

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

P7_TC2-COD(2010)0253

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 3 lipca 2012 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012.../UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie)

(Jako że pomiędzy Parlamentem i Radą osiągnięte zostało porozumienie, stanowisko Parlamentu odpowiada ostatecznej wersji aktu prawnego, dyrektywy 2012/34/UE)

Urządzenia rejestrujące stosowane w transporcie drogowym *I**

P7_TA(2012)0271

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2012 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 (COM(2011)0451 – C7-0205/2011 – 2011/0196(COD))

(2013/C 349 E/21)

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2011)0451),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C7-0205/2011),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 7 grudnia 2011 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych z dnia 5 października 2011 r. ⁽²⁾,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0195/2012),
1. zatwierdza poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 z 15.2.2012, s. 79.

⁽²⁾ Dz.U. C 37 z 10.2.2012, s. 6.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

P7_TC1-COD(2011)0196

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 3 lipca 2012 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr .../2012 zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 ⁽⁴⁾ ustanawia przepisy dotyczące budowy, instalacji, użytkowania oraz sprawdzania ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** w transporcie drogowym. Kilukrotnie wprowadzono do niego znaczne zmiany, a zatem jego główne przepisy należy uprościć i przeorganizować w celu zapewnienia większej przejrzystości. **[Popr. 8, niniejsza poprawka odnosi się do słowa „tachograf” ma zastosowanie do całego tekstu]**
- (2) Doświadczenie wskazuje, że w celu zapewnienia skutecznego stosowania rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 należy wprowadzić poprawki do pewnych elementów technicznych i procedur kontroli.
- (3) Niektóre pojazdy zostały zwolnione z obowiązku stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽⁵⁾. Na potrzeby zapewnienia spójności powinna również istnieć możliwość wyłączenia takich pojazdów z zakresu rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.
- (4) Celem zapewnienia spójności różnych wyłączeń określonych w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, ograniczenia obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw transportowych, **zmniejszenia obowiązków administracyjnych oraz zapewnienia praktycznego udoskonalenia tachografów**, przy jednoczesnym poszanowaniu celów tego rozporządzenia, należy zrewidować maksymalne dopuszczalne odległości określone w tej dyrektywie **[Popr. 2]**

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 z 15.2.2012, s. 79.

⁽²⁾ Dz.U. C 37 z 10.2.2012, s. 6.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2012 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- (5) Rejestrowanie danych dotyczących umiejscowienia ułatwia weryfikację czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku w celu wykrycia nieprawidłowości i oszustw. Wykorzystanie ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** połączonych z globalnym systemem nawigacji satelitarnej (GNSS) stanowi właściwy i ekonomiczny środek umożliwiający automatyczną rejestrację takich danych w celu wspierania funkcjonariuszy kontrolujących w trakcie kontroli, środek taki należy zatem wprowadzić.
- (6) W dyrektywie 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym⁽¹⁾ nałożono na państwa członkowskie wymóg wykonywania minimalnej liczby kontroli drogowych. Komunikacja na odległość pomiędzy ~~urządzeniami rejestrującymi~~ **tachografami** i organami kontrolnymi na potrzeby kontroli drogowych ułatwia ukierunkowane kontrole drogowe, umożliwiając zmniejszenie obciążeń administracyjnych powodowanych przez kontrole losowe przedsiębiorstw transportowych i należy ją odpowiednio wprowadzić.
- (7) Inteligentne systemy transportowe (ITS) mogą pomóc w sprostaniu wyzwaniom dotyczącym europejskiej polityki transportowej, takim jak zwiększająca się wielkość transportu drogowego i jego natężenie lub zwiększające się zużycie energii. Należy zatem zapewnić znormalizowane interfejsy w zakresie ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** w celu zagwarantowania interoperacyjności z aplikacjami ITS.
- (8) Zabezpieczenie ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** i ich systemów jest kwestią kluczową z punktu widzenia zapewnienia wiarygodności wygenerowanych danych. Producenci powinni zatem projektować, testować i poddawać ciągłym przeglądom **tachografy** ~~urządzenia~~ w ciągu ich całego cyklu życia w celu wykrywania luk w zakresie zabezpieczeń, zapobiegania im i ich ograniczania.
- (9) Badania eksploatacyjne **tachografów** ~~urządzeń rejestrujących~~, które nie uzyskały jeszcze homologacji typu, umożliwiają testowanie urządzeń w sytuacjach rzeczywistych przed ich wprowadzeniem na szeroką skalę, tym samym umożliwiając szybsze wprowadzenie usprawnień. Należy zatem zezwolić na badania eksploatacyjne, pod warunkiem że udział w takich badaniach i zgodność z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 będą skutecznie monitorowane i kontrolowane.
- (10) Instalatorzy i warsztaty odgrywają istotną rolę w zabezpieczeniu **tachografów** ~~urządzeń rejestrujących~~. Właściwe jest zatem określenie pewnych minimalnych wymogów do celów ich zatwierdzania i przeprowadzania audytów oraz dopilnowanie, aby zapobiegano konfliktom między warsztatami i przedsiębiorstwami przewozowymi.
- (11) W celu zapewnienia bardziej skutecznego nadzoru nad kartami kierowców i ich kontroli oraz w celu ułatwienia wykonywania zadań przez funkcjonariuszy kontrolujących należy ustanowić krajowe rejestry elektroniczne oraz zapewnić środki dla ich wzajemnego połączenia.
- (12) Ponieważ w przypadku praw jazdy występuje mniejsze prawdopodobieństwo oszustw i nadużyć, system **tachografów** ~~urządzeń rejestrujących~~ byłby bardziej niezawodny i skuteczny, gdyby w przeszłości karty kierowców połączono z prawami jazdy. Takie podejście spowodowałoby również zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla kierowców, którzy nie będą musieli składać wniosków o dwa różne dokumenty, otrzymywać takich dokumentów i ich przechowywać. Należy odpowiednio przewidzieć zmianę dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy⁽²⁾.
- (13) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych dla kierowców i przedsiębiorstw przewozowych należy wyjaśnić, iż poświadczenie okresów dziennego lub tygodniowego odpoczynku nie jest konieczne w formie pisemnej. Na potrzeby kontroli okresy, dla których nie odnotowano żadnej aktywności kierowcy powinny być traktowane odpowiednio jako okresy odpoczynku.

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

⁽²⁾ Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- (14) Funkcjonariusze kontrolujący mają nieustannie do czynienia z wyzwaniami, których źródłem są zmiany **tachografów urządzeń rejestrujących** oraz nowe techniki manipulacji. Aby zapewnić bardziej skuteczne kontrole oraz zwiększyć harmonizację podejść do kwestii kontroli w całej Unii, należy przyjąć wspólną metodykę na potrzeby szkoleń wstępnych i ustawicznych dla funkcjonariuszy kontrolujących.
- (15) Rejestrowanie danych za pomocą **tachografów urządzeń rejestrujących** oraz opracowywanie technologii na potrzeby rejestrowania danych dotyczących umiejscowienia, komunikacji na odległość oraz interfejsów z ITS będzie wymagało przetwarzania danych osobowych. Należy stosować prawodawstwo Unii dotyczące ochrony osób w zakresie przetwarzania danych osobowych oraz swobodnego przepływu takich danych, w szczególności dyrektywę 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽¹⁾ i dyrektywę 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotyczącą przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej⁽²⁾.
- (16) Aby zapewnić uczciwą konkurencję na wewnętrznym rynku transportu drogowego i przekazać jasny komunikat kierowcom i przewoźnikom, **należy ujednolicić definicję bardzo poważnych naruszeń niniejszego rozporządzenia, która z natury powinna być wiążąca, a państwa członkowskie powinny nakładać sankcje najwyższej kategorii w przypadku bardzo poważnych naruszeń (ustanowionych w dyrektywie Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym⁽³⁾), bez uszczerbku dla zasady pomocniczości. Należy również podjąć wysiłki w celu zapewnienia, że kary nakładane za jakiegokolwiek naruszenia zawsze są skuteczne, odstraszające i proporcjonalne. W szczególności należy podjąć konkretne działania mające na celu wyeliminowanie praktyki nakładania nadmiernie wysokich kar za drobne naruszenia.** [Popr. 3]
- (16a) **Różne zasady obliczania dziennego okresu prowadzenia pojazdu prowadzą do niejednolitego stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz wywołują niepewność prawną, jeżeli chodzi o kierowców i przedsiębiorstwa transportowe wykonujące przewóz międzynarodowy. Celem zapewnienia jasnego, skutecznego, proporcjonalnego i spójnego egzekwowania przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego konieczne jest jednolite stosowanie wspomnianych zasad przez organy ścigania państw członkowskich.** [Poprawka 4]
- (17) W wyniku dostosowań Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), podpisanej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., złożonej u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, z uwzględnieniem jej sześciu poprawek, wykorzystanie ~~urządzeń rejestrujących, o których mowa w załączniku I-B,~~ **tachografów cyfrowych** stało się obowiązkowe dla pojazdów zarejestrowanych w sąsiednich państwach trzecich. Ponieważ zmiany **tachografów urządzeń rejestrujących** wprowadzane niniejszym rozporządzeniem bezpośrednio dotyczą tych państw, powinny one mieć możliwość udziału w dialogu dotyczącym kwestii technicznych **oraz ustanowienia pojedynczego elektronicznego systemu wymiany informacji na temat kart kierowców**. Należy zatem odpowiednio ustanowić Forum ds. tachografów. [Popr. 5, niniejsza poprawka odnosząca się do słowa „tachograf cyfrowy” ma zastosowanie do całego tekstu]
- (18) W celu uwzględnienia postępu technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej odnośnie do dostosowywania załączników I, IB i II do postępu technicznego oraz uzupełniania załącznika IB o specyfikacje techniczne niezbędne dla automatycznego rejestrowania danych dotyczących umiejscowienia, umożliwiania komunikacji na odległość oraz zapewnienia interfejsów z ITS. Szczególnie ważne jest, aby

⁽¹⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

⁽²⁾ Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37.

⁽³⁾ Dz.U. L 29 z 31.1.2009, s. 45.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje z uwzględnieniem ekspertów. Podczas przygotowywania i opracowywania aktów delegowanych Komisja powinna zadbać o równoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

- (19) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia odnośnie do badań eksploatacyjnych, elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowców pomiędzy państwami członkowskimi oraz szkolenia funkcjonariuszy kontrolujących należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽¹⁾.
- (20) Do celów przyjmowania procedur służących do wykonywania badań eksploatacyjnych oraz formularzy stosowanych do celów monitorowania takich badań, jak również metodyki szkoleń początkowych i ustawicznych dla funkcjonariuszy kontrolujących należy stosować procedurę doradcą.
- (21) Procedurę sprawdzającą należy stosować na potrzeby przyjęcia specyfikacji w zakresie elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowców pomiędzy państwami członkowskimi.
- (21a) *Przewóz osób i rzeczy odbywa się na bardzo różnych zasadach i warunkach. Z tego względu należy możliwie szybko, przy czym najpóźniej do końca 2013 r., dokonać przeglądu obowiązku używania tachografów oraz przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku w transporcie autobusowym.* [Popr. 6]
- (21b) *Normy i specyfikacje powinny mieć formę norm otwartych, umożliwiających zintegrowanie, po przeprowadzeniu kontroli przez Komisję, w jednym i tym samym urzędzie również innych funkcji takich jak rejestracja danych dotyczących wypadku oraz powiadamianie o wypadkach za pomocą numeru 112 (eCall).* [Popr. 7]
- (22) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (EWG) nr 3821/85,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 wprowadza się następujące zmiany:

-1) Tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym” [Popr. 8]

1) Artykuły 1-21 otrzymują brzmienie:

„ROZDZIAŁ I

Zasady, zakres stosowania **i wymogi** [Popr. 9]

Artykuł 1

Przedmiot i ~~zasada~~ **zasady** [Popr. 10]

1. W niniejszym rozporządzeniu określono **obowiązki i** wymogi dotyczące budowy, instalacji, użytkowania ~~i~~, sprawdzania ~~urządzeń rejestrujących~~ **i kontrolowania tachografów** stosowanych w transporcie drogowym w celu kontroli zgodności z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów

⁽¹⁾ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (*), dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (**) i dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (***). [Popr. 11]

1a. W niniejszym rozporządzeniu określono warunki i wymogi, po spełnieniu których informacje i dane rejestrowane, przetwarzane lub przechowywane przez tachografy zdefiniowane w art. 2, mogą być wykorzystywane do celów innych niż kontrola zgodności z przepisami, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. [Popr. 12]

2. Urządzenia rejestrujące Tachografy muszą spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia w zakresie ich budowy, instalacji, użytkowania i sprawdzania.

