



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 19.7.2011  
COM(2011) 451 konč.

2011/0196 (COD)

Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta**

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2011) 947 konč.}

{SEC(2011) 948 konč.}

## **OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM**

### **1. OZADJE PREDLOGA**

#### **1.1. Razlogi in cilji**

Tahografi imajo ključno vlogo pri kontroli skladnosti s predpisi o času vožnje in počitka poklicnih voznikov v cestnem prometu. Prispevajo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu, pogojev dela voznikov in zagotavljanju lojalne konkurence med podjetji v dejavnosti cestnega prometa. Povečanje stroškovne učinkovitosti tahografov je eden od ključnih elementov strategije Komisije za nadaljnjo integracijo trga cestnega tovornega prometa ter povečanje varnosti, učinkovitosti in konkurenčnosti cestnega prometa, kakor je navedeno v beli knjigi o prometu z dne 28. marca 2011<sup>1</sup>.

EU regulira vgradnjo in uporabo tahografov od leta 1970. Sedanja zakonodaja, ki ureja tahografe, je Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu<sup>2</sup>. Uredba o tahografih določa tehnične standarde in opredeljuje pravila o uporabi, homologaciji, vgradnji in nadzoru tahografov. Opredeljuje vrsto zakonskih obveznosti za proizvajalce in organe, pa tudi za prevoznike in voznike. Ta uredba je bila že desetkrat prilagojena tehnološkemu napredku s postopkom komitologije.

Ta čas okrog 900 000 prevoznih podjetij in 6 milijonov voznikov uporablja dve vrsti tahografov. Poleg digitalnega tahografa, ki se vgrajuje v vozila, registrirana po 1. maju 2006, je od leta 1985 v uporabi analogni tahograf, ki se še vedno uporablja v starejših vozilih.

Priložen predlog je namenjen spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 s ciljem izboljšanja tahografskega sistema. K temu predlogu je priloženo Sporočilo, ki se hkrati pošlje Evropskemu parlamentu in Svetu in navaja druge ukrepe, potrebne za popolno učinkovitost ali dopolnitev ukrepov priloženega predloga.

#### **1.2. Obravnavana težava**

Ugotovljeno je, da velik del vozil, ki so jih pregledali nacionalna policija ali nadzorni uradniki, krši socialne predpise. Ugotovljeno je, da približno četrtnina teh vozil krši predpise o tahografu. V vsakem trenutku več tisoč težkih vozil vozi po vseevropskem omrežju s prirejenimi tahografi ali neveljavno tahografsko kartico. Takšno vztrajno neizpolnjevanje obveznosti glede najkrajšega časa počitka povzroča utrujenost voznikov, ki po oceni povečuje družbene stroške prometnih nesreč za skoraj 2,8 milijarde EUR letno. Neizpolnjevanje obveznosti zagotavlja tudi nedovoljeno konkurenčno prednost tistim, ki kršijo zakon, kar negativno vpliva na delovanje notranjega trga in ima hude posledice na zdravje voznikov.

Obstaja možnost za dodatno izboljšanje načina pomoči voznikom pri delu in podpiranje učinkovitosti prevozov, ki ju zagotavlja (digitalni) tahograf. Čeprav je uvedba digitalnega tahografa že močno zmanjšala upravne obremenitve za različne zainteresirane strani, je letni strošek skladnosti, ki je ocenjen na približno 2,7 milijard EUR, še vedno previsok.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 konč.

<sup>2</sup> UL L 370, 31.12.1985, str. 8

Zato je cilj predloga boljše izvrševanje socialnih predpisov in zmanjšanje nepotrebnih upravnih obremenitev z razvijanjem tehničnih vidikov tahografa in povečanjem učinkovitosti.

### **1.3. Skladnost z drugimi politikami in cilji EU**

Predlog ustreza politiki, ki jo je Komisija napovedala v svoji beli knjigi „Načrt za enotni evropski prometni prostor – Na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“<sup>3</sup>, in je posebej omenjena kot del pobude št. 6 o cestnem tovornem prometu.<sup>4</sup>

Predlog prispeva tudi k izvajanju Akcijskega načrta za inteligentne prometne sisteme (ITS)<sup>5</sup> ter Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza.<sup>6</sup>

Predlog upošteva tudi Listino Evropske unije o temeljnih človekovih pravicah, še zlasti pravico do spoštovanja zasebnega in družinskega življenja (člen 7), pravico do varstva osebnih podatkov (člen 8), svobodo gospodarske pobude (člen 16), načela zakonitosti in sorazmernosti kaznivih dejanj in kazni (člen 49) ter pravico, da se za isto kaznivo dejanje ne kaznuje dvakrat (člen 50).

