηνών από τη χορήγηση έγκρισης τύπου, να κινήσει διαδικασία προκειμένου να εξασφαλίσει ότι το επίπεδο ασφαλείας θα αποκατασταθεί στα αρχικά του επίπεδα.»

7.3 Μετά την απαίτηση 275 εισάγεται η ακόλουθη απαίτηση:

«**Απαίτηση 275α** Οι κατασκευαστές παρέχουν τα σχετικά δείγματα των προϊόντων που έχουν λάβει έγκριση τύπου και τα σχετικά έγγραφα που απαιτούνται από τα εργαστήρια στα οποία έχει ανατεθεί η διεξαγωγή των δοκιμών λειτουργίας, και εντός διαστήματος ενός μήνα από την ημερομηνία της αιτήσεως. Τυχόν κόστος που προκύπτει από την εν λόγω αίτηση επιβαρύνει τον αιτούντα φορέα. Τα εργαστήρια μεταχειρίζονται ως εμπιστευτικές όλες τις εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες».

7.4 Μετά την απαίτηση 277 εισάγεται η ακόλουθη απαίτηση:

«**Απαίτηση 277α** Το πιστοποιητικό λειτουργίας κάθε συστατικού μέρους συσκευής ελέγχου αναφέρει επίσης τους αριθμούς έγκρισης τύπου κάθε άλλου συμβατού συστατικού στοιχείου συσκευής ελέγχου που έχει λάβει έγκριση τύπου».

7.5 Η απαίτηση 281 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«**Απαίτηση 281** Δοκιμές διαλειτουργικότητας σε συσκευές ελέγχου ή κάρτες ταχογράφου δεν θα διεξάγονται, εφόσον δεν έχουν προηγούμενα χορηγηθεί πιστοποιητικά ελέγχου και λειτουργίας, εκτός από τις εξαιρετικές περιπτώσεις που περιγράφονται στην απαίτηση 274α.»

8. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1 (ΛΕΞΙΚΟ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ)**

8.1 Το σημείο 2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«2.2 **Address (Διεύθυνση)**

Μία διεύθυνση.

Address: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

address OCTET STRING [SIZE(35)]

}

codePage (σελίδα κωδικού) προσδιορίζει ένα σύνολο χαρακτήρων, όπως αυτά καθορίζονται στο κεφάλαιο 4,

address (διεύθυνση) είναι μια διεύθυνση κωδικοποιημένη χρησιμοποιώντας το συγκεκριμένο σύνολο χαρακτήρων.».

8.2 Στο σημείο 2.54, η γραμμή «"0A"H .. "0F"H Προορίζεται για μελλοντική χρήση (RFU),» αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«"0A"H	Αντικρουόμενη κίνηση οχήματος,
"0B"H.. "0F"H	Προορίζεται για μελλοντική χρήση (RFU),»

8.3 Το σημείο 2.70 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«2.70 **Name ('Ονομα)**

Ένα όνομα.

Name: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

name OCTET STRING [SIZE(35)]

}

codePage (κωδικός σελίδας) προσδιορίζει ένα σύνολο χαρακτήρων όπως αυτά ορίζονται στο Κεφάλαιο 4,

name (όνομα) είναι ένα όνομα κωδικοποιημένο χρησιμοποιώντας το συγκεκριμένο σύνολο χαρακτήρων».

8.4 Το σημείο 2.114 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«2.114 **VehicleRegistrationNumber (Αριθμός κυκλοφορίας οχήματος)**

Αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος (VRN). Ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος ορίζεται από την αρμόδια αρχή έκδοσης αδειών.

VehicleRegistrationNumber: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

vehicleRegNumber OCTET STRING [SIZE(13)]

}

codePage (σελίδα κωδικού) προσδιορίζει ένα σύνολο χαρακτήρων όπως αυτά ορίζονται στο Κεφάλαιο 4,

vehicleRegNumber (αριθμός κυκλοφορίας οχήματος) είναι ένας VRN κωδικοποιημένος χρησιμοποιώντας το συγκεκριμένο σύνολο χαρακτήρων.

Απόδοση τιμής: Ανάλογα με τη χώρα».