Artykuł 2

Definicje

1. Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

2. Poza definicjami, o których mowa w ust. 1, do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) ~~„urządzenia rejestrujące”~~ **oznacza urządzenie tachograf” oznacza urządzenie** przeznaczone do instalowania w pojazdach drogowych w celu automatycznego lub półautomatycznego pokazywania, rejestrowania, drukowania, zapamiętywania i wysyłania szczegółowych danych o ruchu, **prędkości i ciężarze** takich pojazdów ~~i o pewnych okresach pracy osób kierujących tymi pojazdami w odniesieniu do różnych okresów, które składają się na codzienny czas pracy, oraz danych, o których mowa w art. 30 niniejszego rozporządzenia;~~ [Popr. 13, 147 oraz 148]
- b) ~~„przyrząd rejestrujący”~~ **oznacza urządzenie rejestrujące tachograf** bez czujnika ruchu i przewodów do przyłączenia czujnika ruchu. Przyrząd rejestrujący może być zarówno pojedynczą jednostką, jak i kilkoma jednostkami rozmieszczonymi w pojeździe, o ile tylko spełnia wymogi zabezpieczenia określone w niniejszym rozporządzeniu. **Przyrząd rejestrujący składa się z jednostki przetwarzającej, pamięci danych, zegara czasu rzeczywistego, dwóch czytników kart inteligentnych (dla kierowcy i współkierowcy), drukarki, wyświetlacza, ostrzeżenia wizualnego, gniazda do kalibracji/ wczytywania danych i urządzeń do wprowadzania danych przez użytkownika;** [Popr. 14]
- c) ~~„czujnik ruchu”~~ **oznacza część urządzenia rejestrującego tachografu** dostarczającą sygnał przedstawiający prędkość pojazdu lub przebytą drogę;
- ca) **„czujnik ciężaru” oznacza część tachografu cyfrowego, która dostarcza informacje o ciężarze pojazdu, a tym samym dane dotyczące załadunku i rozładunku pojazdu;** [Popr. 149]
- d) ~~„karta do tachografów”~~ **oznacza inteligentną kartę przeznaczoną do użytku w urządzeniach rejestrujących tachografach** umożliwiającą identyfikację przez ~~urządzenia rejestrujące~~ **tachografy** roli posiadacza kart **i jego praw dostępu do danych** oraz przesyłanie i zapamiętywanie danych; [Poprawka 15]
- e) ~~„wykresówka”~~ **oznacza kartę wkładaną do urządzenia rejestrującego, o którym mowa w załączniku I tachografu analogowego,** przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenia znakujące zapisują w sposób ciągły informacje podlegające rejestracji; [Popr. 16, niniejsza poprawka odnosząca się do słowa „tachograf analogowy” ma zastosowanie do całości tekstu]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- f) „karta kierowcy” oznacza kartę do tachografów, która identyfikuje kierowcę i umożliwia gromadzenie danych dotyczących czynności kierowcy, wydaną konkretnemu kierowcy przez organ państwa członkowskiego;
- fa) **„tachograf analogowy” oznacza tachograf wykorzystujący wykresówkę zgodną z niniejszym rozporządzeniem; [Popr. 17]**
- fb) **„tachograf cyfrowy” oznacza tachograf wykorzystujący kartę do tachografu zgodną z niniejszym rozporządzeniem; [Popr. 18]**
- g) „karta kontrolna” oznacza kartę do tachografów wydaną właściwemu organowi kontrolnemu przez organ państwa członkowskiego, która identyfikuje organ kontrolny i, ~~fakultatywnie,~~ funkcjonariusza kontrolującego oraz umożliwia dostęp do danych zapisanych w pamięci danych lub na kartach kierowcy **i na karcie warsztatowej** w celu odczytu, wydruku lub pobrania danych; **[Popr. 19]**
- h) „karta firmowa” oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego właścicielowi lub posiadaczowi pojazdów wyposażonych w ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachograf**, która identyfikuje właściciela lub posiadacza i umożliwia pokazywanie, pobieranie i wydruk danych zapisanych w ~~urządzeniu rejestrującym~~ **tachografie**, które zostały wprowadzone przez właściciela lub posiadacza;
- i) „karta warsztatowa” oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego ~~producentowi urządzenia rejestrującego~~ **wyznaczonemu personelowi producenta tachografu**, instalatorowi, producentowi pojazdu lub warsztatowi upoważnionemu przez to państwo członkowskie, która identyfikuje posiadacza karty i umożliwia sprawdzanie i kalibrację lub pobieranie danych z ~~urządzenia rejestrującego~~ **tachografów; [Popr. 20]**
- j) „dzienny okres pracy” oznacza okres ~~obejmujący~~ **rozpoczynający się w chwili, gdy kierowca aktywuje tachograf po upływie tygodniowego lub dziennego czasu odpoczynku, lub – jeśli dzienny czas prowadzenia pojazdu, wszystkie pozostałe odpoczynku jest dzielony na odrębne okresy pracy – po upływie czasu odpoczynku trwającego co najmniej dziewięć godzin. Kończy się on wraz z początkiem dziennego czasu odpoczynku lub – jeśli dzienny czas odpoczynku jest dzielony na odrębne okresy gotowości, przerwy w pracy i okresy odpoczynku nieprzekraczające dziewięciu – wraz z początkiem czasu odpoczynku trwającego co najmniej dziewięć kolejnych godzin; [Popr. 21]**
- ja) **„aktywacja” oznacza fazę, gdy tachograf uzyskuje pełną funkcjonalność i uruchamia wszystkie funkcje, łącznie z funkcjami zabezpieczającymi; aktywacja tachografu wymaga użycia karty warsztatowej; [Popr. 22]**
- jb) **„uwierzytelnienie” oznacza funkcję przeznaczoną do ustanowienia i kontroli tożsamości; [Popr. 23]**
- jc) **„autentyczność” oznacza właściwość polegającą na tym, że informacje pochodzą od strony, której tożsamość można zweryfikować; [Popr. 24]**
- jd) **„kalibracja” oznacza aktualizację lub potwierdzenie parametrów pojazdu przechowywanych w pamięci danych. Parametry pojazdu obejmują identyfikację pojazdu i charakterystyki pojazdu. Do kalibracji tachografu potrzebna jest karta warsztatowa; [Popr. 25]**

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- je) „wczytywanie danych” oznacza kopiowanie wraz z podpisem cyfrowym części lub całego zbioru danych zapisanych w pamięci danych pojazdu lub w pamięci karty tachografu, które są niezbędne do ustalenia zgodności z przepisami zawartymi w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006; [Popr. 26]
- jf) „zdarzenie” oznacza operację wykrytą przez tachograf, której źródłem może być próba oszustwa; [Popr. 27]
- jj) „usterka” oznacza nieprawidłową pracę wykrytą przez tachograf, której źródłem może być wadliwa praca lub awaria urządzeń; [Popr. 28]
- jh) „instalacja” oznacza montaż tachografu w pojeździe; [Popr. 29]
- ji) „karta nieważna” oznacza, że wykryta karta jest wadliwa lub nie jest możliwe wstępne uwierzytelnienie karty, lub okres ważności jeszcze się nie rozpoczął, lub już upłynął; [Popr. 30]
- jj) „przegląd okresowy” oznacza zespół czynności wykonywanych w celu skontrolowania, czy tachograf pracuje prawidłowo i czy jego ustawienia odpowiadają parametrom pojazdu; [Popr. 31]
- jk) „drukarka” oznacza element tachografu wykonujący wydruki danych zapisanych w pamięci; [Popr. 32]
- jl) „naprawa” oznacza wszelką naprawę czujnika ruchu lub przyrządu rejestrującego, wymagającą odłączenia ich zasilania lub odłączenia od innych elementów tachografu, lub otwarcia go; [Popr. 33]
- jm) „homologacja typu” oznacza urzędowy dokument wydany przez państwo członkowskie i zaświadcający, że dany tachograf (lub jego element), oprogramowanie lub karta do tachografów spełnia wymagania niniejszego rozporządzenia; [Popr. 34]
- jn) „identyfikacja pojazdu” oznacza numery identyfikujące pojazd: numer rejestracyjny pojazdu (VRN) z oznaczeniem państwa członkowskiego i numer identyfikacyjny pojazdu (VIN); [Popr. 35]
- jo) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy; [Popr. 36]
- jp) „interfejs” oznacza połączenie między systemami, które zapewnia mechanizmy, za których pośrednictwem systemy te mogą się łączyć i wchodzić w interakcję. [Popr. 37]

Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Urządzenia rejestrujące **Tachografy** są instalowane i użytkowane w pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim, które są używane do przewozu drogowego osób lub rzeczy objętego zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie, za zgodą Komisji, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Państwa członkowskie, za zgodą Komisji, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 14 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006; niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

3a. Do 2020 r. wszystkie pojazdy, które nie są wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie z ust. 2 i 3, SA wyposażone w inteligentny tachograf w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. [Popr. 38]

4. W odniesieniu do transportu krajowego państwa członkowskie mogą wymagać instalacji i stosowania ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** zgodnych z niniejszym rozporządzeniem względem wszystkich pojazdów, dla których instalacja i stosowanie tachografów nie jest wymagane na mocy ust. 1.

Artykuł 3a

Zasadnicze wymagania

1. *Tachografy, karty do tachografów i wykresówki podlegają rygorystycznym wymaganiom technicznym, funkcjonalnym i innym, co pozwoli na dopilnowanie tego, by spełniały one zasadnicze wymagania określone w ust. 2 oraz by pozwoliły osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.*

2. *W celu umożliwienia skutecznej kontroli zgodności z odnośnymi przepisami socjalnymi tachograf spełnia następujące zasadnicze wymagania. W związku z tym:*

a) *rejestruje dokładne i wiarygodne dane dotyczące czynności kierowcy oraz pojazdu;*

b) *jest bezpieczny, aby gwarantować integralność i pochodzenie źródła danych rejestrowanych przez przyrządy rejestrujące, czujniki ruchu i karty do tachografów oraz z nich pobieranych;*

c) *spełnia wymagania dotyczące interoperacyjności;*

d) *jest przyjazny dla użytkownika.*

3. *Tachografy projektuje się i wykorzystuje tak, aby zapewnić ochronę prywatności i danych osobowych.*

4. *Tachograf umieszcza się w pojeździe w ten sposób, aby kierowca mógł go w pełni osiągnąć oraz odczytać ze swojego normalnego siedzenia, a także, aby kierowca miał ze swojego siedzenia dostęp do niezbędnych funkcji oraz aby mógł je bezpiecznie obsługiwać w trakcie jazdy oraz aby umiejscowienie tachografu nie prowadziło do odwrócenia uwagi kierowcy od drogi.*

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

5. *Wczytywanie danych odbywa się przy minimalnym opóźnieniu dla przedsiębiorstw transportowych lub kierowców.*

6. *Wczytywanie danych nie może zmienić ani skasować danych. Wczytywanie danych z pliku zawierającego dane szczegółowe dotyczące prędkości nie jest konieczne do ustalenia zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, ale może być zastosowane i wykorzystane do innych celów, takich jak dochodzenie w sprawie wypadku. [Popr. 39]*

Artykuł 3b

Funkcje tachografu

Tachograf spełnia następujące funkcje:

- 1) *monitorowanie wkładania i wyjmowania kart,*
- 2) *pomiar prędkości i odległości,*
- 3) *pomiar czasu,*
- 4) *monitorowanie czynności kierowcy,*
- 5) *monitorowanie stanu prowadzenia pojazdu,*
- 6) *dane wprowadzane ręcznie przez kierowcę,*
- 7) *wprowadzanie miejsca rozpoczęcia lub zakończenia okresu pracy,*
- 8) *ręczne wprowadzanie czynności kierowcy,*
- 9) *warunki szczególne,*
- 10) *zarządzanie blokadami firmowymi,*
- 11) *monitorowanie czynności kontrolnych,*
- 12) *wykrywanie zdarzeń lub usterek,*
- 13) *testy wbudowane i autotesty,*
- 14) *odczyt z pamięci danych,*
- 15) *rejestrowanie i przechowywanie w pamięci danych,*
- 16) *odczyt z kart do tachografów,*

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- 17) rejestrowanie i przechowywanie na kartach do tachografów,
- 18) wyświetlanie,
- 19) drukowanie,
- 20) ostrzeganie,
- 21) przesyłanie danych do nośników zewnętrznych,
- 22) wyprowadzanie danych do dodatkowych urządzeń zewnętrznych,
- 23) kalibracja,
- 24) nastawianie czasu,
- 25) wskazanie pozostałego okresu prowadzenia pojazdu,
- 26) wskazanie wykorzystanego czasu przerwy. [Popr. 40]

Artykuł 3c

Rejestrowane dane

1. Tachograf cyfrowy rejestruje następujące dane:
 - a) pokonaną odległość i prędkość pojazdu;
 - b) czas;
 - c) punkty rozpoczęcia i zakończenia dziennego okresu pracy kierowcy i każdej operacji transportu;
 - d) tożsamość kierowcy;
 - e) czynność kierowcy;
 - f) dane kalibracyjne, w tym tożsamość warsztatu;
 - g) zdarzenia i usterki.
2. Tachograf analogowy rejestruje przynajmniej dane, o których mowa w ust. 1 lit. a), b) i e).
3. Dostęp do danych przechowywanych w tachografie może zostać udzielony w dowolnym momencie:
 - a) właściwym organom kontrolnym dla celów kontroli oraz

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- b) *odnośnemu przedsiębiorstwu transportowemu, aby mogło ono wywiązać się z zobowiązań prawnych, określonych przede wszystkim w art. 28 i 29.*

Dostęp do danych zawierających dane osobowe może zostać udzielony wyłącznie po wydaniu odpowiedniego zezwolenia zgodnie z prawodawstwem dotyczącym ochrony danych osobowych. [Popr. 41]

Artykuł 3d

Wyświetlacz

1. *Tachograf jest w stanie wyświetlić:*

a) *informacje standardowe,*

b) *informacje związane z ostrzeżeniami,*

c) *informacje związane z dostępem do menu,*

d) *inne informacje, których zażąda użytkownik, zgodnie z art. 3c ust. 1,*

e) *informacje odnoszące się do kierowcy:*

- jeżeli jego bieżącą czynnością jest PROWADZENIE, jego bieżący nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu i jego bieżący skumulowany czas przerwy,*
- jeżeli jego bieżącą czynnością NIE JEST PROWADZENIE, bieżący czas trwania tej czynności (od momentu wybrania) i jego bieżący skumulowany czas przerwy.*

2. *Tachograf może również wyświetlać dodatkowe informacje, z tym jednak, że muszą być one łatwe do odróżnienia od wymienionych powyżej, wymaganych informacji.*

3. *Gdy nie trzeba wyświetlać innych informacji, tachograf wyświetla domyślnie następujące informacje:*

- czas,*
- tryb pracy,*
- bieżącą czynność kierowcy i bieżącą czynność współkierowcy.*

Informacje odnoszące się do każdego kierowcy wyświetlane są w sposób wyraźny, prosty i jednoznaczny. W przypadku gdy informacji odnoszących się do kierowcy i współkierowcy nie można wyświetlić w tym samym czasie, tachograf pokazuje domyślnie informacje odnoszące się do kierowcy i pozwala użytkownikowi wyświetlić informacje odnoszące się do współkierowcy.

