



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 19.7.2011  
KOM(2011) 451 wersja ostateczna

2011/0196 (COD)

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające 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)

{SEK(2011) 947 wersja ostateczna}  
{SEK(2011) 948 wersja ostateczna}

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### 1.1. Podstawa i cele

Tachografy odgrywają kluczową rolę w kontroli przestrzegania przepisów dotyczących czasów prowadzenia pojazdu przez zawodowych kierowców w transporcie drogowym i ich okresów odpoczynku. Przyczyniają się one do poprawy bezpieczeństwa, warunków pracy kierowców i uczciwej konkurencji wśród przewoźników drogowych. Zwiększenie opłacalności stosowania tachografów jest jednym z zasadniczych elementów strategii Komisji mającej na celu dalszą integrację rynku przewozów towarowych, co zostało zasygnalizowane w białej księdze dotyczącej transportu z dnia 28 marca 2011 r.<sup>1</sup>

Od 1970 r. UE reguluje kwestie instalacji i użytkowania tachografów. Obecnie obowiązujące przepisy dotyczące urządzeń rejestrujących wynikają z rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym<sup>2</sup>. Rozporządzenie to ustanawia normy techniczne i przepisy dotyczące użytkowania, homologacji typu, instalacji i kontroli tachografów. Określono w nim zakres obowiązków prawnych dla producentów i organów publicznych, a także dla przewoźników i kierowców. Rozporządzenie to zostało już dziesięć razy dostosowane do postępu technicznego w drodze procedury komitetowej.

Obecnie dwa rodzaje tachografów są użytkowane przez około 900 000 przedsiębiorstw transportowych i 6 milionów kierowców. Oprócz tachografu cyfrowego, wprowadzonego w pojazdach zarejestrowanych po dniu 1 maja 2006 r., od 1985 r. w starszych pojazdach użytkowany jest tachograf analogowy.

Celem załączonego wniosku jest zmiana rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 zmierzająca do usprawnienia systemu tachografów. Wnioskowi towarzyszy komunikat, który został jednocześnie przekazany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, określający pozostałe działania konieczne dla uzyskania pełnej skuteczności środków załączonego wniosku lub ich uzupełnienia.

#### 1.2. Poruszany problem

W przypadku znacznej części pojazdów kontrolowanych przez policję lub funkcjonariuszy organów egzekwujących doszło do naruszeń przepisów socjalnych. Około jedna czwarta tych zdarzeń dotyczyła naruszenia przepisów odnoszących się do tachografów. W dowolnym momencie po drogach sieci transeuropejskiej porusza się kilka tysięcy samochodów ciężarowych z przestawionymi tachografami lub nieważnymi kartami. Takie naruszenie obowiązków dotyczących minimalnych okresów odpoczynku skutkuje zmęczeniem kierowców, które według szacunków powoduje wzrost społecznych kosztów wypadków wynoszący 2,8 miliarda EUR rocznie. Ponadto podmioty łamiące prawo uzyskują nieuzasadnioną przewagę konkurencyjną, co ma negatywny wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego i jest przyczyną poważnych konsekwencji zdrowotnych dla kierowców.

---

<sup>1</sup> COM(2011)144 wersja ostateczna.

<sup>2</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

Istnieje również możliwość dalszej poprawy sposobu, w jaki tachograf (cyfrowy) ułatwia pracę kierowców i wspiera efektywność transportu.. Mimo że wprowadzenie tachografu cyfrowego zmniejszyło już znacznie obciążenia administracyjne w odniesieniu do różnych zainteresowanych stron, koszty przestrzegania przepisów, szacowane na około 2,7 miliarda EUR, są w dalszym ciągu zbyt wysokie.

Celem wniosku jest zatem lepsze egzekwowanie przepisów socjalnych i zmniejszenie zbędnych obciążeń administracyjnych poprzez rozwijanie elementów technicznych tachografu i zwiększanie efektywności.

### **1.3. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami UE**

Wniosek jest zgodny z polityką ogłoszoną przez Komisję w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego obszaru transportowego – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>3</sup>. Został on wyraźnie wskazany jako część inicjatywy 6 dotyczącej drogowego transportu towarów<sup>4</sup>.

Wniosek przyczynia się również do realizacji Planu działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych<sup>5</sup> oraz dyrektywy 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu<sup>6</sup>.