## **2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA**

### **2.1. Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi**

Komisija je izvedla javno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi, ki je potekalo od decembra 2009 do marca 2010. Glede na tehnično temo je bila udeležba sorazmerno velika: od različnih zainteresiranih strani je prejela 73 prispevkov, ki so bili v glavnem visoke kakovosti.

Večina zainteresiranih strani je želela izboljšanje digitalnega tahografa, vendar ga ni želela nadomestiti s kakšno drugo vrsto nadzorne naprave. Skoraj vse zainteresirane strani so menile, da so za tahografe potrebna usklajena merila na ravni EU. Postopek homologacije za tahograf je bil ocenjen kot zadovoljiv. Skoraj vse zainteresirane strani so navedle tudi, da je treba zadržati ali celo povečati raven varnosti. Za znižanje stroškov tahografov in/ali izboljšanje njihove uporabe je bilo predlaganih več zamisli – na primer združitve vozniške kartice in vozniškega dovoljenja – ki so bile nato pregledane v oceni učinka.

### **2.2. Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija je bila prek odbora, ustanovljenega z Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85, v stalnem stiku z državami članicami in zainteresiranimi stranmi v zvezi z vsemi vprašanji, povezanimi s tahografi. Odbor se praviloma sestaja enkrat letno. Najpomembnejše zainteresirane strani sodelujejo v tem odboru kot opazovalci. To so inšpekcijske službe in politične organizacije ter proizvajalci. Komisija je dala tudi več pobud za pripravo ozadja za predlog.

---

<sup>3</sup> COM(2011) 0144 konč.

<sup>4</sup> Glejte oddelek 1.1 „Enotni evropski prometni prostor“ Priloge I k beli knjigi, COM(2011)0144 konč.

<sup>5</sup> Sporočilo Komisije: Akcijski načrt za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v Evropi [COM(2008)886], področje ukrepanja 4.

<sup>6</sup> UL L 207, 6.8.2010, str. 1–13.

Obsežno dvoletno posvetovanje, ki je povezalo najpomembnejše zainteresirane strani, je sofinancirala Komisija.<sup>7</sup>

Skupno raziskovalno središče (JRC) je ocenilo sedanje šibkosti in preverljivost digitalnega tahografa. Skupno raziskovalno središče je poročalo Komisiji o tehničnih scenarijih za nadaljnji razvoj digitalnega tahografa.

Posvet s sektorskim odborom za socialni dialog o cestnem prometu je bil 26. maja 2010. Dne 8. julija 2010 so se evropski socialni partnerji dogovorili o skupni izjavi o revidiranju uredbe o digitalnem tahografu, kar je bilo upoštevano pri pripravi tega predloga.<sup>8</sup>

Za pripravo ocene učinka je zunanji izvajalec oblikoval komisijo strokovnjakov, ki je vključevala predstavnike združenj dejavnosti cestnega prometa, zvez za cestni promet, izvršilne organe in organe za homologacijo, organe za izdajo kartic, proizvajalce vozil in proizvajalce tahografov. Komisija strokovnjakov je pregledala dokumente, ki jih je pripravil izvajalec, in se udeležila delavnice, na kateri so pregledali končni osnutek izvajalčevega poročila in razpravljali o njem.

### **2.3. Ocena učinka**

Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi in strokovna poročila o temi so Komisiji omogočila opredelitev številnih posameznih ukrepov, ki lahko obravnavajo ugotovljene probleme. Temu je sledil predhodni pregled možnih ukrepov.

Nato so bili oblikovani paketi politik, ki nudijo uspešne politične alternative za doseganje ciljev. Oblikovanje paketov politik je bilo potrebno, ker je z vidika varnosti zanesljivost sistema odvisna od varnosti številnih njegovih elementov in ker so potrebni različni zakonodajni postopki (postopek komitologije oziroma postopek s soodločanjem). Paketi politik se lahko povzamejo na naslednji način:

Paket politik 1 (PP1) je tehnični paket, ki je preprosto namenjen izboljšavam sedanje tahografske naprave in vključuje naslednje ukrepe:

- kakovostnejši pečati
- boljši vmesnik do uporabnikov
- varnejša tehnologija kodiranja

Tudi paket politik 2 (PP2) je paket tehnoloških ukrepov, ki pa bo znatno razširil funkcionalnosti digitalnega tahografa, kar bo privedlo do novega tipa digitalnih tahografov.