4. *Tachograf wyświetla informacje związane z ostrzeżeniami, zgodnie z art. 3d. Można też dodać słowny opis ostrzeżenia w preferowanym języku kierowcy. [Popr. 42]*

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Artykuł 3e**Ostrzeżenia**

1. Tachograf ostrzega kierowcę o wykryciu zdarzenia lub usterki. Tachograf ostrzega kierowcę na 15 minut przed przekroczeniem i w momencie przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu.
2. Ostrzeżenia są wizualne. Ostrzeżenia wizualne są łatwo rozpoznawalne przez użytkownika, znajdują się w polu widzenia kierowcy i są łatwe do odczytania tak w dzień, jak i w nocy. Dopuszcza się ostrzeżenia akustyczne dodatkowo do ostrzeżeń wizualnych.
3. Ostrzeżenia trwają przez przynajmniej 30 sekund, chyba że są potwierdzone przez użytkownika poprzez wciśnięcie dowolnego przycisku w tachografie.
4. Tachograf wyświetla informację o przyczynie ostrzeżenia, aż do momentu potwierdzenia przez użytkownika za pomocą specjalnego przycisku lub polecenia tachografu. Dopuszcza się dodatkowe ostrzeżenia, pod warunkiem że nie są mylące dla kierowców w porównaniu do wcześniej zdefiniowanych ostrzeżeń. [Popr. 43]

Artykuł 3f**Ochrona danych i prywatności**

1. Przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywa się zgodnie z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE oraz pod nadzorem niezależnego organu publicznego odnośnie państwa członkowskiego, o którym mowa w art. 28 dyrektywy 95/46/WE.
2. Przetwarza się wyłącznie dane absolutnie niezbędne do celów przetwarzania.
3. Specyfikacje, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, zapewniają poufność przetwarzanych danych osobowych, które są rejestrowane i zapisywane przez tachograf, integralność danych i zapobiegają oszustwom i nielegalnemu manipulowaniu tymi danymi.

Przyjmuje się wystarczające środki bezpieczeństwa w celu zagwarantowania w szczególności ochrony danych osobowych odnośnie do:

- użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących umiejscowienia, o którym mowa w art. 4,
- wykorzystania komunikacji na odległość na potrzeby kontroli, o której mowa w art. 5,
- wykorzystania tachografów posiadających zharmonizowany interfejs, o których mowa w art. 6,
- elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowców, o której mowa w art. 26,
- przechowywania danych przez przedsiębiorstwa transportowe, o którym mowa w art. 29.

4. Właściciele pojazdów lub przewoźnicy spełniają wymogi odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych osobowych.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

5. Aby upowszechnić dobre praktyki ochrony danych, Europejski Inspektor Ochrony Danych i grupa robocza organów ochrony danych (art. 29) powinni wchodzić w skład uczestników forum ds. tachografów, którego utworzenie przewidziano w art. 41 niniejszego rozporządzenia.

6. Transgraniczna wymiana danych z organami państw trzecich w kontekście stosowania niniejszego rozporządzenia wymaga istnienia odpowiednich środków ochrony danych w celu zagwarantowania właściwego poziomu ochrony danych, zgodnego z art. 25 i 26 dyrektywy 95/46/WE. [Popr. 44]

Artykuł 3g

Specyfikacje

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 39 w celu przyjmowania szczegółowych specyfikacji niezbędnych do zmieniania i uzupełniania załączników do niniejszego rozporządzenia. Ma to na celu dopilnowanie tego, by tachografy, karty do tachografów i oprogramowanie wykorzystywane przez funkcjonariuszy kontrolujących do analizowania i odczytywania danych zapisanych w tachografach spełniały założenia i wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, a zwłaszcza w rozdziałach I i II.

2. Komisja przyjmuje szczegółowe specyfikacje, o których mowa w ust. 1, w terminie ... +.

3. W stosownych przypadkach oraz zależnie od dziedziny objętej specyfikacją specyfikacja może obejmować jeden lub więcej następujących rodzajów przepisów:

a) przepisy funkcjonalne, które opisują role poszczególnych użytkowników oraz przepływy informacji między nimi;

b) przepisy techniczne, które przewidują techniczne środki realizacji przepisów funkcjonalnych i wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu;

c) przepisy organizacyjne, które opisują przewidziane procedurami obowiązki poszczególnych zainteresowanych stron;

d) przepisy dotyczące usług, które opisują różne poziomy usług i ich zakres.

4. W stosownych przypadkach specyfikacje są oparte na normach i gwarantują interoperacyjność i kompatybilność różnych wersji i generacji przyrządów rejestrujących, kart do tachografów i sprzętu organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa.

5. W odniesieniu do funkcji inteligentnego tachografu, o którym mowa w rozdziale II, w specyfikacjach zamieszcza się wymogi niezbędne do zgwarantowania trafności i rzetelności danych uzyskanych dzięki zastosowaniu urządzeń zewnętrznych połączonych z tachografem.

6. Wszelkie dane, które mogą być przesyłane z tachografu lub w nim gromadzone w sposób bezprzewodowy lub elektroniczny, a także niezależnie od tego, czy podlegają one wymogowi prawnemu, powinny mieć formę publicznie dostępnych protokołów.

+ Data: dwa lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

7. *Przed przyjęciem specyfikacji, o których mowa w rozdziale II, Komisja przeprowadza ocenę skutków obejmującą analizę kosztów i korzyści.* [Popr. 45]

ROZDZIAŁ II

Inteligentne urządzenia rejestrujące tachografy

Artykuł 4

Rejestrowanie danych dotyczących umiejscowienia

1. ~~Należy rejestrować dane dotyczące umiejscowienia w celu umożliwienia identyfikacji~~ **W celu umożliwienia identyfikacji i ułatwienia kontroli zgodności z odnośnym prawodawstwem należy automatycznie rejestrować umiejscowienie punktu początkowego i końcowego dziennego okresu pracy i każdej operacji transportu.** W tym celu pojazdy dopuszczone po raz pierwszy do ruchu ~~{48 miesięcy}~~ **24 miesiące** po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia ~~specyfikacji, o których mowa w niniejszym artykule i w art. 3g,~~ muszą być wyposażone w urządzenie rejestrujące ~~tachograf~~ **tachograf połączony** z (GNSS). [Popr. 46]

1a. *Do łączenia tachografów z GNSS, o którym mowa w ust. 1, należy wykorzystywać wyłącznie połączenia oferujące usługi pozycjonowania satelitarnego, które nieodpłatnie wykorzystują usługi dotyczące umiejscowienia. Tachograf nie zapisuje innych danych dotyczących umiejscowienia niż dane wyrażone w miarę możliwości we współrzędnych geograficznych określających punkt początkowy i końcowy, o których mowa w ust. 1.* [Popr. 47]

2. Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących ~~uzupełniania załącznika I B szczegółowymi specyfikacjami technicznymi niezbędnymi~~ **opracowywania szczegółowych specyfikacji technicznych niezbędnych** w celu umożliwienia przetwarzania danych dotyczących umiejscowienia odbieranych z GNSS przez ~~urządzenia rejestrujące~~ **tachograf, jak określono w niniejszym artykule.**

Specyfikacje spełniają w szczególności następujące warunki:

- *opierają się na wykorzystaniu bezpłatnej usługi GNSS;*
- *automatycznie i obowiązkowo rejestrowane są wyłącznie te dane dotyczące umiejscowienia, które są bezwzględnie potrzebne organom kontrolnym do zweryfikowania informacji zarejestrowanych przez tachograf;*
- *przed przyjęciem aktów delegowanych, o których mowa w niniejszym artykule, przeprowadza się i udostępnia do publicznej wiadomości ocenę skutków w zakresie ochrony danych;*
- *stosowanie uwierzytelnionych sygnałów nie jest obowiązkowe z uwagi na to, że nie mogą one być uzyskiwane bezpłatnie.*

W specyfikacjach określa się typy zdarzeń, które mogą skutkować automatycznym zarejestrowaniem pozycji, oraz sytuacje, w której możliwe powinno pozostać ręczne zarejestrowanie pozycji. W specyfikacjach określa się rozmaite warunki i wymogi dotyczące sytuacji, w której odbiornik GNSS znajduje się poza tachografem lub też jest z nim zespolony, a jeśli jest poza tachografem, określa się, w jaki sposób koreluje się dane GNSS z innymi danymi dotyczącymi ruchu pojazdu. [Popr. 48]

2a. *Przedsiębiorstwa transportowe mogą dobrowolnie wykorzystywać dane dotyczące umiejscowienia, zarejestrowane przez tachograf, do innych celów, jeśli jest to zgodne z obowiązującymi w Unii ramami prawnymi w zakresie ochrony danych.* [Popr. 49]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Artykuł 5

~~Komunikacja~~ **Wczesne wykrywanie** na odległość ~~na potrzeby kontroli~~ **prawdopodobnych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia** [Popr. 50]

1. W celu ułatwienia przeprowadzania przez właściwe organy kontrolne ukierunkowanych kontroli drogowych ~~urządzenia rejestrujące zainstalowane~~ **tachograf zainstalowany** w pojazdach po raz pierwszy ~~dopuszczonych do ruchu [48 miesięcy]~~ **zarejestrowanych 24 miesiące** po wejściu w życie ~~niniejszego rozporządzenia~~ **specyfikacji, o której mowa w niniejszym artykule i w art. 3g**, muszą umożliwiać komunikację z ~~tych organami~~ **celu przesłania danych tym organom** w trakcie ruchu takich pojazdów. [Popr. 51]

1a. Państwa członkowskie wyposażają swoje organy kontrolne w urządzenia wczesnego wykrywania na odległość, niezbędne do nawiązania komunikacji, o której mowa w niniejszym artykule, w celu przesłania danych. [Popr. 52]

2. Komunikację z ~~urządzeniami rejestrującymi~~ **tachografem w celu przesłania danych, o której mowa w ust. 1**, nawiązuje się wyłącznie ~~w razie potrzeby zgłoszonej przez~~ **na żądanie wysłane z** urzędzenia organów kontrolnych. Podlega ona zabezpieczeniu w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia **tachografów i urzędzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych mają wyłącznie organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa, które są upoważnione do kontrolowania naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz warsztaty, jeśli konieczne jest sprawdzenie poprawności działania tachografu.** [Popr. 53]

3. Dane przesyłane w trakcie komunikacji ograniczają się do danych niezbędnych dla potrzeb ukierunkowanych kontroli drogowych. **Takie dane odnoszą się do następujących zdarzeń lub danych zarejestrowanych przez tachograf:**

- **ostatnia próba naruszenia bezpieczeństwa;**
- **najdłuższa przerwa w zasilaniu;**
- **usterka czujnika;**
- **błąd danych dotyczących ruchu;**
- **konflikt ruchowy pojazdu;**
- **prowadzenie pojazdu bez ważnej karty;**
- **włożenie karty podczas jazdy;**
- **dane dotyczące regulacji czasu;**
- **dane kalibracyjne, w tym daty przeprowadzenia dwóch ostatnich kalibracji;**
- **numer rejestracyjny pojazdu.**

Nie przekazuje się danych dotyczących tożsamości **i obywatelstwa** kierowcy, ~~czynności kierowcy oraz~~ **prędkości.** [Popr. 54]

4. Przesyłane dane wykorzystuje się wyłącznie w celu sprawdzenia zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Nie przekazuje się ich podmiotom innym niż organy kontrolne **i organy wymiaru sprawiedliwości w ramach toczącego się postępowania sądowego.** [Popr. 55]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

5. Dane mogą być przechowywane w pamięci przez organy kontrolne wyłącznie w okresie trwania kontroli drogowej i są usuwane nie później niż dwie godziny po jej ~~zakończeniu~~ **ich przesłaniu w trakcie komunikacji, chyba że dane te wskazują na możliwy przypadek manipulowania tachografem lub jego niewłaściwego użycia. Jeśli w wyniku następnej kontroli drogowej manipulowanie ani niewłaściwe użycie nie zostanie potwierdzone, przesłane dane są usuwane. Organ kontrolny może korzystać do celów statystycznych z danych dotyczących identyfikacji pojazdu lub parametrów technicznych, w których nie ma żadnych danych osobowych.** [Popr. 56]