Wniosek uwzględnia również Kartę praw podstawowych Unii Europejskiej, w szczególności prawo do poszanowania życia prywatnego i rodzinnego (art. 7), prawo do ochrony danych osobowych (art. 8), wolność prowadzenia działalności gospodarczej (art. 16) i zasadę legalności oraz proporcjonalności kar do czynów zabronionych pod groźbą kary (art. 49), a także zakaz ponownego sądenia lub karania w postępowaniu karnym za ten sam czyn zabroniony pod groźbą kary (art. 50).

## **2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW**

### **2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W okresie od grudnia 2009 r. do marca 2010 r. Komisja przeprowadziła konsultacje publiczne z zainteresowanymi stronami. Uwzględniając techniczny charakter tematyki, udział w konsultacjach był stosunkowo liczny: różne zainteresowane strony przedstawiły 73 propozycje, a większość z nich była na wysokim poziomie.

Większość zainteresowanych stron domagała się usprawnień tachografu cyfrowego zamiast jego zastąpienia urządzeniami rejestrującymi innego typu. Prawie wszystkie zainteresowane strony wyraziły opinię, iż konieczna jest harmonizacja kryteriów dotyczących urządzeń rejestrujących na szczeblu UE. Procedurę homologacji typu dla tachografów uznano za zadowalającą. Prawie wszystkie zainteresowane strony stwierdziły, że należy utrzymać lub

---

<sup>3</sup> COM(2011)0144 wersja ostateczna.

<sup>4</sup> Zob. sekcja 1.1. (Jednolity europejski obszar transportu) załącznika I do białej księgi, COM(2011)0144 wersja ostateczna.

<sup>5</sup> Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie [COM(2008)886], obszar działania nr 4.

<sup>6</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1-13.

podnieść poziom zabezpieczeń. Przedstawiono szereg pomysłów zmierzających do zmniejszenia kosztów urządzeń rejestrujących lub ich lepszego wykorzystania, np. połączenie karty kierowcy z prawem jazdy; pomysły te zostały następnie poddane analizie w ocenie skutków.

## **2.2. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

W odniesieniu do wszystkich spraw związanych z urządzeniami rejestrującymi Komisja utrzymuje stały kontakt z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami poprzez komitet ustanowiony na mocy rozporządzenia (EWG) nr 3821/85. Posiedzenia komitetu odbywają się zwykle raz do roku. Przedstawiciele najważniejszych zainteresowanych stron uczestniczą w posiedzeniach komitetu w roli obserwatorów. Są to m.in. instytucje kontrolne i organy policyjne, a także producenci. Komisja podjęła szereg inicjatyw stanowiących podstawę przygotowania wniosku.

Trwające dwa lata szeroko zakrojone konsultacje, uwzględniające najważniejsze zainteresowane strony, były współfinansowane przez Komisję<sup>7</sup>.

Wspólne Centrum Badawcze (JRC) dokonało oceny obecnej podatności tachografu cyfrowego na nadużycia i możliwości jego kontroli. JRC przedstawiło również Komisji sprawozdanie dotyczące scenariuszy technicznych na potrzeby rozwoju tachografu cyfrowego.

W dniu 26 maja 2010 r. przeprowadzono konsultacje z komitetem ds. sektorowego dialogu społecznego w dziedzinie transportu drogowego. Dnia 8 lipca 2010 r. europejscy partnerzy społeczni uzgodnili wspólne oświadczenie dotyczące rewizji rozporządzenia w sprawie tachografów cyfrowych i fakt ten został uwzględniony podczas przygotowywania niniejszego wniosku<sup>8</sup>.

W celu przygotowania oceny skutków wykonawca zewnętrzny powołał panel ekspertów, w którego skład wchodził m.in. przedstawiciele stowarzyszeń transportu drogowego, związków zawodowych pracowników transportu drogowego, organów egzekwujących i organów udzielających homologacji typu, organów wydających karty, producentów samochodów oraz producentów tachografów. Panel ekspertów przeprowadził przegląd dokumentów przygotowanych przez wykonawcę oraz wziął udział w warsztatach, podczas których dokonano przeglądu i omówienia projektu sprawozdania końcowego wykonawcy.

## **2.3. Ocena skutków**

Konsultacje z ekspertami oraz sprawozdania ekspertów dotyczące tematu wniosku umożliwiły Komisji określenie szerokiego zestawu indywidualnych środków, które mogą z dużym prawdopodobieństwem przyczynić się do rozwiązania określonych problemów. Po tym etapie nastąpiła wstępna selekcja potencjalnych środków.