8.5 Η τελευταία παράγραφος του Κεφαλαίου 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Άλλες στοιχειοσειρές (Διεύθυνση, Όνομα, VehicleRegistrationNumber) χρησιμοποιούν επιπλέον χαρακτήρες από το πεδίο δεκαδικών κωδικών χαρακτήρων 161 – 255 των ακόλουθων πρότυπων συνόλων χαρακτήρων 8-bit, που προσδιορίζονται από τον αριθμό του κωδικού σελίδας (Code Page): Πρότυπο Σύνολο Χαρακτήρων	Code Page (Δεκαδικός)
ISO/IEC 8859-1 Latin-1 Western European	1
ISO/IEC 8859-2 Latin-2 Central European	2
ISO/IEC 8859-3 Latin-3 South European	3
ISO/IEC 8859-5 Latin / Cyrillic	5
ISO/IEC 8859-7 Latin / Greek	7
ISO/IEC 8859-9 Latin-5 Turkish	9
ISO/IEC 8859-13 Latin-7 Baltic Rim	13
ISO/IEC 8859-15 Latin-9	15
ISO/IEC 8859-16 Latin-10 South Eastern European	16
KOI8-R Latin / Cyrillic	80
KOI8-U Latin / Cyrillic	85

8.6 Στο κεφάλαιο 2, το σημείο 2.67 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«2.67 ManufacturerCode (Κωδικός Κατασκευαστή)

Κωδικός προσδιορισμού κατασκευαστή ή εξοπλισμού εγκεκριμένου κατά τύπο.

ManufacturerCode: = INTEGER (0..255)

Το αρμόδιο εργαστήριο για τη διεξαγωγή δοκιμών διαλειτουργικότητας διατηρεί και δημοσιεύει τον κατάλογο των κωδικών κατασκευαστή στον ιστότοπό του (απαίτηση 290).

Οι κωδικοί κατασκευαστή ανατίθενται προσωρινά σε κατασκευαστές συσκευών ταχογράφων κατόπιν αιτήσεως προς το αρμόδιο εργαστήριο για τη διεξαγωγή δοκιμών διαλειτουργικότητας».

8.7 Το σημείο 2.71 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«2.71 NationAlpha (Αλφαβητικός κωδικός κράτους)

Η αλφαβητική αναφορά σε μία χώρα θα συνάδει με τις διακριτικές σημάνσεις που χρησιμοποιούνται στα οχήματα στο πλαίσιο της διεθνούς οδικής κυκλοφορίας (Σύμβαση της Βιέννης για την οδική κυκλοφορία του 1968 στο πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών).

NationAlpha: = IA5String (SIZE (3))

Ο αλφαβητικός και ο αριθμητικός κωδικός κράτους θα περιλαμβάνονται σε κατάλογο που θα τηρείται στον ιστότοπο του διορισμένου εργαστηρίου για τη διεξαγωγή των δοκιμών διαλειτουργικότητας, όπως καθορίζεται στην απαίτηση 278».

8.8 Το σημείο 2.72 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«2.72 NationNumeric (αριθμητικός κωδικός κράτους)

Αριθμητική αναφορά σε μία χώρα.

NationNumeric: = INTEGER (0.. 255)

Απόδοση τιμής: βλ. τύπο δεδομένων 2.71 (NationAlpha)

Οποιαδήποτε τροποποίηση ή επικαιροποίηση των προδιαγραφών Nation Alpha ή Numeric που περιγράφεται στην παραπάνω παράγραφο πραγματοποιείται μόνον εφόσον το διορισμένο εργαστήριο ζητήσει τη γνώμη των κατασκευαστών των εγκεκριμένων κατά τύπο μονάδων επί οχήματος ψηφιακών ταχογράφων.»

9. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3 (ΕΙΚΟΝΟΓΡΑΜΜΑΤΑ)**

9.1 Η απαίτηση PIC_001 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«PIC_001 Η συσκευή ελέγχου μπορεί προαιρετικά να χρησιμοποιεί τα ακόλουθα εικονογράμματα και συνδυασμούς εικονογραμμάτων (ή εικονογράμματα και συνδυασμούς παρόμοιους, ώστε να ταυτίζονται με αυτά χωρίς καμία αμφιβολία)»:

9.2 Στην παράγραφο 2, στην υποπαράγραφο «Συμβάντα», προστίθεται το ακόλουθο εικονόγραμμα:

« ! Αντικρουόμενη Κίνηση Οχήματος»

10. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4 (ΕΚΤΥΠΩΜΑΤΑ)**

10.1 Το εκτύπωμα 006 στην παράγραφο 2, Προδιαγραφές Ομάδων Δεδομένων, αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Εκτύπωμα_006 Στα εκτυπώματα θα χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες ομάδες δεδομένων ή/και εγγραφές δεδομένων, σύμφωνα με τις ακόλουθες σημασίες και μορφές:

Αριθμός ομάδας ή εγγραφής Σημασία	Data Format
1 ***Ημερομηνία και ώρα εκτύπωσης του εγγράφου***.	dd/mm/yyyy hh:mm **(UTC)**
2 ***Τύπος εκτυπώματος***	
Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
Συνδυασμός εικονογραμμάτων εκτυπώματος (βλ. προσάρτημα 3), Ρύθμιση συσκευής περιορισμού ταχύτητας (εκτύπωση μόνο υπέρβασης ταχύτητας)	Picto xxx **km/h**
3 ***Αναγνώριση κατόχου κάρτας***	
Αναγνωριστικό ομάδας. P= εικονόγραμμα προσώπου	- - - - - - - - - -P- - - - - - - - -
Επώνυμο κατόχου κάρτας	P Last_Name_____
Όνομα(τα) κατόχου κάρτας (αν υπάρχουν)	First_Name _____
Αναγνωριστικό κάρτας	Card_Identification_____
Ημερομηνία λήξης κάρτας (αν υπάρχει)	dd/mm/yyyy

Στην περίπτωση που η κάρτα δεν είναι προσωπική και δεν φέρει επώνυμο κατόχου κάρτας, αντ' αυτού θα αναγράφεται το όνομα της επιχείρησης ή του συνεργείου ή του φορέα ελέγχου.

4 ***Αναγνωριστικό οχήματος***	
Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -
Αριθμός αναγνώρισης οχήματος (VIN)	VIN _____
Κράτος μέλος ταξινόμησης και αριθμός κυκλοφορίας οχήματος (VRN)	Nat/VRN _____

5 ***Αναγνωριστικό μονάδας επί οχήματος (VU)***

Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - -⊟- - - - - - - - -
Όνομα κατασκευαστή μονάδας επί οχήματος (VU)	⊟ VU_Manufacturer _____
Κωδικός εξαρτήματος μονάδας επί οχήματος (VU)	VU_Part_Number_____

6 ***Τελευταία βαθμονόμηση της συσκευής ελέγχου***

Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - -T- - - - - - - - -
Όνομα συνεργείου	T Last_Name_____
Αναγνωριστικό κάρτας συνεργείου	Card_Identification_____
Ημερομηνία βαθμονόμησης	T dd/mm/yyyy

7 ***Τελευταίος έλεγχος (από ελεγκτικό όργανο)***

Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - -□- - - - - - - - -
Αναγνωριστικό κάρτας ελεγκτή	Card_Identification_____
Ημερομηνία, ώρα και τύπος ελέγχου	□ dd/mm/yyyy hh:mm pppp

Τύπος ελέγχου: μέχρι τέσσερα εικονογράμματα. Ο τύπος ελέγχου μπορεί να είναι (συνδυασμός) των:

▬: Τηλεφόρτωση δεδομένων κάρτας, ▼: Τηλεφόρτωση δεδομένων μονάδας επί οχήματος, T: Εκτύπωση, □: Απεικόνιση

8 ***Δραστηριότητες του οδηγού που εμφανίζονται σε κάρτα, με τη σειρά εμφάνισης***

Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - -⊡- - - - - - - - -
Ημερομηνία έρευνας (ημερολογιακή ημέρα εκτυπώματος) + Μετρητής ημερήσιας παρουσίας της κάρτας	dd/mm/yyyy xxx

8α *Κατάσταση «δεν εφαρμόζεται» κατά την έναρξη της εν λόγω ημέρας* (δεν συμπληρώνεται εάν δεν έχει ενεργοποιηθεί κατάσταση «δεν εφαρμόζεται») - - - - - - - - OUT - – - - - - -

8.1 *Περίοδος κατά την οποία η κάρτα δεν είχε εισαχθεί*

8.1α	Αναγνωριστικό εγγραφής (έναρξη περιόδου)	- - - - - - - - - - - - - - - - - -
8.1β	*Άγνωστη περίοδος*. Χρόνος έναρξης, διάρκεια	?: hh:mm hhhmm
8.1γ	*Δραστηριότητα που έχει εισαχθεί ιδιοχείρως*	A: hh:mm hhhmm
	Εικονόγραμμα δραστηριότητας, χρόνος έναρξης, διάρκεια	

8.2 *Εισαγωγή κάρτας στην υποδοχή S*

Αναγνωριστικό εγγραφής· S = Εικονόγραμμα υποδοχής	- - - - - - - - -S - - - - - - - - -
Κράτος μέλος ταξινόμησης οχήματος και αριθμός κυκλοφορίας οχήματος (VRN)	Nat/VRN _____
Χιλιομετρητής οχήματος κατά την εισαγωγή της κάρτας	x xxx xxx **km**