6. ~~Właściciel lub posiadacz pojazdu~~ **Przedsiębiorstwo transportowe obsługujące pojazd** jest ~~odpowiedzialny~~ **odpowiedzialne** za powiadomienie kierowcy o możliwości komunikacji na odległość. [Popr. 57]

7. **W żadnym przypadku komunikacja na odległość na potrzeby kontroli, którą opisano w niniejszym artykule, nie prowadzi do automatycznego nałożenia mandatu lub grzywny na kierowcę lub przedsiębiorstwo.** Na podstawie przekazanych danych właściwy organ kontrolny może zdecydować o przeprowadzeniu kontroli pojazdu i ~~urządzenia rejestrującego~~ **tachografu. Skutki komunikacji na odległość nie powinny uniemożliwiać organom kontrolnym przeprowadzania losowych kontroli drogowych w oparciu o system oceny ryzyka wprowadzony na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (****).** [Popr. 58]

8. Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących ~~uzupełniania załącznika I B szczegółowymi specyfikacjami technicznymi~~ **opracowywania szczegółowych specyfikacji niezbędnych** dla potrzeb umożliwienia komunikacji na odległość pomiędzy ~~urządzeniami rejestrującymi~~ **tachografami** i właściwymi organami kontrolnymi określonymi w niniejszym artykule. **Komisja może też przedłużyć termin, o którym mowa w ust. 1, jeżeli pod koniec tego okresu może dowiedzieć, że odpowiednie urządzenie, które jest zgodne z wymaganymi specyfikacjami, nie zostało jeszcze udostępnione.** [Popr. 59 + 122]

Artykuł 6

Inteligentne systemy transportowe

1. ~~Urządzenia rejestrujące, o których mowa w załączniku I B,~~ **Tachografy cyfrowe** muszą być interoperacyjne z aplikacjami inteligentnych systemów transportowych określonymi w art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (*****).

1a. Dostępne mogą być wyłącznie te zarejestrowane przez tachograf dane, które bezwzględnie muszą zostać przetworzone przez ITS.

Dane zarejestrowane przez tachograf mogą zostać przesłane do aplikacji ITS, jeśli spełnione są następujące warunki:

a) interfejs nie ma negatywnego wpływu na autentyczność i integralność danych tachografu;

b) urządzenie zewnętrzne podłączone do interfejsu uzyskuje dostęp do danych osobowych, w tym do danych dotyczących umiejscowienia, dopiero po udzieleniu przez kierowcę, którego te dane dotyczą, podlegającej weryfikacji zgody. [Popr. 60]

2. Do celów ust. 1 pojazdy po raz pierwszy dopuszczone do ruchu ~~[48 miesięcy~~ **24 miesiące** po wejściu w życie ~~niniejszego rozporządzenia]~~ **specyfikacji technicznych, o których mowa w niniejszym artykule,** muszą być wyposażone w ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachografy** posiadające zharmonizowany interfejs umożliwiający wykorzystanie zarejestrowanych ~~lub wygenerowanych~~ danych przez aplikacje ITS. [Popr. 61]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

3. Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących ~~uzupełniania załącznika I B specyfikacjami dotyczącymi~~ **opracowywania specyfikacji dotyczących zharmonizowanego** interfejsu, praw dostępu oraz wykazu danych, do których można uzyskać dostęp.

Komisja może też przedłużyć termin, o którym mowa w ust. 1, jeżeli pod koniec tego okresu może dowieść, że odpowiednie urządzenie, które jest zgodne z wymaganymi specyfikacjami, nie zostało jeszcze udostępnione.

Priorytetowo traktuje się stworzenie zharmonizowanej aplikacji ITS, umożliwiającej kierowcom odczytywanie danych zarejestrowanych przez tachograf w celu ułatwienia im zachowania zgodności z przepisami socjalnymi. [Popr. 62 + 123]

ROZDZIAŁ III

Homologacja typu

Artykuł 7

Wnioski

1. Producenci lub ich przedstawiciele składają organom do spraw homologacji typu wyznaczonym do tego celu przez poszczególne państwa członkowskie **i spełniającym warunki certyfikacji uznane przez komitet zarządzający Grupy Urzędników Wyższego Szczebla ds. Bezpieczeństwa Informacyjnego (SOG-IS) w ramach umowy o wzajemnym uznawaniu certyfikacji**, wniosek o homologację typu UE przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, ~~czujnika ciężaru~~, wzoru wykresówki ~~lub~~, karty do tachografów **bądź oprogramowania wykorzystywanego przez właściwe organy kontrolne do odczytywania danych. Komisja zasięga opinii komitetu zarządzającego ds. umowy SOG-IS przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji o uznaniu organu certyfikującego z państwa trzeciego. [Popr. 63 + 150]**

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji **najpóźniej trzy miesiące od ... + nazwy i dane kontaktowe organów wyznaczonych zgodnie z ust. 1. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz wyznaczonych organów ds. homologacji typu. [Popr. 64]**

2a. Homologacja typu tachografu i kart do tachografów obejmuje badania związane z bezpieczeństwem, badania funkcjonalności i badania interoperacyjności. Pozytywne wyniki każdego z tych badań potwierdza się w odpowiednim świadectwie. [Popr. 65]

3. Do wniosku o homologację typu dołącza się odpowiednie specyfikacje i świadectwa, ~~o których mowa w sekcji VIII załącznika IB. Komisja wyznacza niezależne podmioty oceniające, które będą przyznawać świadectwa bezpieczeństwa~~ **bezpieczeństwa, funkcjonalności i interoperacyjności. Zawiera on również informacje dotyczące tego, w jaki sposób elementy tachografu powinny być zaplombowane. [Popr. 66]**

3a. Zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia należy wydać świadectwo bezpieczeństwa potwierdzające zgodność z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa. Świadectwo bezpieczeństwa jest wydawane przez organ certyfikujący uznany przez Komisję.

Świadectwo funkcjonalności jest wydawane producentowi wyłącznie po pozytywnym przeprowadzeniu wszystkich badań funkcjonalności określonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, które potwierdzają to, że badany element spełnia odpowiednie wymogi pod względem oferowanych funkcji, dokładności pomiarów i charakterystyki środowiskowej. Organ właściwy dla homologacji typu wydaje świadectwo funkcjonalności.

+ Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Świadectwo interoperacyjności wydaje jedno laboratorium na mocy homologacji i na odpowiedzialność Komisji. Badania interoperacyjności, potwierdzające to, czy tachografy i karty do tachografów są w pełni interoperacyjne z określonymi modelami tachografów lub kart do tachografów, są przeprowadzane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Laboratorium nie przeprowadza badań tachografów lub kart do tachografów, którym nie wydano świadectwa bezpieczeństwa i świadectwa funkcjonalności, z wyjątkiem wyjątkowych okoliczności opisanych w niniejszym rozporządzeniu. [Popr. 67]

3b. *O wszelkich modyfikacjach oprogramowania lub sprzętu tachografu lub charakteru materiałów użytych do wytworzenia tachografu należy, przed zastosowaniem, zawiadomić organ, który wydał homologację typu dla urządzenia. Organ ten potwierdza producentowi rozszerzenie homologacji typu, lub też może zażądać uaktualnienia lub potwierdzenia stosownych świadectw funkcjonalności, bezpieczeństwa i/lub interoperacyjności. [Popr. 68]*

4. Wniosek dla danego typu urządzenia rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografów można złożyć tylko w jednym państwie członkowskim.

Artykuł 8

Udzielanie homologacji typu

Państwo członkowskie przyznaje homologację typu UE części, dla każdego rodzaju przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, dla każdego wzoru wykresówki lub karty do tachografów, **lub oprogramowania służącego organom kontrolnym do odczytywania danych zapisywanych przez tachograf** spełniających wymogi ~~wymienione w załączniku I lub I B~~ **określone w specyfikacjach, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu**, pod warunkiem że państwo członkowskie ma możliwość sprawdzenia, czy określony produkt jest zgodny z homologowanym wzorem. [Popr. 69]

Jakakolwiek zmiana lub uzupełnienie zatwierdzonego wzoru muszą uzyskać dodatkową homologację typu UE w państwie członkowskim, które przyznało pierwotną homologację typu UE.

Artykuł 9

Znak homologacji typu

Państwa członkowskie przyznają wnioskodawcy znak homologacji typu UE, odpowiadający wzorowi przedstawionemu w załączniku II, dla każdego typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografów zatwierdzanych zgodnie z art. 8.

Artykuł 10

Udzielenie lub odmowa udzielenia homologacji

Właściwe organy państwa członkowskiego, w którym złożono wniosek o homologację typu, w odniesieniu do każdego typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki ~~lub~~, karty do tachografów **lub oprogramowania służącego organom kontrolnym do odczytywania danych zapisywanych przez tachograf**, który zatwierdza bądź któremu odmawiają homologacji typu, przesyłają w terminie jednego miesiąca właściwym organom innych państw członkowskich kopię świadectwa homologacji typu wraz z kopią odpowiednich specyfikacji, **w tym informacje dotyczące plomb.** [Popr. 70]

W przypadku gdy właściwe organy nie zatwierdzą wniosku o udzielenie homologacji typu, powiadamiają organy innych państw członkowskich o odmowie udzielenia homologacji typu oraz podają powody takiej decyzji.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Artykuł 11

Zgodność urządzeń z homologacją typu

1. Jeżeli państwo członkowskie, które zgodnie z art. 8 przyznało homologację typu UE, stwierdzi, że którykolwiek przyrząd rejestrujący, którykolwiek czujnik ruchu, którakolwiek wykresówka lub karta do tachografów oznaczone przyznaniem przez nie znakiem homologacji typu UE nie odpowiada zatwierdzonemu wzorowi, podejmuje wówczas niezbędne działania, by zapewnić zgodność produkowanych egzemplarzy z zatwierdzonym wzorem. W razie konieczności działania te mogą obejmować cofnięcie homologacji typu UE.

2. Państwo członkowskie, które przyznało homologację typu UE, cofa homologację, jeżeli zatwierdzone przyrząd rejestrujący, czujnik ruchu, wykresówka lub karta do tachografów nie spełniają wymogów niniejszego rozporządzenia, albo też wykazują w użytkowaniu wadę, która powoduje ich nieprzydatność do osiągnięcia celu, dla którego są przeznaczone.

3. Jeżeli państwo członkowskie, które przyznało homologację typu UE, zastało powiadomione przez inne państwo członkowskie o jednym z przypadków, o których mowa w ust. 1 i 2, podejmuje, po przeprowadzeniu konsultacji z takim państwem członkowskim, działania określone we wspomnianych ustępach, z uwzględnieniem ust. 5.

4. Państwo członkowskie, które stwierdzi, że zaistniał jeden z przypadków, o których mowa w ust. 2, może zabronić, aż do odwołania, wprowadzania do obrotu i użytkowania przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, wykresówek lub kart do tachografów. To samo ma zastosowanie do przypadków wymienionych w ust. 1 odnośnie do przyrządów rejestrujących, czujników ruchu, wykresówek lub kart do tachografów, które były wyłączone z legalizacji pierwotnej UE, jeżeli producent, po stosownym ostrzeżeniu, nie doprowadzi do zgodności urządzeń z zatwierdzonym wzorem lub z wymogami niniejszego rozporządzenia.

W każdym przypadku, w terminie jednego miesiąca, właściwe organy państw członkowskich powiadają się wzajemnie oraz powiadają Komisję o każdym przypadku cofnięcia homologacji typu UE lub o jakichkolwiek innych działaniach podjętych zgodnie z ust. 1, 2 i 3 oraz określają powody podjęcia takiego działania.

5. Jeżeli państwo członkowskie, które przyznało homologację typu UE, kwestionuje występowanie któregośkolwiek z przypadków wymienionych w ust. 1 lub 2, o którym zostało powiadomione, zainteresowane państwa członkowskie dążą do rozwiązania sporu, powiadając o tym Komisję.

Jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty powiadomienia, o którym mowa w ust. 3, rozmowy pomiędzy państwami członkowskimi nie zakończą się porozumieniem, Komisja po zasięgnięciu opinii ekspertów ze wszystkich państw członkowskich oraz po rozważeniu wszystkich istotnych czynników, np. gospodarczych i technicznych, w ciągu sześciu miesięcy od upływu wspomnianego czteromiesięcznego terminu przyjmuje decyzję, którą notyfikuje danym państwom członkowskim i o której jednocześnie powiadania pozostałe państwa członkowskie. Za każdym razem Komisja określa termin wykonania decyzji.

Artykuł 12

Homologacja wykresówek

1. Wnioskujący o homologację typu UE wzoru wykresówki określa we wniosku typ lub typy ~~urządzeń rejestrujących tachografów analogowych~~, o których mowa w załączniku I, do których dana wykresówka jest przeznaczona, oraz dostarcza stosowne urządzenia takiego typu lub takich typów na potrzeby sprawdzenia wykresówki.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

2. Właściwe organy każdego państwa członkowskiego umieszczają na świadectwie homologacji wzoru wykresówki typ lub typy ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów analogowych**, o których mowa w załączniku I, w których wykresówka może być używana.