Następnie zostały opracowane pakiety strategiczne przedstawiające realne warianty polityki na potrzeby realizacji celów. Pakiety strategiczne były konieczne, gdyż z perspektywy zabezpieczeń, wiarygodność systemu zależy od zabezpieczeń jego wielu elementów, a także ponieważ konieczne były różne procedury legislacyjne (procedura komitetowa albo procedura współdecyzji). Pakiety strategiczne można podsumować w następujący sposób:

---

<sup>7</sup> Analiza SMART.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/employment\\_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903](http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903).

Pakiet strategiczny 1 (PS1) to pakiet środków technicznych, który ma po prostu na celu usprawnienie obecnego tachografu i obejmuje następujące środki:

- plomby lepszej jakości,
- lepszy interfejs z użytkownikami,
- lepiej zabezpieczoną technikę szyfrowania.

Pakiet strategiczny 2 (PS2) to również pakiet środków technicznych, które jednak znacznie rozszerzają funkcjonalność tachografu cyfrowego, co stanowiłoby krok na drodze do nowego typu tachografu cyfrowego:

- ulepszone funkcje tachografu (rejestracja automatyczna i ręczna),
- komunikacja bezprzewodowa na potrzeby kontroli drogowych,
- zharmonizowany interfejs z innymi aplikacjami.

Pakiet strategiczny 3 (PS3) zawiera wyłącznie środki pozatechniczne:

- bardziej wiarygodne warsztaty,
- utrudnienie oszustw dotyczących kart kierowcy,
- lepszy poziom szkoleń dla funkcjonariuszy kontrolujących,
- minimalny poziom harmonizacji sankcji,
- znowelizowane przepisy dotyczące użytkowania.

Pakiet strategiczny 4 (PS4) stanowi kombinację środków technicznych oraz środków ukierunkowanych na udoskonalenie systemu (PS2 + PS3).

Z perspektywy skuteczności, PS4 jest zdecydowanie najbardziej atrakcyjny i daje największe możliwości realizacji dwóch celów szczegółowych. Jak jednak wynika z analizy spójności, PS4 wiąże się także z największymi kompromisami między pozytywnymi skutkami gospodarczymi i społecznymi z jednej strony, a wpływem budżetu na organy publiczne z drugiej strony. W kategoriach spójności najwyższą pozycję zajmuje PS1. Ostatnim aspektem jest fakt, że PS4 jest najdroższy pod względem koniecznych inwestycji, natomiast PS1 jest najtańszy i najłatwiejszy do realizacji, ponieważ można go przyjąć bez konieczności stosowania normalnej procedury ustawodawczej.

Uwzględniając wszystkie powyższe aspekty oraz brak pełnej analizy kosztów i korzyści, można stwierdzić, że pozytywne efekty PS4 zdecydowanie przewyższają jego koszty. Potencjał zmniejszenia obciążeń administracyjnych w ramach PS4 ma wartość 515,5 mln EUR, co znacznie przekracza całkowite koszty jego pełnej realizacji. Wykonana analiza wskazuje zatem, że pakiet strategiczny 4 powinien być preferowanym rozwiązaniem.

### **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

#### **3.1. Streszczenie proponowanych środków**

Dzięki rozporządzeniu, którego dotyczy wniosek, zostaną wprowadzone następujące kluczowe zmiany:

- Komunikacja na odległość z tachografem do celów kontroli (art. 5 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów): środek ten daje organom kontrolnym pewne podstawowe wskazania w zakresie przestrzegania przepisów przed zatrzymaniem pojazdu do kontroli drogowej. Przedsiębiorstwa spełniające wymogi przepisów unikną zbędnych kontroli drogowych, a tym samym skorzystają z dalszego zmniejszenia obciążeń administracyjnych.
- Połączenie funkcji kart kierowcy z prawem jazdy (art. 27 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów): poprzez połączenie karty kierowcy z prawem jazdy środek ten przyczyni się do zwiększenia poziomu zabezpieczenia systemu, ponieważ kierowcy będą mniej skłonni do popełniania oszustw z użyciem swoich praw jazdy. Przyczyni się on również do znacznego obniżenia obciążeń administracyjnych. Środek ten wymaga niewielkich zmian dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy. Odpowiedni wniosek jest opracowywany jednocześnie z niniejszym rozporządzeniem. Komisja przekaze go Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w najkrótszym możliwym terminie.
- Automatyczne rejestrowanie dokładnej lokalizacji poprzez GNSS (art. 4 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów): ten przepis zapewni organom kontrolnym więcej informacji na potrzeby kontroli przestrzegania przepisów socjalnych. Dzięki automatycznemu rejestrowaniu pomoże on również zmniejszyć obciążenia administracyjne.
- Zapewnienie integracji tachografu cyfrowego z inteligentnymi systemami transportowymi (art. 6 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów): dzięki zapewnieniu zharmonizowanego i znormalizowanego interfejsu tachografu inne aplikacje inteligentnych systemów transportowych będą miały łatwiejszy dostęp do danych rejestrowanych i tworzonych przez tachograf cyfrowy.
- Zwiększenie wiarygodności warsztatów (rozdział IV, w szczególności art. 19 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów): dzięki wzmocnieniu ram prawnych dotyczących upoważniania warsztatów, np. przy pomocy systemu regularnych niezapowiedzianych audytów i zapobieganiu konfliktom interesów, zwiększy się wiarygodność warsztatów, a ryzyko oszustw i manipulacji ulegnie zmniejszeniu.
- Minimalny poziom harmonizacji sankcji (art. 37 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów): taka minimalna harmonizacja zapewni ustanowienie w przepisach krajowych najwyższej kategorii kar za naruszenia przepisów dotyczących