- izboljšane funkcije tahografa (avtomatsko in ročno zapisovanje)
- brezžična komunikacija za cestna preverjanja
- usklajeni vmesnik z drugimi aplikacijami inteligentnih prometnih sistemov

Paket politik 3 (PP3) vključuje samo netehnične ukrepe.

---

<sup>7</sup> Študija 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)

- zanesljivejše servisne delavnice
- otežitev goljufanja z vozniško kartico
- boljše usposabljanje inšpektorjev
- minimalna stopnja usklajenosti sankcij
- posodobljena pravila za uporabo

Paket politik 4 (PP4) je kombinacija tehničnih ukrepov in ukrepov za izboljšanje sistema (PP2+PP3).

Z vidika učinkovitosti je najprivlačnejši paket PP4, saj nudi najvišjo možno stopnjo doseganja dveh posebnih ciljev. Analiza skladnosti kaže, da PP4 predstavlja tudi najbolj kompromisne rešitve med pozitivnimi ekonomskimi in socialnimi učinki na eni strani in učinki na proračun javnih organov na drugi strani. Z vidika skladnosti je najvišje uvrščen PP1. PP4 je tudi najdražji z vidika potrebnih naložb, PP1 pa najcenejši in se najlažje izvaja, ker se lahko sprejme brez uporabe normalnega zakonodajnega postopka.

Ob upoštevanju vseh teh vidikov in ob odsotnosti celotne analize stroškov in koristi se zdi, da pozitivni učinki PP4 močno odtehtajo njegove stroške. Možnost zmanjšanja upravne obremenitve s PP4 znaša 515,5 milijona EUR in precej presega skupne stroške njegovega celotnega izvajanja. Zato opravljena analiza predlaga paket politik 4 kot prednostno možnost.

### **3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA**

#### **3.1. Povzetek predlaganih ukrepov**

S predlagano uredbo se uvajajo naslednje najpomembnejše spremembe:

- Komunikacija na daljavo od tahografa zaradi nadzora (člen 5 bodoče uredbe o tahografih): ta ukrep bo nadzornim organom zagotovil nekaj osnovnih kazalcev o skladnosti, preden ustavijo vozilo zaradi cestnega preverjanja. Podjetja, ki upoštevajo pravila, se bodo izognila nepotrebnim cestnim preverjanjem in bodo s tem deležna ugodnosti, ki izhajajo iz dodatnega zmanjšanja upravnih obremenitev.
- Združitev funkcionalnosti vozniške kartice z vozniškim dovoljenjem (člen 27 bodoče uredbe o tahografih): ta ukrep bo z združitvijo vozniške kartice in vozniškega dovoljenja povečal varnost sistema, ker bodo vozniki manj nagnjeni h goljufanju pri uporabi vozniškega dovoljenja. Znatno bo zmanjšal tudi upravne obremenitve. Ta ukrep zahteva manjše prilagoditve Direktive 2006/126/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o vozniških dovoljenjih. Ustrezeni predlog se pripravlja hkrati s to uredbo. Komisija ga bo poslala Evropskemu parlamentu in svetu, kakor hitro je mogoče.
- Avtomatsko zapisovanje natančnega kraja prek globalnega satelitskega navigacijskega sistema (člen 4 bodoče uredbe o tahografih): ta določba bo nadzornim organom zagotovila več informacij za preverjanje upoštevanja socialne zakonodaje. Ukrep bo z avtomatskim zapisovanjem prispeval tudi k zmanjšanju upravnih obremenitev.