Artykuł 13

Uzasadnienie decyzji o odmowie udzielenia homologacji

We wszystkich wydanych na mocy niniejszego rozporządzenia decyzjach dotyczących odmowy udzielenia homologacji lub cofnięcia homologacji typu przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografów podaje się szczegółowe uzasadnienie ich wydania. Decyzja jest podawana do wiadomości zainteresowanej stronie wraz z informacją o przysługującej jej możliwości odwołania, zgodnie z obowiązującym prawem państw członkowskich, oraz o terminach wniesienia takiego odwołania.

Artykuł 14

Uznawanie ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** posiadających homologację typu

Żadne państwo członkowskie nie może odmówić rejestracji pojazdu wyposażonego w ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachograf** lub zakazać wprowadzenia takiego pojazdu do ruchu bądź jego używania, podając jako przyczynę fakt wyposażenia w urządzenie rejestrujące, jeżeli to urządzenie jest oznaczone znakiem homologacji typu UE, o którym mowa w art. 9, oraz ma tabliczkę pomiarową, o której mowa w art. 17 ust. 4.

Artykuł 15

Zabezpieczenie

1. Producenci projektują, badają i sprawdzają wprowadzone do produkcji przyrządy rejestrujące, czujniki ruchu, **czujniki ciężaru** i karty do tachografów, aby wykryć ich luki w zakresie zabezpieczeń, które mogą powstać na każdym etapie cyklu życia produktów, oraz zapobiec ich wykorzystaniu bądź je ograniczyć. **Częstotliwość badań, w terminie nieprzekraczającym dwóch lat, określają państwa członkowskie, które wydały świadectwo homologacji.** [Popr. 71 + 151]

2. W tym celu producenci przedkładają ~~niezależnemu podmiotowi oceniającemu~~ **organowi certyfikującemu**, o którym mowa w ~~art. 7 ust. 3~~ **art. 7 ust. 3a**, odpowiednią dokumentację do celów analizy luk w zakresie zabezpieczeń. [Popr. 72]

3. ~~Niezależne podmioty oceniające wykonują~~ **Dla celów ust. 1 organ certyfikujący, o którym mowa w art. 7 ust. 3a, wykonuje** testy penetracyjne przyrządów rejestrujących, czujników ruchu i kart do tachografów w celu potwierdzenia, że znane luki w zakresie zabezpieczeń nie mogą zostać wykorzystane przez osoby posiadające powszechnie dostępne informacje. [Popr. 73]

3a. Jeżeli w wyniku badań, o których mowa w ust. 1 i 3, w przyrządzie rejestrującym, czujniku ruchu lub karcie do tachografów wykryte zostaną luki w zakresie zabezpieczeń, elementy te nie są wprowadzane do obrotu. W takich przypadkach państwo członkowskie, które wydało świadectwo homologacji, cofa je zgodnie z art. 11 ust. 2. [Popr. 74]

3b. W przypadku, gdy producent lub organ certyfikujący, o którym mowa w art. 7 ust. 3a, wykryje bardzo poważną lukę w zakresie zabezpieczeń w przyrządach rejestrujących, czujnikach ruchu lub kartach do tachografów i gdy elementy te zostały już wprowadzone do obrotu, producent lub organ certyfikujący, o którym mowa w art. 7 ust. 3a, bezzwłocznie informuje o tym właściwe organy danego państwa członkowskiego. [Popr. 75]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

3c. Państwa członkowskie podejmują wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby problem, o którym mowa w ust. 3b, został rozwiązany, w szczególności przez producenta, oraz bezzwłocznie informują Komisję o wykrytych lukach w zakresie zabezpieczeń i o środkach, które planuje się podjąć lub które już podjęto. [Popr. 76]

Artykuł 16

Badania eksploatacyjne

1. Państwa członkowskie mogą zatwierdzić badania eksploatacyjne ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów**, które nie otrzymały jeszcze homologacji. Państwa członkowskie wzajemnie uznają zatwierdzenia badań eksploatacyjnych przyznane przez jedno państwo członkowskie.
2. Kierowcy i przewoźnicy uczestniczący w badaniu eksploatacyjnym muszą spełniać wymogi określone w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. W celu udowodnienia takiej zgodności kierowcy stosują się do procedur określonych w art. 31 ust. 2.
3. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu określenia procedur, których należy przestrzegać w celu wykonania badań eksploatacyjnych, oraz formularzy, z których należy korzystać w celu monitorowania tych badań eksploatacyjnych. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 40 ust. 2.

ROZDZIAŁ IV

Instalacja i kontrola

Artykuł 17

Instalacja i naprawa

1. Instalacji i napraw ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów**, mogą dokonywać wyłącznie instalatorzy lub warsztaty upoważnieni do tego celu przez właściwe organy państw członkowskich zgodnie z przepisami art. 19.
2. **Upoważnieni** instalatorzy lub warsztaty plombują ~~urządzenia rejestrujące~~ **tachografy zgodnie ze specyfikacjami dołączonymi do świadectwa homologacji typu, o których mowa w art. 10**, po zweryfikowaniu prawidłowości ich działania, w szczególności po zweryfikowaniu, że żadne urządzenie manipulacyjne nie może naruszyć lub zmienić zarejestrowanych danych. [Popr. 77]
3. Upoważniony instalator lub warsztat umieszcza specjalny znak na zakładanych przez siebie plombach, a ponadto wprowadza do ~~urządzenia rejestrującego, o którym mowa w załączniku I B~~ **tachografu cyfrowego** elektroniczne dane zabezpieczające, w szczególności w celu przeprowadzania kontroli ich tożsamości. Właściwe organy każdego z państw członkowskich prowadzą rejestr użytych znaków oraz elektronicznych danych zabezpieczających, a także wydanych kart upoważnionych warsztatów oraz instalatorów.
4. W celu poświadczenia, że instalację ~~urządzenia rejestrującego~~ **tachografu** wykonano zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia, przytwierdza się tabliczkę pomiarową, zgodnie z warunkami przewidzianymi w załącznikach I i I B.
5. ~~Plomba może zostać usunięta jedynie przez instalatora lub warsztat, upoważnionych przez właściwy organ na podstawie ust. 1 lub przez funkcjonariuszy kontrolujących w okolicznościach określonych w załączniku I sekcja V pkt 4 lub w załączniku I B sekcja V pkt 3.~~ [Popr. 78]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Artykuł 17a**Plombowanie****1. Poniższe części tachografów podlegają zaplombowaniu:**

- wszelkie połączenia, których rozłączenie może powodować niewykrywalne zmiany danych lub niewykrywalne utraty danych;
- tabliczka pomiarowa, jeżeli nie jest przymocowana w taki sposób, że nie można jej usunąć bez uszkodzenia wykonanych na niej oznaczeń.

2. Plomba może zostać usunięta jedynie przez instalatora lub warsztat, upoważnionych przez właściwy organ na podstawie art. 17 ust. 1 lub przez upoważnionych funkcjonariuszy kontrolujących bądź w okolicznościach określonych w niniejszym rozporządzeniu.

3. Każdy przypadek zniszczenia takiej plomby wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania, a oświadczenie to udostępniane jest właściwemu organowi. [Popr. 79]

Artykuł 18**Kontrola ~~urządzeń rejestrujących~~ tachografów**

~~Urządzenia rejestrujące~~ **Tachografy** poddaje się rutynowym kontrolom ze strony upoważnionych warsztatów. Kontrole rutynowe przeprowadza się przynajmniej raz na dwa lata.

Kontrole te obejmują co najmniej sprawdzenie tego, czy:

- 1) tachograf działa prawidłowo;**
- 2) tachograf jest opatrzony znakiem homologacji typu;**
- 3) zamocowana jest tabliczka instalacyjna;**
- 4) plomby na tachografie i na innych częściach instalacji są nienaruszone;**
- 5) do tachografu nie podłączono żadnych urządzeń manipulacyjnych. [Popr. 80]**

Warsztaty sporządzają sprawozdanie z kontroli w przypadkach gdy konieczna była naprawa nieprawidłowego działania ~~urządzenia rejestrującego~~ **tachografu**, bez względu na to, czy było to wynikiem kontroli rutynowej, czy też była to kontrola przeprowadzona na wyraźne żądanie właściwego organu krajowego. Warsztaty prowadzą wykaz wszystkich sporządzonych sprawozdań z kontroli.

Warsztaty przechowują sprawozdania z kontroli nie krócej niż przez dwa lata od momentu sporządzenia sprawozdania. Na żądanie właściwego organu warsztaty udostępniają sprawozdania z kontroli i kalibracji wykonanych w tym okresie.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Artykuł 19

Zatwierdzanie instalatorów i warsztatów

1. Państwa członkowskie zatwierdzają, rutynowo kontrolują i certyfikują instalatorów i warsztaty, którzy(-e) mogą wykonywać instalacje, sprawdzenia, kontrole i naprawy ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów**.
2. Państwa członkowskie zapewniają kompetentność i rzetelność instalatorów i warsztatów. W tym celu ustanawiają i publikują zestaw klarownych procedur krajowych i zapewniają spełnienie następujących minimalnych kryteriów:
 - a) właściwe przeszkolenie pracowników;
 - b) dostępność urządzeń niezbędnych do przeprowadzenia odpowiednich badań i zadań;
 - c) nieposzlakowana reputacja instalatorów i warsztatów.
3. Audyty upoważnionych instalatorów lub warsztatów przeprowadza się w następujący sposób:
 - a) Upoważnieni instalatorzy lub warsztaty podlegają dorocznemu audytowi procedur stosowanych przez warsztat przy obsłudze ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów**. Audyt koncentruje się w szczególności na podejmowanych środkach zabezpieczeń i posługiwaniu się kartami warsztatowymi.
 - b) Niezapowiedziane audyty techniczne upoważnionych instalatorów lub warsztatów odbywają się również w celu kontroli wykonywanych kalibracji i instalacji. Kontrole te obejmują rocznie co najmniej ~~10 %~~ **20 %** upoważnionych warsztatów. [Popr. 81]
4. Państwa członkowskie **i ich właściwe organy** podejmują odpowiednie środki w celu zapobiegania konfliktom interesów pomiędzy instalatorami lub warsztatami a przedsiębiorstwami transportu drogowego. W szczególności, w przypadku ~~gdy przewoźnik prowadzi również działalność jako upoważniony instalator lub warsztat, nie wolno mu instalować lub kalibrować sprzętu rejestrującego w jego własnych pojazdach~~ **dużego ryzyka konfliktu interesów, podejmuje się szczególne środki dodatkowe w celu doprowadzenia instalatora lub warsztatu do zgodności z niniejszym rozporządzeniem.** [Popr. 82]
5. Właściwe organy państw członkowskich przesyłają Komisji wykazy upoważnionych instalatorów i warsztatów oraz im wydanych, a także przedstawiają kopie znaków i inne niezbędne informacje dotyczące użytych danych elektronicznych zabezpieczeń. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykazy upoważnionych instalatorów i warsztatów.
6. Państwa członkowskie cofają upoważnienie, czasowo lub na stałe, instalatorom lub warsztatom niewywiązującym się ze swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.
 - 6a. Państwa członkowskie monitorują i ścigają coraz częściej pojawiające się w internecie oferty nielegalnej instalacji, a także oferty instalacji urządzeń manipulacyjnych podłączanych do ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów**. Państwa członkowskie informują Komisję o swoich działaniach w tym zakresie. Następnie Komisja udostępnia te informacje wszystkim pozostałym unijnym organom kontrolnym w celu poinformowania ich o najnowszych praktykach związanych z nielegalną instalacją i manipulacją. [Popr. 152]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Artykuł 20

Karty warsztatowe

1. Administracyjny okres ważności kart warsztatowych nie przekracza jednego roku. **Przy odnawianiu ważności karty warsztatowej właściwy organ zapewnia, aby instalator lub warsztat spełniali kryteria wymienione w art. 19 ust. 2. [Popr. 83]**

2. W przypadku gdy karta ma zostać przedłużona, została zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, organ powinien wydać kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie. Organy wydające kartę prowadzą rejestr kart zagubionych, skradzionych i uszkodzonych.

3. W przypadku gdy państwo członkowskie cofa upoważnienie dla instalatora lub warsztatu zgodnie z art. 19, cofa również wydane mu karty warsztatowe.

4. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zabezpieczyć karty warsztatowe przekazywane upoważnionym instalatorom i warszatom przed możliwością ich sfalszowania.

ROZDZIAŁ V

Karty kierowców

Artykuł 21

Wydawanie kart kierowcy

1. Karta kierowcy jest wydawana na wniosek kierowcy przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym kierowca posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania. Wydaje się ją w terminie ~~miesiąca~~ **15 dni** od otrzymania wniosku przez właściwy organ. **[Popr. 84]**

2. Do celów niniejszego artykułu „miejsce normalnego zamieszkania” oznacza miejsce, w którym osoba przebywa zwykle, to znaczy, przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na więzi osobiste i zawodowe, a w przypadku osoby niezwiązanej z danym miejscem zawodowo, ze względu na więzi osobiste, które wskazują na istnienie ścisłych związków pomiędzy tą osobą a miejscem, w którym mieszka; jednakże za miejsce normalnego zamieszkania osoby, której więzi zawodowe są w innym miejscu niż więzi osobiste i która konsekwentnie mieszka na przemian w różnych miejscach położonych w dwóch lub więcej państwach członkowskich, uznaje się miejsce jej więzi osobistych, pod warunkiem że ta osoba powraca tam regularnie. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony w przypadku, gdy osoba ta przebywa w jednym z państw członkowskich w celu realizacji umowy zawartej na czas określony.