tachografów, zaklasyfikowanych w ustawodawstwie UE jako „bardzo poważne naruszenia”<sup>9</sup> i jako „najpoważniejsze naruszenia”<sup>10</sup>.

- Szkolenie funkcjonariuszy kontrolujących (art. 35 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów): w rozporządzeniu zostanie nałożony na państwa członkowskie obowiązek odpowiedniego szkolenia funkcjonariuszy kontrolujących odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli urządzeń rejestrujących.
- Zakres rozporządzenia (WE) nr 561/2006<sup>11</sup> (art. 2): przepis dotyczący wyłączenia niektórych pojazdów z obowiązku używania tachografów jest zaleceniem Grupy Wysokiego Szczebla Niezależnych Partnerów ds. Obciążeń Administracyjnych pod przewodnictwem Edmunda Stoibera. Pomoże on zmniejszyć obciążenia administracyjne dla tych podmiotów gospodarczych, które w większości należą do kategorii MŚP.

Nowelizacja rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 stanowi również okazję do aktualizacji i uproszczenia tekstu rozporządzenia, np. poprzez przedstawienie klarownych definicji (art. 2 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów), usprawnienie pracy ekspertów dzięki włączeniu ekspertów z państw spoza UE, które stosują tachografy cyfrowe (art. 41 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów) oraz wprowadzenie bezpośredniego odniesienia do przepisów dotyczących ochrony danych (art. 34 przyszłego rozporządzenia w sprawie tachografów).

### **3.2. Podstawa prawna**

Podstawa prawna niniejszego wniosku jest taka sama jak w przypadku obowiązującego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, a mianowicie art. 91 TFUE.

### **3.3. Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie, o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie z następujących względów. Charakter transportu drogowego jest coraz bardziej ponadnarodowy. Międzynarodowy transport drogowy towarów stanowił około jedną trzecią (lub 612 mld tkm) transportu drogowego towarów w UE w 2006 r. Przepisy socjalne w tej dziedzinie zostały zharmonizowane na poziomie UE rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, a weryfikacja przestrzegania tych przepisów wymaga urządzeń rejestrujących interoperacyjnych w państwach członkowskich. Uwzględniając coraz bardziej ponadnarodowy charakter transportu drogowego towarów w UE oraz zharmonizowane

---

<sup>9</sup> Dyrektywa Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. zmieniająca 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, Dz.U. L 29 z 31.1.2009, s. 45-50.

<sup>10</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE, Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51.

<sup>11</sup> Rozporządzenie (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 oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

przepisy socjalne, powrót do regulacji urzędów rejestrujących na poziomie krajowym przyniosłyby efekty odwrotne od zamierzonych.

### **3.4. Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Całościowe cele wniosku obejmują poprawę sprawności i skuteczności systemu tachografów. Proponowane środki są proporcjonalne w stosunku do realizacji takich celów, ponieważ spowodują zmniejszenie obciążeń administracyjnych i kosztów związanych z użytkowaniem tachografów przez kierowców, przedsiębiorstwa i organy kontrolne. Nie wykraczają one poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tych celów.

### **3.5. Wybór instrumentu**

Ponieważ wniosek dotyczy zmiany rozporządzenia, jako instrument również wybrano rozporządzenie. Obecnie proponuje się jedynie zmiany artykułów rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85, nie zaś jego załączników technicznych. Po przyjęciu niniejszego rozporządzenia zmieniającego tekst aktu prawnego, wraz z załącznikami, zostanie skonsolidowany w drodze procedury kodyfikacji.

### **3.6. Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i z tego względu powinien objąć także Europejski Obszar Gospodarczy.