8.3	*Δραστηριότητα (κατά τη διάρκεια εισαγωγής της κάρτας)*	
	Εικονόγραμμα δραστηριότητας, χρόνος έναρξης, διάρκεια, κατάσταση πληρώματος [εικονόγραμμα πληρώματος αν CREW (ΠΛΗΡΩΜΑ), κενά αν SINGLE (ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΣ ΟΔΗΓΟΣ)]	A: hh:mm hh**h**mm
8.3α	*Ειδική συνθήκη.* Χρόνος καταχώρησης, εικονόγραμμα ειδικής συνθήκης (ή συνδυασμός εικονογραμμάτων)	hh:mm - - - pppp - - -
8.4	*Αφαίρεση κάρτας*	
	Χιλιομετρητής οχήματος και διανυθείσα απόσταση από την τελευταία εισαγωγή για την οποία είναι γνωστός ο χιλιομετρητής	x xxx xxx **km;** x xxx **km**
9	***Δραστηριότητες οδηγού αποθηκευμένες σε μονάδα επί οχήματος (VU) ανά υποδοχή, κατά χρονολογική σειρά***	
	Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - -|- - - - - - - - -
	Ημερομηνία έρευνας (ημερολογιακή ημέρα εκτυπώματος)	dd/mm/yyyy
	Χιλιομετρητής οχήματος στις 00:00 και 24:00	x xxx xxx – x xxx xxx **km**
10	***Δραστηριότητες μεταφερόμενες στην υποδοχή S***	
	Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - - -S- - - - - - - -
10α	*Κατάσταση «δεν εφαρμόζεται» κατά την έναρξη της εν λόγω ημέρας* (δεν συμπληρώνεται εάν δεν έχει ενεργοποιηθεί κατάσταση «δεν εφαρμόζεται»)	- - - - - - - - -OUT- - - - - - - -
10.1	*Περίοδος κατά την οποία δεν έχει εισαχθεί κάρτα στην υποδοχή S*	
	Αναγνωριστικό εγγραφής.	- - - - - - - - - - - - - - - - - -
	Δεν έχει εισαχθεί κάρτα	- - -
	Χιλιομετρητής οχήματος στην έναρξη της περιόδου	x xxx xxx **km**
10.2	*Εισαγωγή κάρτας*	
	Αναγνωριστικό εγγραφής εισαγωγής κάρτας	- - - - - - - - - - - - - - - - - -
	Επώνυμο οδηγού	Last_Name_____
	Όνομα οδηγού	First_Name _____
	Αναγνωριστικό κάρτας οδηγού	Card_Identification_____
	Ημερομηνία λήξης κάρτας οδηγού	dd/mm/yyyy
	Κράτος μέλος ταξινόμησης και αριθμός κυκλοφορίας (VRN) του προηγούμενου χρησιμοποιούμενου οχήματος	Nat/VRN_____
	Ημερομηνία και ώρα αφαίρεσης κάρτας από το προηγούμενο όχημα	dd/mm/yyyy hh:mm
	Κενή γραμμή	
	Χιλιομετρητής οχήματος κατά την εισαγωγή της κάρτας, ιδιόχειρη εισαγωγή σημαίας δραστηριοτήτων οδηγού (M εάν ναι, κενό εάν όχι)	x xxx xxx **km M**
	Εάν κατά την ημέρα για την οποία δημιουργείται το εκτύπωμα δεν υπήρξε εισαγωγή κάρτας οδηγού, τότε για την ομάδα 10.2 χρησιμοποιούνται τα δεδομένα χιλιομετρητή από την τελευταία διαθέσιμη εισαγωγή κάρτας πριν από την εν λόγω ημέρα.	

10.3 *Δραστηριότητα*

Εικονόγραμμα δραστηριότητας, χρόνος έναρξης, διάρκεια, κατάσταση πληρώματος [εικονόγραμμα πληρώματος αν CREW (ΠΛΗΡΩΜΑ), κενά αν SINGLE (ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΟΣ ΟΔΗΓΟΣ)]	A : hh:mm hhhmm ⊙⊙

10.3a *Ειδική συνθήκη*. Χρόνος καταχώρησης, εικονόγραμμα ειδικής συνθήκης (ή συνδυασμός εικονογραμμάτων).

	hh:mm - - - pppp - - -

10.4 *Αφαίρεση κάρτας ή λήξη περιόδου «χωρίς κάρτα»*

Χιλιομετρητής οχήματος κατά την αφαίρεση της κάρτας ή στο τέλος της περιόδου «χωρίς κάρτα» και διανυθείσα απόσταση από την εισαγωγή ή από την έναρξη της περιόδου «χωρίς κάρτα».	x xxx xxx **km;** x xxx **km**