3. Kierowcy przedstawiają dowód potwierdzający ich miejsce normalnego zamieszkania poprzez okazanie jakiegokolwiek właściwego środka, takiego jak dowód tożsamości lub innego ważnego dokumentu. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego wystawiające kartę kierowcy mają wątpliwość co do ważności oświadczenia dotyczącego miejsca normalnego zamieszkania, jak również do celów szczególnych kontroli, mogą zażądać dowolnych dodatkowych informacji i dowodów.

3a. Nie naruszając miejsca zwykłego pobytu kierowcy oraz w celu zapewnienia uczciwej konkurencji w zakresie międzynarodowego transportu drogowego, indywidualna umowa o pracę kierowcy międzynarodowego podlega prawu państwa, w którym lub – alternatywnie – z którego, w świetle wszystkich elementów cechujących jego działalność, w ramach wykonywania tej umowy kierowca regularnie wykonuje większość zobowiązań wobec swojego prawodawcy. [Popr. 132]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

4. Właściwe organy wystawiającego państwa członkowskiego podejmują odpowiednie środki, aby upewnić się, że wnioskodawca nie posiada już ważnej karty kierowcy, oraz dokonują personalizacji karty kierowcy zgodnie z przepisami załącznika I B.
5. Do celów administracyjnych okres ważności wydanej karty kierowcy nie przekracza pięciu lat.
6. Karta kierowcy nie może, w okresie swojej ważności, zostać cofnięta ani zawieszona, chyba że zostanie uznana przez właściwe organy państwa członkowskiego za sfałszowaną lub gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem, lub gdy karta, w której posiadaniu jest kierowca, została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów. Jeżeli takie zawieszenie lub cofnięcie karty zostało dokonane przez państwo członkowskie inne niż państwo, które wydało kartę, państwo członkowskie, które zawiesiło lub cofnęło kartę, **najszybciej jak to możliwe** zwraca ją organom państwa członkowskiego, które wydało kartę oraz wskazuje powody jej ~~zwrotu~~ **cofnięcia lub zawieszenia**. [Popr. 85]
7. Karty kierowcy wydaje się jedynie wnioskodawcom, którzy podlegają przepisom rozporządzenia (WE) nr 561/2006.
8. Państwa członkowskie podejmują wszelkie działania w celu zapobieżenia możliwości fałszowania kart kierowców.

Artykuł 22

Użytkowanie kart kierowców

1. Karta kierowcy jest imienna.
2. Kierowca może posiadać nie więcej niż jedną ważną kartę kierowcy i jest uprawniony do posługiwania się jedynie jego własną imienną kartą kierowcy. Kierowca nie posługuje się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął.

Artykuł 23

Wznawianie ważności kart kierowców

1. W przypadku gdy kierowca pragnie wznowić ważność swojej karty kierowcy, składa wniosek do właściwych organów w państwie członkowskim swojego miejsca normalnego zamieszkania nie później niż na 15 dni roboczych przed upływem okresu ważności karty.
2. W przypadku gdy organy państwa członkowskiego miejsca normalnego zamieszkania są inne niż organy, które wydały kartę, oraz w przypadku gdy organy państwa członkowskiego miejsca normalnego zamieszkania otrzymały wniosek o wznowienie ważności karty kierowcy, powiadamiają organy, które wydały starą kartę o powodach wznowienia jej ważności.
3. W przypadku złożenia wniosku o wznowienie ważności karty, której okres ważności zbliża się ku końcowi, właściwy organ wydaje nową kartę przed dniem upływu okresu ważności starej karty, pod warunkiem że wniosek został przesłany w terminie określonym ust. 1.

Artykuł 24

Skradzione, zagubione lub uszkodzone karty kierowców

1. Organy wydające karty kierowców prowadzą rejestr kart wydanych, skradzionych, zagubionych lub uszkodzonych w okresie odpowiadającym przynajmniej okresowi ich ważności administracyjnej.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

2. W przypadku gdy karta kierowcy zostanie uszkodzona lub działa wadliwie, kierowca zwraca ją do właściwego organu państwa członkowskiego miejsca normalnego zamieszkania. Kradzież karty kierowcy musi zostać formalnie zgłoszona właściwemu organowi państwa, w którym dokonano kradzieży.

3. Zaginięcie karty kierowcy musi zostać zgłoszone w formie formalnego zawiadomienia właściwych organów państwa członkowskiego, które ją wydało, oraz właściwych organów państwa członkowskiego, które stanowi miejsce normalnego zamieszkania kierowcy, o ile są to różne państwa.

4. W przypadku gdy karta kierowcy została uszkodzona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, kierowca musi, w terminie siedmiu dni kalendarzowych, wystąpić o jej duplikat do właściwych organów w państwie członkowskim miejsca normalnego zamieszkania. Organy te wydają kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie.

5. W sytuacjach określonych w ust. 4 kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy w maksymalnym okresie 15 dni kalendarzowych lub w okresie dłuższym, jeśli konieczne jest odstawienie pojazdu do jego bazy, pod warunkiem że może on udowodnić brak możliwości przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.

Artykuł 25

Wzajemne uznawanie i wymiana kart kierowców

1. Karty kierowców wydawane przez państwa członkowskie są wzajemnie uznawane.

2. W przypadku gdy posiadacz ważnej karty kierowcy wydanej przez państwo członkowskie wybrał swoje miejsce normalnego zamieszkania w innym państwie członkowskim, może ubiegać się o wymianę karty na jej odpowiednik. Państwo członkowskie, które dokonuje wymiany, ponosi odpowiedzialność za sprawdzenie, czy przedstawiona karta jest nadal ważna.

3. Państwa członkowskie dokonujące wymiany zwracają starą kartę organom państwa członkowskiego, w którym karta została wydana, oraz wskazują powody tego zwrotu.

4. W przypadku gdy państwo członkowskie dokonuje zastąpienia albo wymiany karty kierowcy, zastąpienie lub wymiana i inne dalsze zastąpienia oraz wymiany są rejestrowane w tym państwie członkowskim.

Artykuł 26

Elektroniczna wymiana informacji dotyczących kart kierowców

1. W celu upewnienia się, że wnioskodawca nie posiada już ważnej karty kierowcy, o czym mowa w art. 21 ust. 4, państwa członkowskie prowadzą krajowe elektroniczne rejestry zawierające, w okresie co najmniej równoważnym z okresem ich ważności administracyjnej, następujące informacje dotyczące kart kierowców:

— nazwisko i imię kierowcy,

— data i miejsce urodzenia kierowcy,

— **ważny** numer prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach), [Popr. 86]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

— status karty kierowcy.

2. Komisja i państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu *zapewnienia* wzajemnych połączeń rejestrów elektronicznych i ich dostępności w całej Unii, **korzystając z systemu informacyjnego TACHOnet lub kompatybilnego systemu.** [Popr. 87]

3. W każdym przypadku wydawania, wznawiania ważności lub wymiany karty kierowcy państwa członkowskie sprawdzają, przy pomocy elektronicznej wymiany danych, czy kierowca nie posiada już innej ważnej karty kierowcy. Przekazywane dane ograniczają się do danych niezbędnych na potrzeby takiej weryfikacji.

4. Funkcjonariusze kontrolujący ~~mogą mieć~~ **mają** dostęp do rejestru elektronicznego w celu kontroli statusu karty kierowcy. [Popr. 88]

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia wspólnych procedur i specyfikacji niezbędnych dla wzajemnych połączeń, o których mowa w ust. 2, z uwzględnieniem formatu wymiany danych, procedur technicznych do celów konsultacji elektronicznych w krajowych rejestrach elektronicznych, procedur dostępu i mechanizmów zabezpieczenia. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 40 ust. 3.

Artykuł 27

Połączenie kart kierowców z prawami jazdy

Karty kierowców wydaje się zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału ~~do dnia 18 stycznia 2018 r.~~ Ze skutkiem od dnia 19 stycznia 2018 r. karty kierowców zostaną połączone z prawami jazdy i będą wydawane, wznawiane, wymieniane i zastępowane zgodnie z przepisami dyrektywy 2006/126/WE.

Komisja jest zobowiązana do przeprowadzenia oceny skutków połączenia wszystkich kart używanych przez zawodowych kierowców, a w szczególności połączenia karty kierowcy z prawem jazdy, w ciągu 24 miesięcy od ... +. Komisja bada w szczególności wszystkie dostępne rozwiązania techniczne, kwestie związane z kompatybilnością kart oraz dotyczące ochrony danych. Komisja informuje o wynikach swojego badania Parlament Europejski w ciągu 30 miesięcy od ... + [Popr. 89]

ROZDZIAŁ VI

Użytkowanie urządzeń

Artykuł 28

Właściwe użytkowanie ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów**

1. Przedsiębiorstwo transportowe, właściciel pojazdu oraz kierowcy zapewniają poprawne działanie i odpowiednie stosowanie ~~urządzenia rejestrującego~~ **tachografu** i karty kierowcy, w przypadku gdy kierowca zobowiązany jest prowadzić pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I ~~BTachograf cyfrowy.~~ **W każdym przypadku, gdy stosowany jest tachograf analogowy, przedsiębiorstwo transportowe i kierowca zapewniają jego poprawne działanie i prawidłowe stosowanie wykresówki.** [Popr. 90]

+ Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

1a. Ustawienia tachografu cyfrowego uniemożliwiają automatyczne przełączenie na określone wskazanie, w przypadku gdy silnik lub zapłon pojazdu jest wyłączony. Po wyłączeniu silnika lub zapłonu pojazdu kierowca może ręcznie wybrać kategorię, w zależności od swojej aktywności lub odpoczynku. [Popr. 91]

2. Zabrania się fałszowania, ukrywania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych w urządzeniu rejestrującym **tachografie** lub karcie kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z urządzenia rejestrującego, jak określono w załączniku IB **tachografu cyfrowego**. Jakakolwiek forma manipulowania urządzeniem rejestrującym **tachografami**, wykresówką lub kartą kierowcy, która mogłaby spowodować sfalszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych lub informacji wydrukowanych jest zabroniona. W pojeździe nie może znajdować się żaden sprzęt, który mógłby zostać użyty w powyższych celach.

3. W pojazdach nie instaluje się więcej niż jednego urządzenia rejestrującego **tachografu**, chyba że do celów badań eksploatacyjnych, o których mowa w art. 16.

4. Państwa członkowskie zabraniają produkcji, dystrybucji, reklamy lub sprzedaży urządzeń wykonanych lub przeznaczonych do celów manipulowania urządzeniami rejestrującymi **tachografami**.

4a. Państwa członkowskie monitorują i ścigają coraz częściej pojawiające się w internecie oferty nielegalnej instalacji, a także oferty instalacji urządzeń manipulacyjnych podłączanych do tachografów. [Popr. 453]

Artykuł 29

Odpowiedzialność przewoźnika

-1. Przedsiębiorstwo przewozowe jest zobowiązane do:

- 1) udzielenia zatrudnionym przez nie kierowcom lub kierowcom pozostającym do jego dyspozycji niezbędnego szkolenia i instrukcji dotyczących poprawnego działania tachografów;**
 - 2) przeprowadzania regularnych kontroli w celu dopilnowania tego, by zatrudnieni przez nie kierowcy lub kierowcy pozostający do jego dyspozycji użytkowali tachografy w sposób prawidłowy;**
 - 3) niezachęcania w żaden sposób zatrudnionych przez nie kierowców lub kierowców pozostających do jego dyspozycji, pośrednio lub bezpośrednio, do niewłaściwego użytkowania urządzeń rejestrujących. [Popr. 92]**
1. Przedsiębiorstwo przewozowe wydaje wystarczającą ilość wykresówek kierowcom pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I **tachograf analogowy** i, mając na uwadze indywidualny charakter wykresówki, długość okresu pracy i możliwość zaistnienia konieczności ich wymiany w przypadku, gdy zostaną zniszczone lub zatrzymane przez upoważnionego funkcjonariusza kontrolującego. Przedsiębiorstwo przewozowe wydaje kierowcom tylko te wykresówki, które są zgodne z zatwierdzonym wzorem i odpowiednie do użycia w urządzeniu zainstalowanym w pojeździe.

W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB **tachograf cyfrowy**, przedsiębiorstwo przewozowe i kierowca zapewniają, biorąc pod uwagę długość okresu pracy, poprawne drukowanie na żądanie, o którym mowa w załączniku I B, na wypadek przeprowadzania kontroli.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

2. Przedsiębiorstwo przewozowe przechowuje wykresówki i wydruki, w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 31, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom na ich wniosek. Przedsiębiorstwo przewozowe wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wniosek kopie danych pobranych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki, oraz pobrane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza kontrolującego.
3. Przedsiębiorstwo przewozowe jest odpowiedzialne za naruszenia niniejszego rozporządzenia popełnione przez kierowców przedsiębiorstwa przewozowego. ~~Bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich do pociągania przedsiębiorstw przewozowych~~ **lub kierowców pozostających w jego dyspozycji. Państwa członkowskie mogą pociągać przedsiębiorstwa przewozowe** do pełnej odpowiedzialności, **jednak w tym procesie** państwa członkowskie mogą uwzględniać wszelkie dowody ~~potwierdzające~~ **wykazujące**, że przewoźnik nie może w uzasadniony sposób ponosić odpowiedzialności za popełnione naruszenia.