## **4. WPLYW NA BUDŻET**

Wniosek nie wprowadza dodatkowego obciążenia dla budżetu UE.

## **5. UPROSZCZENIE**

Niniejsza inicjatywa przyczynia się do realizacji celów polegających na uproszczeniu. Jest ona objęta zakresem programu działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych w Unii Europejskiej i stanowi kontynuację propozycji popieranych przez Grupę Wysokiego Szczebla Niezależnych Partnerów ds. Obciążeń Administracyjnych pod przewodnictwem Edmunda Stoibera. Wniosek umożliwia zatem zwolnienie niektórych przedsiębiorstw krajowych z obowiązku używania tachografów w przypadku przewozów w promieniu 100 km zgodnie z zapowiedzią Komisji zawartą w komunikacie – Program działań na rzecz zmniejszenia obciążeń administracyjnych w UE – Sektorowe plany zmniejszenia obciążeń i działania w 2009 r.<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> COM(2009)544 wersja ostateczna.



Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**zmieniające 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<sup>13</sup>,  
uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>14</sup>,  
po konsultacji z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych,  
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,  
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym<sup>15</sup> ustanawia przepisy dotyczące budowy, instalacji, użytkowania oraz sprawdzania urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym. Kilkukrotnie wprowadzono do niego znaczne zmiany, a zatem jego główne przepisy należy uprościć i przeorganizować w celu zapewnienia większej przejrzystości.
- (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

---

<sup>13</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>14</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>15</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85<sup>16</sup>. 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 oraz ograniczenia obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw transportowych, przy jednoczesnym poszanowaniu celów tego rozporządzenia, należy zrewidować maksymalne dopuszczalne odległości określone w art. 13 lit. d), f) i p).
- (5) Rejestrowanie danych dotyczących umiejscowienia ułatwia weryfikację czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku w celu wykrycia nieprawidłowości i oszustw. Wykorzystanie urządzeń rejestrujących połączonych z globalnym systemem nawigacji satelitarnej 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 nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG<sup>17</sup> nałożono na państwa członkowskie wymóg wykonywania minimalnej liczby kontroli drogowych. Komunikacja na odległość pomiędzy urządzeniami rejestrującymi 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 w celu zagwarantowania interoperacyjności z aplikacjami ITS.
- (8) Zabezpieczenie urządzeń rejestrujących i ich systemów jest kwestią kluczową z punktu widzenia zapewnienia wiarygodności wygenerowanych danych. Producenci powinni zatem projektować, testować i poddawać ciągłym przeglądom urządzenia w ciągu ich całego cyklu życia w celu wykrywania luk w zakresie zabezpieczeń, zapobiegania im i ich ograniczania.
- (9) Badania eksploatacyjne 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.

---

<sup>16</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

<sup>17</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35.

- (10) Instalatorzy i warsztaty odgrywają istotną rolę w zabezpieczeniu 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 urządzeń rejestrujących byłby bardziej niezawodny i skuteczny, gdyby w przyszłości 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.
- (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.
- (14) Funkcjonariusze kontrolujący mają nieustannie do czynienia z wyzwaniem, których źródłem są zmiany 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 urządzeń rejestrujących oraz opracowywanie technologii na potrzeby rejestrowania danych dotyczących umiejscowienia, komunikacji na odległość oraz interfejsów z inteligentnymi systemami transportowymi 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<sup>18</sup> 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<sup>19</sup>.
- (16) Aby zapewnić uczciwą konkurencję na wewnętrznym rynku transportu drogowego i przekazać jasny komunikat kierowcom i przewoźnikom, państwa członkowskie powinny nakładać sankcje najwyższej kategorii w przypadku bardzo poważnych naruszeń (określonych w dyrektywie Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i

---

<sup>18</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31-50.

<sup>19</sup> Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37-47.

Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym<sup>20</sup>), bez uszczerbku dla zasady pomocniczości.

- (17) W wyniku dostosowań Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (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, stało się obowiązkowe dla pojazdów zarejestrowanych w sąsiednich państwach trzecich. Ponieważ zmiany urządzeń rejestrujących wprowadzane niniejszym rozporządzeniem bezpośrednio dotyczą tych państw, powinny one mieć możliwość udziału w dialogu dotyczącym kwestii technicznych. Należy zatem odpowiednio ustanowić Forum ds. tachografów.
- (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 inteligentnymi systemami transportowymi. Szczególnie ważne jest, aby 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<sup>21</sup>.
- (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 doradczą.
- (21) Procedurę sprawdzającą należy stosować na potrzeby przyjęcia specyfikacji w zakresie elektronicznej wymiany informacji dotyczących kart kierowców pomiędzy państwami członkowskimi.
- (22) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (EWG) nr 3821/85,

---

<sup>20</sup> Dz.U. L 29 z 31.1.2009, s. 45-50.