- Zagotovitev vključevanja digitalnega tahografa v inteligentne prometne sisteme (člen 6 bodoče uredbe o tahografih): z zagotovitvijo usklajenega in standardiziranega vmesnika tahografa bodo podatki, ki jih zapisuje in izdeluje tahograf, lažje dosegljivi drugim aplikacijam inteligentnega prometnega sistema.
- Povečanje zanesljivosti servisnih delavnic (poglavje IV, zlasti člen 19 bodoče uredbe o tahografih): z okrepitvijo pravnega okvira za pooblaščenje servisnih delavnic, na primer s sistemom rednih in nenapovedanih revizij ter preprečevanjem navzkrižja interesov, se bo povečala zanesljivost servisnih delavnic in zmanjšalo tveganje glede goljufij in zlorab.
- Minimalna stopnja usklajenosti sankcij (člen 37 bodoče uredbe o tahografih): ta minimalna usklajenost zagotavlja, da se za kršitve predpisov o tahografih, ki jih zakonodaja EU uvršča med „zelo hude kršitve“<sup>9</sup> in „najhujše kršitve“<sup>10</sup>, uporablja najvišja kategorija kazni, predvidena z nacionalno zakonodajo.
- Usposabljanje inšpektorjev (člen 35 bodoče uredbe o tahografih): uredba bo od držav članic zahtevala, da za svoje inšpektorje, ki so odgovorni za preverjanje tahografov, zagotovijo ustrezno usposabljanje.
- Področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006<sup>11</sup> (člen 2): ta ukrep o izvzetju nekaterih vozil iz obveznosti uporabe tahografa je predlagala skupina neodvisnih zainteresiranih strani na visoki ravni za upravne obremenitve, ki ji predseduje g. Stoiber. Prispevala bo k zmanjšanju upravnih obremenitev za ta podjetja, ki so v glavnem mala in srednje velika podjetja (MSP).

Sprememba členov Uredbe Sveta (EGS) 3821/85 je tudi priložnost za posodobitev in poenostavitev besedila, na primer z navedbo jasnih opredelitev pojmov (člen 2 bodoče uredbe o tahografih), izboljšanjem učinkovitosti dela strokovnjakov z vključevanjem strokovnjakov iz držav, ki niso članice EU in uporabljajo digitalni tahograf (člen 41 bodoče uredbe o tahografih), ali z vključitvijo neposrednega sklicevanja na zakonodajo o varstvu podatkov (člen 34 bodoče uredbe o tahografih).

### **3.2. Pravna podlaga**

Pravna podlaga za ta predlog je enaka pravni podlagi za obstoječo Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85, in sicer člen 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

### **3.3. Načelo subsidiarnosti**

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če predlog ne spada v izključno pristojnost Evropske unije.

---

<sup>9</sup> Direktiva Komisije 2009/5/ES z dne 30. januarja 2009 o spremembi Priloge III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu, UL L 29, 31.1.2009, str. 45–50.

<sup>10</sup> Uredba (ES) št. 1071/2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES, UL L 300, 14.11.2009, str. 51.

<sup>11</sup> Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85, UL L 102, 11.4.2006, str. 1.

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga iz naslednjih razlogov: Cestni promet postaja vse bolj mednaroden. Mednarodni cestni tovorni promet je v letu 2006 dosegel okrog tretjino (oziroma 612 milijard tkm) skupnega cestnega tovornega prometa v EU. Socialna zakonodaja s tega področja je usklajena na ravni EU z Uredbo (ES) št. 561/2006, preverjanje skladnosti s to zakonodajo pa zahteva interoperabilnost tahografov med državami članicami. Ob upoštevanju vse bolj mednarodnega značaja cestnega tovornega prometa v EU in usklajenosti socialne zakonodaje bi bila vrnitev reguliranja tahografov na nacionalno raven neproduktivna.

### **3.4. Načelo sorazmernosti**

Predlog je skladen z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov.

Splošni cilj predloga je izboljšanje učinkovitosti in uspešnosti tahografskega sistema. Predlagani ukrepi za doseganje teh ciljev so sorazmerni, ker bodo privedli do zmanjšanja upravnih obremenitev in stroškov, povezanih z uporabo tahografa, ki nastajajo pri voznikih, podjetjih in nadzornih organih. Ne presegajo obsega, ki je potreben za doseganje ciljev.

### **3.5. Izbira instrumenta**

Ker je predlog spreminja uredbo, je tudi izbrani instrument uredba. Za zdaj je predlagana le sprememba členov Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 in ne tudi njenih tehničnih prilog. Po sprejetju te uredbe o spremembi bo s kodifikacijskim postopkom pripravljeno prečiščeno pravno besedilo, vključno s prilogami.

### **3.6. Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt se nanaša na zadevo EGP in ga je zato treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

## **4. PRORAČUNSKE POSLEDICE**

Predlog ne prinaša dodatnega stroška za proračun EU.