Organy kontrolne przeprowadzają regularne kontrole zgodnie z art. 10 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. [Popr. 94 + 124 + 133]

Artykuł 30

Użytkowanie kart kierowców i wykresówek

1. Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowców w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od momentu, w którym go przejmują. Nie wyjątku się wykresówki lub karty kierowcy z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.
2. Kierowcy odpowiednio chronią wykresy lub karty kierowców i nie używają zabrudzonych lub uszkodzonych wykresówek lub kart.
3. Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać ~~urządzenia rejestrującego~~ **tachografu** zainstalowanego w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 5 lit. b) pkt (ii) oraz (iii):
 - a) jeśli pojazd wyposażony jest w ~~urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I~~ **tachograf analogowy**, wprowadza się na wykresówkę, ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc karty; lub
 - b) jeśli pojazd wyposażony jest w ~~urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I B~~ **tachograf cyfrowy**, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachograf**.

Do celów kontroli okresy, w których nie zarejestrowano czynności, uznaje się za okresy odpoczynku lub przerw. ~~Kierowcy nie są zobowiązani do rejestracji okresów dziennego i tygodniowego odpoczynku w trakcie oddalenia się od pojazdu~~ **Państwa członkowskie nie nakładają na kierowców wymogu przedłożenia zaświadczeń dotyczących czynności wykonywanych przez nich poza pojazdem.** [Popr. 95]

4. Jeśli pojazdem wyposażonym w ~~urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I B~~ **tachograf cyfrowy** jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci dopilnowują, aby ich karty kierowców zostały włożone w odpowiednie otwory ~~urządzenia rejestrującego~~ **tachografu**.


Wtorek, 3 lipca 2012 r.


Jeżeli w pojeździe wyposażonym w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I B **tachograf analogowy**, znajduje się więcej niż jeden kierowca, kierowcy uzupełniają odpowiednio wykresówki, w taki sposób, aby informacje, o których mowa w załączniku I sekcja II lit. a), b) i c), były zapisywane na wykresówce kierowcy prowadzącego pojazd.


5. Kierowcy:


a) zapewniają zgodność czasu zapisywanego na wykresówce z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu;

b) obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:

(i) pod symbolem : czas prowadzenia pojazdu;

(ii) pod symbolem : „inna praca”, która oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim;

(iii) pod symbolem : „okresy gotowości” zgodnie z definicją w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE;

(iv) pod symbolem : przerwy lub odpoczynek.

6. Każdy kierowca nanosi na swoją wykresówkę następujące informacje:

a) na początku używania wykresówki – nazwisko i imię;

b) datę i miejsce rozpoczęcia używania wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej używania;

c) numer rejestracyjny każdego pojazdu, do którego został przydzielony kierowca, zarówno na początku pierwszej jazdy zapisanej na wykresówce, jak i następnych, w przypadku zmiany pojazdu, w czasie używania tej samej wykresówki;

d) wskazania licznika długości drogi:

(i) przy rozpoczęciu pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,

(ii) przy zakończeniu ostatniej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,

(iii) w razie zmiany pojazdu w ciągu dnia pracy – wskazanie licznika w pierwszym pojeździe, do którego kierowca był przydzielony, oraz wskazanie licznika w kolejnym pojeździe;

e) czas, kiedy miała miejsce zmiana pojazdu.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

7. Kierowca wprowadza w ~~urządzeniu rejestrującym, o którym mowa w załączniku I B~~ **tachografie cyfrowym**, symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy. Jednakże państwo członkowskie może wymagać od kierowców pojazdów używanych w działalności transportowej prowadzonej na jego terytorium, dodatkowych, bardziej szczegółowych niż symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem że państwo członkowskie powiadomiło o nich Komisję przed dniem 1 kwietnia 1998 r. [Popr. 96]

Kierowcy nie muszą wprowadzać tych informacji, jeśli ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachograf** rejestruje automatycznie dane dotyczące umiejscowienia zgodnie z art. 4.

Artykuł 31

Uszkodzone karty kierowców lub wykresówki

1. W przypadku uszkodzenia wykresówki zawierającej zapis lub karty kierowcy, kierowcy przechowują uszkodzoną wykresówkę lub kartę kierowcy wraz z zastępującą ją wykresówką lub kartą kierowcy.

2. W przypadku uszkodzenia karty kierowcy, jej nieprawidłowego działania, zagubienia lub kradzieży, kierowca:

a) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:

(i) dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy), wraz z podpisem;

(ii) okresy, o których mowa w art. 30 ust. 5 lit. b) ppkt (ii), (iii) oraz (iv);

b) na końcu trasy drukuje informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachograf**, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachograf**, oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy), wraz ze swoim podpisem.

Artykuł 32

Dokumenty przechowywane przez kierowcę

1. Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w ~~urządzenie rejestrujące~~ **tachograf analogowy**, o którym mowa w załączniku I, kierowca ten musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza kontrolującego:

(i) wykresówki z bieżącego dnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 28 dni;

(ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada, oraz

(iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

2. Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I-B **tachograf cyfrowy**, musi on być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza kontrolującego:

(i) swoją karę kierowcy;

(ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006;

(iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w ppkt (ii), w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I **tachograf analogowy**.

3. ~~Upoważniony~~ **Certyfikowany** funkcjonariusz kontrolujący może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, analizując wykresówki, wyświetlone ~~lub~~, wydrukowane **lub wyczytane** dane zapisane przez urządzenie rejestrujące **tachograf** lub przez kartę kierowcy, bądź, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze, usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, jak określono między innymi w art. 24 ust. 2 i w art. 33 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. [Popr. 97]

3a. Komisja jest zobowiązana do przeanalizowania systemów egzekwowania prawa we wszystkich państwach członkowskich w ciągu 18 miesięcy od wydania pierwszego certyfikatu uprawniającego do pełnienia funkcji funkcjonariusza organu egzekwowania prawa w celu ustalenia liczby certyfikowanych funkcjonariuszy w każdym państwie członkowskim.

Następnie państwa członkowskie przedstawiają Komisji roczne sprawozdania z wyszczególnieniem szkoleń, które przeszli funkcjonariusze, oraz liczby czynnie wykonujących swoją pracę funkcjonariuszy organów egzekwowania prawa, którzy otrzymali europejski certyfikat dla organów egzekwowania prawa. [Popr. 98]

Artykuł 33

Procedury na wypadek wadliwego działania urządzeń

1. W razie awarii lub wadliwego działania urządzenia rejestrującego **tachografu**, przedsiębiorstwo przewozowe zobowiązane jest do jego naprawy przez upoważnionego instalatora lub warsztat, tak szybko jak pozwalają na to okoliczności.

Jeżeli sprowadzenie pojazdu do siedziby przedsiębiorstwa nie jest możliwe w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawa dokonuje się w drodze.

Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami art. 37, ~~mogą upoważnić właściwe organy~~ **m.in. nadają właściwym organom prawo** do wydania zakazu używania pojazdu w przypadku, gdy awaria lub wadliwe działanie nie zostało naprawione zgodnie z akapitami pierwszym i drugim niniejszego artykułu. [Popr. 99]

W tym kontekście, aby zapobiec nierównemu traktowaniu, Komisja bada równe traktowanie pojazdów krajowych i pojazdów zagranicznych. [Popr. 100]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

2. W czasie gdy urządzenie rejestrujące **tachograf** nie działa lub działa wadliwie, kierowcy zaznaczają dane umożliwiające ich identyfikację (nazwisko, numer karty kierowcy lub numer prawa jazdy) wraz z podpisem, jak również informacje dotyczące różnych okresów, które nie były poprawnie rejestrowane lub drukowane przez urządzenie rejestrujące **tachograf**

a) na wykresówce bądź wykresówkach, lub

b) na tymczasowej wykresówce dołączanej do wykresówki lub karty kierowcy.

ROZDZIAŁ VII

Ochrona danych, Egzekwowanie i sankcje [Popr. 101]

Artykuł 34

Ochrona danych osobowych

1. ~~Państwa członkowskie dopilnowują, aby przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywało się zgodnie z dyrektywami 95/46/WE i 2002/58/WE oraz pod nadzorem niezależnego organu publicznego państwa członkowskiego, o którym mowa w art. 28 dyrektywy 95/46/WE.~~

2. Państwa członkowskie zapewniają w szczególności ochronę danych osobowych odnośnie do:

- ~~— użytkowania globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) do celów rejestrowania danych dotyczących umiejscowienia, o którym mowa w art. 4,~~
- ~~— wykorzystania komunikacji na odległość na potrzeby kontroli, o której mowa w art. 5,~~
- ~~— wykorzystania urządzeń rejestrujących posiadających zharmonizowany interfejs, o których mowa w art. 6,~~
- ~~— elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowców, o której mowa w art. 26,~~
- ~~— przechowywania danych przez przewoźników, o którym mowa w art. 29.~~

3. ~~Urządzenia rejestrujące, o których mowa w załączniku I B, projektuje się tak, aby zapewnić prywatność. Przetwarza się wyłącznie dane absolutnie niezbędne do celów przetwarzania.~~

4. ~~Właściciele pojazdów lub przewoźnicy spełniają, w stosownych przypadkach, wymogi odpowiednich przepisów dotyczących ochrony danych osobowych. [Popr. 102]~~

Artykuł 34a

Funkcjonariusze kontrolujący

1. W celu skutecznego monitorowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem wszystkim certyfikowanym funkcjonariuszom kontrolującym należy udostępnić wystarczający standardowy sprzęt i nadać odpowiednie uprawnienia, co pozwoli im na wykonywanie ich obowiązków zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Przede wszystkim:

a) certyfikowani funkcjonariusze kontrolujący dysponują kartami kontrolnymi, umożliwiającymi uzyskanie dostępu do danych zarejestrowanych w tachografie i na kartach do tachografów, w tym na karcie warsztatowej;

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

b) *certyfikowani funkcjonariusze kontrolujący dysponują odpowiednimi zharmonizowanymi narzędziami i oprogramowaniem posiadającym homologację typu, które umożliwiają odczytywanie plików z danymi przyrządu rejestrującego i kart do tachografów, a także dokonywanie szybkiej analizy takich plików z danymi i wydruków pochodzących z tachografów cyfrowych w połączeniu z wykresówkami pochodzącymi z tachografów analogowych.*

2. *Jeżeli w wyniku kontroli certyfikowani funkcjonariusze kontrolujący znajdują dowody pozwalające podejrzewać, że dokonano oszustwa, są oni upoważnieni do skierowania pojazdu do upoważnionego warsztatu w celu przeprowadzenia dodatkowych badań i ustalenia przede wszystkim tego, czy:*

a) *tachograf działa poprawnie;*

b) *tachograf poprawnie rejestruje i przechowuje dane; oraz*

c) *parametry kalibracyjne są prawidłowe.*

3. *Certyfikowani funkcjonariusze kontrolujący są uprawnieni do polecenia upoważnionemu warsztatowi przeprowadzenia badania, o którym mowa w ust. 2, i szczegółowych badań służących zbadaniu obecności urządzeń manipulacyjnych. W przypadku wykrycia urządzeń manipulacyjnych, sprzęt ten, w tym samo urządzenie, przyrząd rejestrujący lub jego elementy oraz karta kierowcy mogą zostać usunięte z pojazdu i wykorzystane jako dowód zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi postępowania z takimi dowodami.*

4. *Certyfikowani funkcjonariusze kontrolujący korzystają z możliwości kontrolowania tachografów i kart kierowców, które znajdują się w siedzibie przedsiębiorstwa podczas przeprowadzania kontroli w tym miejscu.*

5. *Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 39 w celu opracowywania specyfikacji technicznych i funkcjonalnych dotyczących sprzętu, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. [Popr. 103]*

Artykuł 35

Szkolenie funkcjonariuszy kontrolujących

1. *Państwa członkowskie zapewniają odpowiedni stopień przeszkolenia funkcjonariuszy kontrolujących na potrzeby analizy zarejestrowanych danych i kontroli urządzeń rejestrujących.*

2. *Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wymogach w zakresie szkoleń dla funkcjonariuszy kontrolujących do ... +*

2a. *Komisja przyjmuje decyzje w celu ustanowienia wspólnego systemu szkoleń funkcjonariuszy kontrolujących w terminie 12 miesięcy od ... ++. [Popr. 104]*

3. *Komisja przyjmuje ~~decyzje dotyczące metodyki~~ metodykę szkoleń wstępnych i ustawicznych dla funkcjonariuszy kontrolujących, w tym szkoleń z zakresu technik kontroli ukierunkowanych, wykrywania urządzeń manipulacyjnych i oszustw. Metodologię tę opiera się na wytycznych w sprawie wspólnej wykładni niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w celu zapewnienia we wszystkich państwach członkowskich jednolitej analizy danych zarejestrowanych przez tachograf. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą ~~doradczą~~ sprawdzającą, o której mowa w art. 40 ust. 23. [Popr. 105]*