<sup>21</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13-18.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

*Artykuł 1*

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

1) Artykuły 1-21 otrzymują brzmienie:

## **„ROZDZIAŁ I**

### **Zasady i zakres stosowania**

*Artykuł 1*

*Przedmiot i zasada*

W niniejszym rozporządzeniu określono wymogi dotyczące budowy, instalacji, użytkowania i sprawdzania urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym w celu kontroli zgodności z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2002/15/WE<sup>22</sup> i dyrektywy 92/6/EWG<sup>23</sup>.

Urządzenia rejestrujące 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” oznaczają urządzenia przeznaczone do instalowania w pojazdach drogowych w celu automatycznego lub półautomatycznego pokazywania, rejestrowania, drukowania, zapamiętywania i wysyłania szczegółowych danych o ruchu takich pojazdów i o pewnych okresach pracy osób kierujących tymi pojazdami;
  - b) „przyrząd rejestrujący” oznacza urządzenie rejestrujące 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;

---

<sup>22</sup> Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35-39.

<sup>23</sup> Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27.

- c) „czujnik ruchu” oznacza część urządzenia rejestrującego dostarczającą sygnał przedstawiający prędkość pojazdu lub przebytą drogę;
- d) „karta do tachografów” oznacza inteligentną kartę przeznaczoną do użytku w urządzeniach rejestrujących umożliwiającą identyfikację przez urządzenia rejestrujące roli posiadacza karty oraz przesyłanie i zapamiętywanie danych;
- e) „wykresówka” oznacza kartę wkładaną do urządzenia rejestrującego, o którym mowa w załączniku I, przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenia znakujące zapisują w sposób ciągły informacje podlegające rejestracji;
- f) „karta kierowcy” oznacza kartę do tachografów, która identyfikuje kierowcę i umożliwia gromadzenie danych dotyczących czynności kierowcy, wydaną konkretnemu kierowcy przez organ państwa członkowskiego;
- 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 w celu odczytu, wydruku lub pobrania danych;
- h) „karta firmowa” oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego właścicielowi lub posiadaczowi pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące, która identyfikuje właściciela lub posiadacza i umożliwia pokazywanie, pobieranie i wydruk danych zapisanych w urządzeniu rejestrującym, które zostały wprowadzone przez właściciela lub posiadacza;
- i) „karta warsztatowa” oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego producentowi urządzenia rejestrującego, instalatorowi, producentowi pojazdu lub warsztatowi upoważnionemu przez to państwo członkowskie, która identyfikuje posiadacza karty i umożliwia sprawdzanie, kalibrację lub pobieranie danych z urządzenia rejestrującego;
- j) „dzienny okres pracy” oznacza okres obejmujący czas prowadzenia pojazdu, wszystkie pozostałe okresy pracy, okresy gotowości, przerwy w pracy i okresy odpoczynku nieprzekraczające dziewięciu godzin.

### *Artykuł 3*

#### *Zakres stosowania*

1. Urządzenia rejestrujące 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.
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.

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

## **ROZDZIAŁ II**

### **Inteligentne urządzenia rejestrujące**

#### *Artykuł 4*

#### *Rejestrowanie danych dotyczących umiejscowienia*

Należy rejestrować dane dotyczące umiejscowienia w celu umożliwienia identyfikacji punktu początkowego i końcowego dziennego okresu pracy. W tym celu pojazdy dopuszczone po raz pierwszy do ruchu [48 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] muszą być wyposażone w urządzenie rejestrujące połączone z globalnym systemem nawigacji satelitarnej (GNSS).

Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących uzupełniania załącznika I B szczegółowymi specyfikacjami technicznymi niezbędnymi w celu umożliwienia przetwarzania danych dotyczących umiejscowienia odbieranych z GNSS przez urządzenia rejestrujące.

#### *Artykuł 5*

#### *Komunikacja na odległość na potrzeby kontroli*

1. W celu ułatwienia przeprowadzania przez właściwe organy kontrolne ukierunkowanych kontroli drogowych urządzenia rejestrujące zainstalowane w pojazdach po raz pierwszy dopuszczonych do ruchu [48 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] muszą umożliwiać komunikację z tymi organami w trakcie ruchu takich pojazdów.
2. Komunikację z urządzeniami rejestrującymi nawiązuje się wyłącznie w razie potrzeby zgłoszonej przez urządzenia organów kontrolnych. Podlega ona zabezpieczeniu w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych.
3. Dane przesyłane w trakcie komunikacji ograniczają się do danych niezbędnych dla potrzeb ukierunkowanych kontroli drogowych. Nie przekazuje się danych dotyczących tożsamości kierowcy, czynności kierowcy oraz prędkości.