11 ***Καθημερινή περίληψη***

Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - - Σ - - - - - - - - -

11.1 ***Περίληψη περιόδων χωρίς κάρτα στην υποδοχή οδηγού στη μονάδα επί οχήματος***

Αναγνωριστικό ομάδας	1⊙▬ - - -

11.2 ***Περίληψη περιόδων χωρίς κάρτα στην υποδοχή συνοδηγού στη μονάδα επί οχήματος***

Αναγνωριστικό ομάδας	2⊙▬ - - -

11.3 ***Καθημερινή περίληψη μονάδας επί οχήματος ανά οδηγό***

Αναγνωριστικό εγγραφής	- - - - - - - - - - - - - - - - - -
Επώνυμο οδηγού	⊙ Last_Name_____
Όνομα (Ονόματα) οδηγού	First_Name _____
Αναγνωριστικό κάρτας οδηγού	Card_Identification_____

11.4 *Καταχώρηση του τόπου έναρξης ή/και λήξης μιας περιόδου ημερήσιας εργασίας*

pi=εικονόγραμμα τοποθεσίας έναρξης / λήξης, ώρα, χώρα, περιφέρεια,	pihh:mm Cou Reg
Χιλιομετρητής	x xxx xxx **km**

11.5 *Σύνολα δραστηριότητας (από κάρτα)*

Συνολική διάρκεια οδήγησης, διανυθείσα απόσταση	⊙ hh**h**mm x xxx **km**
Συνολική διάρκεια εργασίας και ετοιμότητας	⚒ hh**h**mm ⊠ hh**h**mm
Συνολική διάρκεια ανάπαυσης και άγνωστης δραστηριότητας	⊨ hh**h**mm ? hh**h**mm
Συνολική διάρκεια δραστηριοτήτων πληρώματος	⊙⊙ hh**h**mm

11.6 *Σύνολα δραστηριοτήτων (περίοδοι χωρίς κάρτα στην υποδοχή οδηγού)*

Συνολική διάρκεια οδήγησης, διανυθείσα απόσταση	hh**h**mm x xxx **km**
Συνολική διάρκεια εργασίας και ετοιμότητας	hh**h**mm hh**h**mm
Συνολική διάρκεια ανάπαυσης	hh**h**mm

11.7 *Σύνολα δραστηριοτήτων (περίοδοι χωρίς κάρτα στην υποδοχή συνοδηγού)*

Συνολική διάρκεια εργασίας και ετοιμότητας	hh**h**m hh**h**mm
Συνολική διάρκεια ανάπαυσης	hh**h**mm

11.8 *Σύνολα δραστηριοτήτων (ανά οδηγό, συμπεριλαμβανομένων και των δύο υποδοχών)*

Συνολική διάρκεια οδήγησης, διανυθείσα απόσταση	hh**h**mm x xxx **km**
Συνολική διάρκεια εργασίας και ετοιμότητας	hh**h**mm hh**h**mm
Συνολική διάρκεια ανάπαυσης	hh**h**mm
Συνολική διάρκεια δραστηριοτήτων πληρώματος	hh**h**mm

Όταν απαιτείται ημερήσιο εκτύπωμα για την τρέχουσα ημέρα, οι ημερήσιες συνοπτικές πληροφορίες υπολογίζονται με τα δεδομένα που είναι διαθέσιμα κατά τη στιγμή της εκτύπωσης.

12 ***Συμβάντα ή/και αστοχίες που αποθηκεύονται σε μία κάρτα***

12.1 Αναγνωριστικό ομάδας των τελευταίων 5 «συμβάντων και αστοχιών» από κάρτα	- - - - - - - - -!×- - - - - - - - -
12.2 Αναγνωριστικό ομάδας όλων των καταγεγραμμένων «συμβάντων» σε μία κάρτα	- - - - - - - - -!- - - - - - - - -
12.3 Αναγνωριστικό ομάδας όλων των καταγεγραμμένων «αστοχιών» σε μία κάρτα	- - - - - - - - -×- - - - - - - - -

12.4 *Εγγραφή συμβάντος ή/και αστοχίας*

Αναγνωριστικό εγγραφής	- - - - - - - - - - - - - - - - - -
Εικονόγραμμα συμβάντος/ αστοχίας, σκοπός εγγραφής, ημερομηνία ώρα έναρξης,	Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm
Πρόσθετος κωδικός συμβάντος/ αστοχίας (αν υπάρχει), διάρκεια	! xx hh**h**mm
Κράτος μέλος ταξινόμησης και αριθμός κυκλοφορίας οχήματος (VRN) στο οποίο σημειώθηκε το συμβάν ή η αστοχία	Nat/VRN _____