## **5. POENOSTAVITEV**

Ta pobuda prispeva k doseganju ciljev poenostavitve. Spada v področje uporabe Akcijskega programa za zmanjševanje upravnih obremenitev v Evropski uniji in upošteva predlog, ki ga je podprla skupina neodvisnih zainteresiranih strani na visoki ravni za upravne obremenitve pod vodstvom g. Stoiberja. Predlog zato omogoča nacionalne oprostitve obveznosti uporabe tahografa za nekatera podjetja na razdaljah do 100 km, ki ga je razglasila Komisija v svojem sporočilu „Akcijski programi za zmanjševanje upravnih obremenitev v EU – Načrti za posamezna področja in ukrepi za leto 2009“<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> COM(2009) 544 konč.

Predlog

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>13</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>14</sup>,

po posvetovanju z evropskim nadzornikom za varstvo podatkov,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu<sup>15</sup> opredeljuje določbe v zvezi s konstrukcijo, vgradnjo, uporabo in testiranjem tahografov. Uredba je bila večkrat znatno spremenjena, zato je treba njene najpomembnejše določbe poenostaviti in prestrukturirati, da se doseže večja jasnost.
- (2) Izkušnje so pokazale, da je treba za zagotovitev učinkovite uporabe Uredbe (EGS) št. 3821/85 izboljšati nekatere tehnične elemente in postopke nadzora.
- (3) Nekatera vozila so izvzeta iz določb Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85<sup>16</sup>. Da se doseže skladnost, bi morala

---

<sup>13</sup> UL C , , str. .

<sup>14</sup> UL C , , str. .

<sup>15</sup> UL L 370, 31.12.1985, str. 8.

<sup>16</sup> UL L 102, 11.4.2006, str. 1.



obstajati možnost, da se ta vozila izvzamejo tudi s področja uporabe Uredbe (EGS) št. 3821/85.

- (4) Da se doseže skladnost med različnimi oprostitvami iz člena 13 Uredbe (ES) 561/2006 in zmanjšajo upravne obremenitve prevoznih podjetij ob upoštevanju ciljev navedene uredbe, je treba spremeniti največje dovoljene razdalje iz člena 13(d), (f) in (p).
- (5) Zapisovanje podatkov o kraju olajša navzkrižno preverjanje časov vožnje in obdobjih počitka, da se odkrijejo nepravilnosti in goljufije. Uporaba tahografov, ki so povezani z globalnim satelitskim navigacijskim sistemom, je ustrezen in stroškovno učinkovit način za omogočanje avtomatskega zapisovanja takih podatkov, da se podpre delo inšpektorjev med nadzorom, zato ga je treba uvesti.
- (6) Direktiva 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS<sup>17</sup> zahteva, da države članice opravijo minimalno število cestnih preverjanj. Komunikacija na daljavo med tahografom in nadzornimi organi zaradi cestnega preverjanja olajša ciljna cestna preverjanja, kar omogoča zmanjšanje upravnih obremenitev, ki nastajajo z naključnimi pregledi prevoznih podjetij, zato jo je treba uvesti.
- (7) Inteligentni prometni sistemi (ITS) lahko pomagajo pri obravnavanju problemov, s katerimi se srečuje evropska prometna politika, na primer naraščanje obsega cestnega prometa in zastojev ali povečevanje porabe energije. Zato je treba v tahografih zagotoviti standardizirane vmesnike, da se zagotovi interoperabilnost z aplikacijami ITS.
- (8) Varnost tahografa in njegovega sistema je bistvenega pomena za zagotavljanje zanesljivosti podatkov, ki jih daje. Proizvajalci bi zato morali oblikovati, testirati in stalno pregledovati tahografe v njihovem celotnem življenjskem ciklu, da odkrijejo, preprečijo in omilijo šibke točke varnosti.
- (9) Testi tahografa, ki še ni bil homologiran, na terenu omogočajo testiranje naprave v dejanskih razmerah, preden se uvede v široko uporabo, in s tem omogočajo hitrejše izboljšave. Zato je treba dovoliti testiranja na terenu pod pogojem, da se sodelovanje v testih na terenu in upoštevanje Uredbe (ES) št. 561/2006 lahko učinkovito spremlja in nadzoruje.
- (10) Serviserji in servisne delavnice imajo pomembno vlogo pri varnosti tahografov. Zato je ustrezno določiti nekatere minimalne zahteve za njihovo pooblastitev in revizijo ter poskrbeti, da se preprečijo navzkrižja interesov med servisnimi delavnicami in prevoznimi podjetji.
- (11) Da se zagotovi učinkovitejši pregled in nadzor vozniških kartic in olajšajo naloge inšpektorjev, je treba vzpostaviti nacionalne elektronske registre ter poskrbeti za njihovo medsebojno povezavo.