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.
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.
6. Właściciel lub posiadacz pojazdu jest odpowiedzialny za powiadomienie kierowcy o możliwości komunikacji na odległość.
7. Na podstawie przekazanych danych właściwy organ kontrolny może zdecydować o przeprowadzeniu kontroli pojazdu i urządzenia rejestrującego.
8. Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących uzupełniania załącznika I B szczegółowymi specyfikacjami technicznymi niezbędnymi dla potrzeb umożliwienia komunikacji na odległość pomiędzy urządzeniami rejestrującymi i właściwymi organami kontrolnymi określonymi w niniejszym artykule.

#### *Artykuł 6* *Inteligentne systemy transportowe*

1. Urządzenia rejestrujące, o których mowa w załączniku I B, muszą być interoperacyjne z aplikacjami inteligentnych systemów transportowych określonymi w art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu<sup>24</sup>.
2. Do celów ust. 1 pojazdy po raz pierwszy dopuszczone do ruchu [48 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia] muszą być wyposażone w urządzenie rejestrujące posiadające zharmonizowany interfejs umożliwiający wykorzystanie zarejestrowanych lub wygenerowanych danych przez aplikacje inteligentnych systemów transportowych.
3. Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących uzupełniania załącznika I B specyfikacjami dotyczącymi interfejsu, praw dostępu oraz wykazu danych, do których można uzyskać dostęp.

---

<sup>24</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s. 1.



## 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 wniosek o homologację typu UE przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki lub karty do tachografów.
2. Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe organów wyznaczonych zgodnie z ust. 1. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz wyznaczonych organów ds. homologacji typu.
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.
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, spełniających wymogi wymienione w załączniku I lub I B, pod warunkiem że państwo członkowskie ma możliwość sprawdzenia, czy określony produkt jest zgodny z homologowanym wzorem.

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

*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, zostało 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, powiadamiając 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 powiadamia 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, 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.
2. Właściwe organy każdego państwa członkowskiego umieszczają na świadectwie homologacji wzoru wykresówki typ lub typy urządzeń rejestrujących, 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 posiadających homologację typu*

Żadne państwo członkowskie nie może odmówić rejestracji pojazdu wyposażonego w urządzenie rejestrujące 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 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.
2. W tym celu producenci przedkładają niezależnemu podmiotowi oceniającemu, o którym mowa w art. 7 ust. 3, odpowiednią dokumentację do celów analizy luk w zakresie zabezpieczeń.
3. Niezależne podmioty oceniające wykonują 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.

*Artykuł 16*  
*Badania eksploatacyjne*

1. Państwa członkowskie mogą zatwierdzić badania eksploatacyjne urządzeń rejestrujących, 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 mogą dokonywać wyłącznie instalatorzy lub warsztaty upoważnieni do tego celu przez właściwe organy państw członkowskich zgodnie z przepisami art. 19.

2. Instalatorzy lub warsztaty plombują urządzenia rejestrujące po zweryfikowaniu prawidłowości ich działania, w szczególności po zweryfikowaniu, że żadne urządzenie manipulacyjne nie może naruszyć lub zmienić zarejestrowanych danych.
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, 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 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 .

#### *Artykuł 18* *Kontrole urządzeń rejestrujących*

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

Warsztaty sporządzają sprawozdanie z kontroli w przypadkach gdy konieczna była naprawa nieprawidłowego działania urządzenia rejestrującego, 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.

#### *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.
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. 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 % upoważnionych warsztatów.
4. Państwa członkowskie 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.
5. Właściwe organy państw członkowskich przesyłają Komisji wykazy upoważnionych instalatorów i warsztatów oraz kart 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 warszatom niewywiązującym się ze swoich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 20*  
*Karty warsztatowe*

1. Administracyjny okres ważności kart warsztatowych nie przekracza jednego roku.
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 od otrzymania wniosku przez właściwy organ.
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.
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, zwraca ją organom państwa członkowskiego, które wydało kartę oraz wskazuje powody jej zwrócenia.

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.
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,
  - numer prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach),
  - status karty kierowcy.

2. Komisja i państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienie wzajemnych połączeń rejestrów elektronicznych i ich dostępności w całej Unii.
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 dostęp do rejestru elektronicznego w celu kontroli statusu karty kierowcy.
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.