13 ***Συμβάντα ή/και αστοχίες αποθηκευμένα ή σε εξέλιξη σε μονάδα επί οχήματος (VU)***

13.1 Αναγνωριστικό ομάδας των τελευταίων 5 «συμβάντων και αστοχιών» από τη μονάδα επί οχήματος	- - - - - - - - -!×- - - - - - - - -
13.2 Αναγνωριστικό ομάδας όλων των καταγεγραμμένων ή υπό εξέλιξη «συμβάντων» σε μία μονάδα επί οχήματος	- - - - - - - - -!- - - - - - - - -

13.3 Αναγνωριστικό ομάδας όλων των καταγεγραμμένων ή υπό εξέλιξη "αστοχιών" σε μία μονάδα επί οχήματος	- - - - - - - - -**A**- - - - - - - - -

13.4 *Εγγραφή συμβάντος ή/και αστοχίας*

Αναγνωριστικό εγγραφής	- - - - - - - - - - - - - - - - - -
Εικονόγραμμα συμβάντος/ αστοχίας, σκοπός εγγραφής, ημερομηνία ώρα έναρξης,	Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm
Πρόσθετος κωδικός συμβάντος/ αστοχίας (αν υπάρχει), αριθμός παρόμοιων συμβάντων τη συγκεκριμένη ημέρα, διάρκεια	**!** xx (xxx) hh**h**mm
Αναγνωριστικό των εισηγμένων καρτών κατά την έναρξη ή λήξη του συμβάντος ή της αστοχίας (μέχρι 4 γραμμές χωρίς τη διπλή επανάληψη των ίδιων αριθμών καρτών)	Card_Identification Card_Identification Card_Identification Card_Identification
Περίπτωση που δεν έχει εισαχθεί κάρτα	**■** - - -

Σκοπός της εγγραφής (p) είναι η καταχώρηση ενός αριθμητικού κωδικού, ο οποίος επεξηγεί γιατί καταγράφεται το συμβάν ή η αστοχία, κωδικοποιημένος σύμφωνα με το στοιχείο δεδομένων EventFaultRecordPurpose.

14 ***Αναγνώριση μονάδας επί οχήματος (VU)***

Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - -**B**- - - - - - - - -
Όνομα κατασκευαστή μονάδας επί οχήματος	**B** Name _____
Διεύθυνση κατασκευαστή μονάδας επί οχήματος	Address _____
Αριθμός εξαρτήματος μονάδας επί οχήματος	PartNumber _____
Αριθμός έγκρισης μονάδας επί οχήματος	Apprv _____
Αριθμός σειράς μονάδας επί οχήματος	S/N _____
Έτος κατασκευής μονάδας επί οχήματος	Yyyy
Έκδοση λογισμικού μονάδας επί οχήματος και ημερομηνία εγκατάστασης	**V** xxxx dd/mm/yyyy

15 ***Αναγνώριση αισθητήρα***

Αναγνωριστικό ομάδας	- - - - - - - - -**Л**- - - - - - - - -
Αριθμός σειράς αισθητήρα	**Л** S/N _____
Αριθμός έγκρισης αισθητήρα	Apprv _____
Ημερομηνία πρώτης εγκατάστασης αισθητήρα	dd/mm/yyyy»

10.2 Σημείο 3.1. Καθημερινό εκτύπωμα των δραστηριοτήτων του οδηγού από την κάρτα αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«3.1 Δραστηριότητες του οδηγού από το καθημερινό εκτύπωμα της κάρτας

Εκτύπωμα_007
Οι δραστηριότητες του οδηγού από το καθημερινό εκτύπωμα της κάρτας πρέπει να είναι σύμφωνες με την ακόλουθη μορφή:

1	Ημερομηνία και ώρα εκτύπωσης του εγγράφου
2	Τύπος εκτυπώματος
3	Αναγνωριστικό ελεγκτή (αν στη μονάδα επί οχήματος εισαχθεί κάρτα ελέγχου)
3	Αναγνωριστικό οδηγού (από την κάρτα που αποτελεί αντικείμενο εκτυπώματος)
4	Αναγνωριστικό οχήματος (όχημα από το οποίο λαμβάνεται το εκτύπωμα)