+ Data: 6 miesięcy po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia

++ Data: 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

3a. Do dnia ... + funkcjonariusze kontrolujący zdają egzamin w celu uzyskania europejski certyfikat upoważniający do egzekwowania. Zharmonizowany system certyfikacji gwarantuje, że dysponują oni odpowiednimi umiejętnościami, pozwalającymi na skuteczne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności w art. 34a. [Popr. 106]

3b. Komisja podejmuje decyzje dotyczące wymogów i zakresu egzaminu, o którym mowa w ust. 3a niniejszego artykułu. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 40 ust. 3. [Popr. 107]

3c. Co dwa lata Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie liczby funkcjonariuszy kontrolujących, którzy odbyli szkolenie w poszczególnych państwach członkowskich i uzyskali europejski certyfikat upoważniający do egzekwowania. [Popr. 108]

Artykuł 35a

Bardzo poważne naruszenia

Poniższe naruszenia obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu, z uwagi na ich szczególne znaczenie i możliwe konsekwencje dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, są uznawane w ustawodawstwie państw członkowskich za bardzo poważne naruszenia:

- 1) W odniesieniu do obowiązków dotyczących instalacji tachografów: instalacja i użytkowanie tachografu bez homologacji typu.
- 2) W odniesieniu do obowiązków dotyczących użytkowania tachografów, karty kierowcy lub wykresówki:
 - a) użytkowanie tachografu, który nie spełnia wymogów związanych z kontrolą, o której mowa w art. 18;
 - b) użytkowanie tachografu, który nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany;
 - c) posługiwanie się kartą kierowcy, która nie jest ważna;
 - d) nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych;
 - e) posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej ważnej karty kierowcy;
 - f) posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną ważną kartą;
 - g) posługiwanie się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął;
 - h) dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej 365 dni;
 - i) używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy z nieczytelnymi danymi;
 - j) niepoprawne stosowanie wykresówek/kart kierowcy;

+ Data: 24 miesiące po dacie wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- k) *używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych;*
 - l) *niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach;*
 - m) *stosowanie nieprawidłowej wykresówki lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa).*
- 3) *W odniesieniu do obowiązku wprowadzania informacji: brak imienia i nazwiska na wykresówce.*
- 4) *W odniesieniu do obowiązku przedstawiania informacji:*
- a) *odmowa poddania się kontroli;*
 - b) *nieuzasadniony brak zapisów sporządzonych w danym dniu;*
 - c) *nieuzasadniony brak zapisów sporządzonych w poprzednich 28 dniach;*
 - d) *nieuzasadniony brak zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę;*
 - e) *nieuzasadniony brak zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni;*
 - f) *niedość okazania karty kierowcy;*
 - g) *niedość okazania wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni.*
- 5) *Awarie:*
- Niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego instalatora lub warsztat.*
- 6) *Ręczne zapisy na wydrukach:*
- a) *niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli tachograf nie działa lub działa w sposób wadliwy;*
 - b) *brak numeru karty kierowcy lub nazwiska lub numeru prawa jazdy na tymczasowej wykresówce;*
 - c) *brak formalnego zgłoszenia zaginięcia lub kradzieży karty kierowcy właściwym władzom państwa członkowskiego, w którym doszło do zaginięcia lub dokonano kradzieży.*
- 7) *W odniesieniu do oszustwa:*
- a) *falszowanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez tachograf lub kartę kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z tachografu;*

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- b) *manipulowanie tachografem, wykresówką, kartą kierowcy lub karta firmową, które prowadzi do sfalszowania danych lub informacji wydrukowanych;*
- c) *obecność w pojeździe urządzeń manipulacyjnych, które mogłyby zostać użyte w celu sfalszowania danych lub informacji wydrukowanych.* [Popr. 109]

Artykuł 36

Wzajemna pomoc

Państwa członkowskie zobowiązane są wspomagać się wzajemnie w wykonywaniu niniejszego rozporządzenia oraz w sprawdzaniu spełniania wymogów niniejszego rozporządzenia.

W ramach tej wzajemnej pomocy właściwe organy państw członkowskich w szczególności przesyłają sobie wszystkie dostępne informacje dotyczące naruszeń niniejszego rozporządzenia związanych z instalatorami i warsztatami, **rodzajów praktyk manipulacyjnych** oraz wszelkich kar nakładanych z tytułu takich naruszeń. [Popr. 110]

Artykuł 36a

Infolinia

Komisja uruchamia stronę internetową oraz ogólnounijną bezpłatną infolinię, na którą mogą dzwonić anonimowo kierowcy lub inne podmioty zainteresowane w celu zgłoszenia oszustwa podlegającego zakresowi niniejszego rozporządzenia. [Popr. 111]

Artykuł 37

Sankcje

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar nakładanych za naruszenia niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie konieczne środki, by zapewnić ich wykonywanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące. W przypadku warsztatów, które naruszyły przepisy niniejszego rozporządzenia, kary mogą obejmować unieważnienie upoważnienia i cofnięcie karty warsztatu.
2. Żadne z naruszeń niniejszego rozporządzenia nie może podlegać więcej niż jednej karze lub więcej niż jednemu postępowaniu.
3. Sankcje określone przez państwa członkowskie w odniesieniu do bardzo poważnych naruszeń ustanowionych w ~~dyrektywie 2009/5/WE~~ **art. 35a niniejszego rozporządzenia** należą do najwyższych kategorii sankcji mających zastosowanie w państwie członkowskim z tytułu naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego. [Popr. 112]
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar i sankcji do ... +. Powiadamiają Komisję o wszelkich późniejszych zmianach tych środków.

ROZDZIAŁ VIII

Przepisy końcowe

Artykuł 38

Dostosowanie do postępu technicznego

Komisja upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 39 na potrzeby dostosowywania do postępu technicznego załączników I, IB i II.

+ Data, od której stosuje się niniejsze rozporządzenie.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

Komisja przyjmuje szczegółowe specyfikacje, o których mowa w art. 4, 5 i 6, do ... +. Może ona przyjmować akty delegowane zgodnie z art. 39 w celu przedłużenia tego terminu, o ile w tym czasie dowiedzie, że odpowiednie urządzenie, które jest zgodne z wymaganymi specyfikacjami, nie zostało jeszcze udostępnione. [Popr. 125]

Artykuł 39

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych przekazuje się Komisji na warunkach określonych w niniejszym artykule.

2. ~~Przekazanie uprawnień, dokonuje~~ **Przekazanie uprawnień, Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych** o którym ~~których~~ mowa w art. ~~3g, 4, 5, 6 i 38~~ **3g, 4, 5, 6 i 38 34a**, ~~dokonuje~~ **przekazuje się Komisji** na czas ~~nieokreślony, począwszy od [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]~~ **okres pięciu lat od dnia ... ++. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnienia nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu. [Popr. 113]**

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. ~~3g, 4, 5, 6 i 38~~ **3g, 4, 5, 6 i 38 34a**, może **w dowolnym momencie** zostać ~~odwołane~~ **cofnięte** przez Parlament Europejski lub ~~przez Radę w każdym momencie.~~ Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna od następnego dnia po opublikowaniu decyzji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek aktów delegowanych już obowiązujących. [Popr. 114]

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o nim równocześnie Parlament Europejski i Radę.

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. ~~3g, 4, 5, 6 i 38~~ **3g, 4, 5, 6 i 38 34a** wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w ciągu dwóch miesięcy od zawiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady lub jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o dwa miesiące. [Popr. 115]

Artykuł 40

Komitet

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu jeżeli – przed upływem terminu na wydanie opinii – zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to większość zwykła członków komitetu.

+ **Data: dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.**

++ **Data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, jeżeli – przed upływem terminu na wydanie opinii – zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to większość zwykła członków komitetu.

Artykuł 41

Forum ds. tachografów

1. Forum ds. tachografów ustanawia się w celu wspierania dialogu w zakresie kwestii technicznych dotyczących ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** w gronie ekspertów z państw członkowskich i państw trzecich, które używają ~~urządzeń rejestrujących~~ **tachografów** zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).

2. Państwa członkowskie powołują eksperta do Forum ds. tachografów.

3. Forum ds. tachografów jest otwarte na uczestnictwo ekspertów z zainteresowanych państw spoza UE, które są stronami umowy AETR.

4. Zainteresowane strony, przedstawiciele producentów samochodów, producenci tachografów i partnerzy społeczni są zapraszani do udziału w Forum ds. tachografów.

5. Forum ds. tachografów przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

6. Posiedzenia Forum ds. tachografów zwołuje się co najmniej raz w roku.

Artykuł 42

Powiadomienie o środkach krajowych

Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem, nie później niż 30 dni od daty przyjęcia tych przepisów, a po raz pierwszy ~~[12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]~~ ... +

(*) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

(**) Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

(***) Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27.

(****) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

(*****) Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.”

2) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w rozdziale I Definicje skreśla się pkt b),

b) w rozdziale III c) w pkt 4.1 odniesienie do „art. 15 ust. 3, b), c) oraz d) tiret drugie rozporządzenia” otrzymuje brzmienie „art. 30 ust. 5 lit. b), c) oraz d) tiret drugie rozporządzenia”,

+ Data: 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- c) w rozdziale III c) w pkt 4.2 odniesienie do „art. 15 niniejszego rozporządzenia” otrzymuje brzmienie „art. 30 niniejszego rozporządzenia”,
- d) w rozdziale IV a) w pkt 1 akapit trzeci odniesienie do „art. 15 ust. 5 niniejszego rozporządzenia” otrzymuje brzmienie „art. 30 ust. 6 niniejszego rozporządzenia”.
- 3) W załączniku IB wprowadza się następujące zmiany:
- a) w rozdziale I Definicje, skreśla się punkty l), o), t), y), ee), kk), oo) i qq);
- b) w rozdziale VI wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w akapicie pierwszym odniesienie do „art. 12 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 2135/98” otrzymuje brzmienie „art. 24 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85”,
- (ii) skreśla się sekcję 1 „Zatwierdzanie instalatorów lub warsztatów”;
- c) w rozdziale VIII pkt 271 odniesienie do „art. 5 niniejszego rozporządzenia” otrzymuje brzmienie „art. 8 niniejszego rozporządzenia”.

Artykuł 2

W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadza się następujące zmiany:

-1). *Art. 2 ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:*

„(a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,8 tony; lub”. [Popr. 134]

-1a). *w art. 3 dodaje się punkt w brzmieniu:*

„(aa) pojazdy lub zespoły pojazdów używanych do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, które to pojazdy są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz wyłącznie pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;” [Popr. 126 + 135]

-1b) *W art. 7 dodaje się akapit w brzmieniu:*

„Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 i 2 kierowca zajmujący się przewozem osób po czteroipółgodzinnym czasie prowadzenia pojazdu robi co najmniej 45-minutową przerwę. Taka przerwa może być zastąpiona większą liczbą krótszych przerw wynoszących po co najmniej 15 minut.” [Popr. 127]

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

-1c) W artykule 8 ustęp 6a otrzymuje brzmienie:

„6a. W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca, którego definicja w przewozie osób jest zgodna z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku przewozów drogowych (*), może zmienić tygodniowy okres odpoczynku na 12 kolejno następujących po sobie 24-godzinnych okresów, po tym jak wykorzystał uprzednio regularny tygodniowy okres odpoczynku, na następujących warunkach:

- a) zgodnie z przepisem dotyczącym wyłączenia kierowca wykorzystuje jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku;
- b) w ciągu czterech tygodni kierowca musi wykorzystać łącznie 140 godzin tygodniowego okresu odpoczynku. [Popr. 128]

(*) Dz.U. L 300, 14.11.2009, s. 88.”

(1) W artykule 13 ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

„1. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1, każde Państwo Członkowskie może wprowadzić wyjątki od przepisów art. 5–9 i uzależnić te wyjątki od spełnienia indywidualnych warunków na swoim terytorium lub, w porozumieniu z zainteresowanymi Państwami, na terytorium innego Państwa Członkowskiego, mające zastosowanie do następujących przewozów wykonywanych:

- (a) pojazdami będącymi własnością organów publicznych, lub wynajmowanymi przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych;
- (b) pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa;
- (c) ciągnikami rolniczymi i leśnymi używanymi w działalności rolniczej lub leśnej, w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem lub użytkownikiem takiego pojazdu;
- (d) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi **do doręczania przesyłek pocztowych**. Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu ~~50~~ **100** km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy; [Popr. 117]
- (e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem, lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;
- (f) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu ~~50~~ **100** km od bazy przedsiębiorstwa, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 tony;
- (g) pojazdami używanymi do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;

Wtorek, 3 lipca 2012 r.

- (h) pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, **budową**, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych; [**Popr. 118**]
- (i) pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niezarobkowego przewozu osób;
- (j) specjalistycznymi pojazdami do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek;
- (k) specjalnie wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;
- (l) pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych ~~oraz i/lub~~ odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce; [**Popr. 119**]
- (m) specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;
- (n) pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- (o) pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe;
- (p) pojazdami wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni w promieniu do 50 km.
- (q) **pojazdami używanymi w transporcie budowlanym do dostarczania lub odbioru materiałów budowlanych**

[**Popr. 120**]

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ~~roku po jego wejściu w życie~~ ... (*)

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) Data: 12 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.