## **ROZDZIAŁ VI**

### **Użytkowanie urządzeń**

#### *Artykuł 28*

#### *Właściwe użytkowanie urządzeń rejestrujących*

1. Przedsiębiorstwo transportowe, właściciel pojazdu oraz kierowcy zapewniają poprawne działanie i odpowiednie stosowanie urządzenia rejestrującego i karty kierowcy, w przypadku gdy kierowca zobowiązany jest prowadzić pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku IB.
2. Zabrania się fałszowania, ukrywania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych w urządzeniu rejestrującym lub karcie kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z urządzenia rejestrującego, jak określono w załączniku IB. Jakakolwiek forma manipulowania urządzeniem rejestrującym, 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, 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.

#### *Artykuł 29* *Odpowiedzialność przewoźnika*

1. Przedsiębiorstwo przewozowe wydaje wystarczającą ilość wykresówek kierowcom pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem 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, 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.

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 do pełnej odpowiedzialności państwa członkowskie mogą uwzględniać wszelkie dowody potwierdzające, że przewoźnik nie może w uzasadniony sposób ponosić odpowiedzialności za popełnione naruszenia.

#### *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 zainstalowanego w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 5 lit. b) ppkt (ii) oraz (iii):
  - a) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I, 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, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące.

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.


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


Jeżeli w pojeździe wyposażonym w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I B, 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 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>25</sup>, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim;

---

<sup>25</sup> Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35.

(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.

7. Kierowca wprowadza w urządzeniu rejestrującym, o którym mowa w załączniku I B, 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.

Kierowcy nie muszą wprowadzać tych informacji, jeśli urządzenie rejestrujące 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, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące, 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, 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.
2. Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, o którym mowa w załączniku I B, 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.
3. Upoważniony funkcjonariusz kontrolujący może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące 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.

*Artykuł 33*  
*Procedury na wypadek wadliwego działania urządzeń*

1. W razie awarii lub wadliwego działania urządzenia rejestrującego, 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 naprawy dokonuje się w drodze.

Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami art. 37, mogą upoważnić właściwe organy do wydania zakazu używania pojazdu w przypadku, gdy awaria lub wadliwe działanie nie zostało naprawione zgodnie z akapitami pierwszym i drugim .

2. W czasie gdy urządzenie rejestrujące 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
  - a) na wykresówce bądź wykresówkach, lub
  - b) na tymczasowej wykresówce dołączanej do wykresówki lub karty kierowcy.

## **ROZDZIAŁ VII**

### **Ochrona danych, egzekwowanie i sankcje**

*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.

### *Artykuł 35*

#### *Szkolenie funkcjonariuszy kontrolujących*

1. Państwa członkowskie zapewniają odpowiedni stopień przeszkolenia funkcjonariuszy kontrolujących na potrzeby analizy zarejestrowanych danych i kontroli urzędów rejestrujących.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wymogach w zakresie szkoleń dla funkcjonariuszy kontrolujących do [6 miesięcy po dacie stosowania niniejszego rozporządzenia].
3. Komisja przyjmuje decyzje dotyczące metodyki szkoleń wstępnych i ustawicznych dla funkcjonariuszy kontrolujących. Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 40 ust. 2.

### *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 oraz wszelkich kar nakładanych z tytułu takich naruszeń.

### *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, odstraszające 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 określonych w dyrektywie 2009/5/WE należą do najwyższych kategorii sankcji mających zastosowanie w państwie członkowskim z tytułu naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego.
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar i sankcji do [data stosowania niniejszego rozporządzenia]. 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.

#### *Artykuł 39*

#### *Wykonywanie przekazanych uprawnień*

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych przekazuje się Komisji na warunkach określonych w niniejszym artykule.
2. Przekazania uprawnień, o którym mowa w art. 4, 5, 6 i 38, dokonuje się na czas nieokreślony, począwszy od [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4, 5, 6 i 38, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub 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.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o nim równocześnie Parlament Europejski i Radę.
5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. 4, 5, 6 i 38 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].

*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.

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 w gronie ekspertów z państw członkowskich i państw trzecich, które używają urządzeń rejestrujących zgodnie z Umową europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).
2. Państwa członkowskie delegują 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].

”

2) W załączniku I do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 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”,
- 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 do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 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:
  - (1) 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”,
  - (2) 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:

Promień „50 km”, o którym mowa w art. 13 ust. 1 lit. d), f) i p), otrzymuje brzmienie „100 km”.

#### *Artykuł 3*

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [rok po jego wejściu w życie].

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

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący*

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*