5	Αναγνωριστικό μονάδας επί οχήματος (μονάδα επί οχήματος από την οποία λαμβάνεται το εκτύπωμα)
6	Τελευταία βαθμονόμηση της παρούσας μονάδας επί οχήματος
7	Τελευταίος έλεγχος στον οποίο έχει υποβληθεί ο οδηγός
8	Οριοθέτης δραστηριοτήτων οδηγού
8α	Κατάσταση “δεν εφαρμόζεται” κατά την έναρξη της συγκεκριμένης ημέρας
8.1α / 8.1β / 8.1γ / 8.2 / 8.3 / 8.3α / 8.4	Δραστηριότητες οδηγού με τη σειρά εμφάνισής τους
11	Οριοθέτης ημερήσιας σύνοψης
11.4	Τοποθεσίες εισαγόμενες με χρονολογική σειρά
11.5	Σύνολα δραστηριοτήτων
12.1	Συμβάντα ή αστοχίες από τον οριοθέτη κάρτας
12.4	Εγγραφές συμβάντων/αστοχιών (τελευταία 5 συμβάντα ή αστοχίες αποθηκευμένες στην κάρτα)
13.1	Συμβάντα ή αστοχίες από τον οριοθέτη μονάδας επί οχήματος
13.4	Εγγραφές συμβάντων/αστοχιών (τελευταία 5 συμβάντα ή αστοχίες αποθηκευμένες ή υπό εξέλιξη στη μονάδα επί οχήματος)
21.1	Τόπος ελέγχου
21.2	Υπογραφή ελεγκτή
21.5	Υπογραφή οδηγού»

10.3 Σημείο 3.2 Καθημερινό εκτύπωμα των δραστηριοτήτων του οδηγού από τη μονάδα επί οχήματος (VU) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Σημείο 3.2 Καθημερινό εκτύπωμα των δραστηριοτήτων του οδηγού από τη μονάδα επί οχήματος (VU)

Εκτύπωμα_008
Το καθημερινό εκτύπωμα των δραστηριοτήτων του οδηγού από τη μονάδα επί οχήματος (VU) θα πρέπει να έχει την ακόλουθη μορφή:

1	Ημερομηνία και ώρα εκτύπωσης του εγγράφου
2	Τύπος εκτυπώματος
3	Αναγνωριστικό κατόχου κάρτας (για όλες τις κάρτες που εισάγονται στη μονάδα επί οχήματος)
4	Αναγνωριστικό οχήματος (όχημα από το οποίο λαμβάνεται το εκτύπωμα)
5	Αναγνωριστικό μονάδας επί οχήματος (μονάδα επί οχήματος από την οποία λαμβάνεται το εκτύπωμα)
6	Τελευταία βαθμονόμηση της παρούσας μονάδας επί οχήματος
7	Τελευταίος έλεγχος στην παρούσα συσκευή ελέγχου
9	Οριοθέτης δραστηριοτήτων οδηγού
10	Οριοθέτης υποδοχής οδηγού (υποδοχή 1)
10α	Κατάσταση “δεν εφαρμόζεται” κατά την έναρξη της συγκεκριμένης ημέρας
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3α / 10.4	Δραστηριότητες με χρονολογική σειρά (υποδοχή οδηγού)

10	Οριοθέτης υποδοχής συνοδηγού (υποδοχή 2)
10α	Κατάσταση “δεν εφαρμόζεται” κατά την έναρξη της συγκεκριμένης ημέρας
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3α / 10.4	Δραστηριότητες με χρονολογική σειρά (υποδοχή συνοδηγού)
11	Οριοθέτης ημερήσιας σύνοψης
11.1	Σύνοψη περιόδων χωρίς κάρτα στην υποδοχή οδηγού
11.4	Τοποθεσίες εισαγόμενες με χρονολογική σειρά
11.6	Σύνολα δραστηριοτήτων
11.2	Σύνοψη περιόδων χωρίς κάρτα στην υποδοχή συνοδηγού
11.4	Τοποθεσίες εισαγόμενες με χρονολογική σειρά
11.8	Σύνολα δραστηριοτήτων
11.3	Σύνοψη δραστηριοτήτων για έναν οδηγό συμπεριλαμβανομένων και των δύο υποδοχών
11.4	Τοποθεσίες εισαγόμενες από τον εν λόγω οδηγό με χρονολογική σειρά
11.7	Σύνολα δραστηριοτήτων για τον εν λόγω οδηγό
13.1	Οριοθέτης συμβάντων/αστοχιών
13.4	Εγγραφές συμβάντων/αστοχιών (τελευταία 5 συμβάντα ή αστοχίες που αποθηκεύτηκαν ή είναι σε εξέλιξη στη μονάδα επί οχήματος)
21.1	Τόπος ελέγχου
21.2	Υπογραφή ελεγκτή
21.3	Από ώρα (διαθέσιμος χώρος για συμπλήρωση από οδηγό χωρίς κάρτα
21.4	Έως ώρα των αντίστοιχων περιόδων)
21.5	Υπογραφή οδηγού»

11. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 7 (ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ ΤΗΛΕΦΟΡΤΩΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ)**

11.1 Η υποσημείωση στο σημείο 2.1 που σχετίζεται με τη διαδικασία τηλεφόρτωσης αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

«(1) Η εισαγωγή της κάρτας θα ενεργοποιήσει τα κατάλληλα δικαιώματα πρόσβασης για τη λειτουργία της τηλεφόρτωσης και στα δεδομένα. Είναι ωστόσο δυνατή η τηλεφόρτωση δεδομένων από κάρτα οδηγού εισηγμένη σε μία από τις υποδοχές της μονάδας επί οχήματος όταν δεν υπάρχει άλλη κάρτα εισηγμένη στην άλλη υποδοχή»

12. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 9 (ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ – ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ)**

12.1 Στην πρώτη παράγραφο του κεφαλαίου Ι προστίθεται το ακόλουθο πρότυπο ISO:

«1.2. Παραπομπές

ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006 Οδικά οχήματα – Συστήματα ταχογράφων – Μέρος 3: Διεπαφή αισθητήρα κίνησης (με μονάδες επί οχήματος)».

12.2 Στο κεφάλαιο ΙΙ με τίτλο ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΜΟΝΑΔΑΣ ΕΠΙ ΟΧΗΜΑΤΟΣ, προστίθεται η ακόλουθη νέα απαίτηση στην παράγραφο 3 των λειτουργικών δοκιμών που πρέπει να εκτελούνται:

«3.36 Διεπαφή αισθητήρα κίνησης, σχετικές απαιτήσεις 001α, 099»

12.3 Στο κεφάλαιο II προστίθεται η ακόλουθη νέα απαίτηση:

«**Λειτουργική δοκιμή (μονάδα επί οχήματος VU)**

3.37 Επιβεβαίωση ότι η μονάδα επί οχήματος ανιχνεύει, καταγράφει και αποθηκεύει συμβάντα ή/και αστοχίες που καθορίστηκαν από τον κατασκευαστή της μονάδας επί οχήματος όταν ο αισθητήρας κίνησης αντιδρά σε μαγνητικά πεδία που εμποδίζουν την ανίχνευση της κίνησης του οχήματος, απαίτηση 161α.»

12.4 Στο κεφάλαιο III προστίθεται η ακόλουθη απαίτηση:

Λειτουργική δοκιμή (αισθητήρας κίνησης)

«3.5 Έλεγχος ότι ο αισθητήρας κίνησης είναι απρόσβλητος σε μαγνητικά πεδία. Εναλλακτικά, επιβεβαίωση ότι ο αισθητήρας κίνησης αντιδρά στα μαγνητικά πεδία που εμποδίζουν την ανίχνευση της κίνησης του οχήματος, ούτως ώστε η μονάδα επί οχήματος να μπορεί να ανιχνεύει, να καταγράφει και να αποθηκεύει σφάλματα αισθητήρα, σχετική απαίτηση 161α.»

12.5 Στο κεφάλαιο III ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΙΣΘΗΤΗΡΑ ΚΙΝΗΣΗΣ προστίθεται η ακόλουθη νέα απαίτηση στην παράγραφο 3 των λειτουργικών δοκιμών που πρέπει να εκτελούνται:

«3.4. Διεπαφή μονάδας επί οχήματος, απαίτηση 001α».

13. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 12 (ΠΡΟΣΑΡΜΟΣΤΗΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ M1 ΚΑΙ N1)**

Στο κεφάλαιο VII, η ακόλουθη νέα απαίτηση προστίθεται στο σημείο 7.2:

«3.3 Έλεγχος ότι ο προσαρμοστής είναι απρόσβλητος σε μαγνητικά πεδία. Εναλλακτικά, επιβεβαίωση ότι ο προσαρμοστής αντιδρά στα μαγνητικά πεδία που εμποδίζουν την ανίχνευση της κίνησης του οχήματος, ούτως ώστε μία συνδεδεμένη μονάδα επί οχήματος να μπορεί να ανιχνεύει, να καταγράφει και να αποθηκεύει σφάλματα αισθητήρα, σχετική απαίτηση 161α.»