---

<sup>17</sup> UL L 102, 11.4.2006, str. 35.

- (12) Ker je nastanek goljufije in zlorabe v zvezi z vozniki manj verjeten, kakor pri vozniki karticah, bi bil tahografski sistem zanesljivejši in učinkovitejši, če bi bile v prihodnosti vozniki kartice vključene v vozniki dovoljenja. Ta pristop bi zmanjšal tudi upravne obremenitve za voznike, ki jim ne bo treba več prositi za dva različna dokumenta, ju prejeti in hraniti. Zato je treba predvideti spremembo Direktive 2006/126/ES.
- (13) Da se zmanjšajo upravne obremenitve za voznike in prevozna podjetja, je treba pojasniti, da ni potrebe po pisnem dokazu o dnevnem ali tedenskem času počitka. Zato bi bilo treba za namene nadzora obdobja, za katera ni zapisa o dejavnosti voznika, šteti za obdobja počitka.
- (14) Inšpektorji se srečujejo s stalnimi problemi, ki izvirajo iz sprememb tahografov in novih tehnik ravnanja z njimi. Da se zagotovi učinkovitejši nadzor in izboljša usklajenost pristopov nadzora po vsej Uniji, je treba sprejeti skupno metodologijo za začetno in redno usposabljanje inšpektorjev.
- (15) Zapisovanje podatkov v tahografih in razvijanje tehnologij za zapisovanje podatkov o kraju, komuniciranje na daljavo in vmesnik z inteligentnimi prometnimi sistemi bodo zahtevali obdelavo osebnih podatkov. Uporabljati je treba zakonodajo Unije o varstvu posameznikov v zvezi z obdelavo osebnih podatkov in prostem pretoku takih podatkov, zlasti Direktivo 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov<sup>18</sup> ter Direktivo 2002/58/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2002 o obdelavi osebnih podatkov in varstvu zasebnosti na področju elektronskih komunikacij<sup>19</sup>.
- (16) Za zagotovitev poštene konkurence na notranjem trgu cestnega prometa in jasnega sporočila voznikom in prevoznim podjetjem je treba brez poseganja v načelo subsidiarnosti za „zelo hude“ kršitve (kakor so opredeljene v Direktivi Komisije 2009/5/ES z dne 30. januarja 2009 o spremembi Priloge III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu<sup>20</sup>) naložiti najvišjo kategorijo sankcij držav članic.
- (17) S prilagoditvami Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze, podpisanega v Ženevi 1. julija 1970, skupaj s šestimi spremembami, ki so shranjene pri generalnem sekretarju Združenih narodov (AETR), je postala uporaba tahografa iz Priloge IB obvezna za vozila, registrirana v sosednjih tretjih državah. Ker spremembe tahografov, ki jih uvaja ta uredba, neposredno vplivajo na te države, morajo te imeti možnost sodelovanja v dialogu o tehničnih zadevah. Zato je treba vzpostaviti forum o tahografih.
- (18) Da se odrazi tehnični razvoj, bi bilo treba Komisijo v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije pooblastiti za sprejemanje aktov v zvezi s prilagoditvijo priloge I, IB in II tehničnemu napredku in dopolnitev Priloge IB s tehničnimi specifikacijami, ki so potrebne za avtomatsko zapisovanje podatkov o kraju,

---

<sup>18</sup> UL L 281, 23.11.1995, str. 31–50.

<sup>19</sup> UL L 201, 31.7.2002, str. 37–47.

<sup>20</sup> UL L 29, 31.1.2009, str. 45–50.

omogočanje komunikacije na daljavo in za zagotovitev vmesnika z inteligentnimi prometnimi sistemi. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno s posvetovanji na ravni strokovnjakov. Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje pomembnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.

- (19) Da se zagotovijo enotni pogoji za izvajanje te uredbe v zvezi s testiranjem na terenu, elektronsko izmenjavo podatkov o vozniških karticah med državami članicami in usposabljanjem inšpektorjev, je treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila je treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije<sup>21</sup>.
- (20) Za sprejetje postopkov, ki jih je treba upoštevati pri izvajanju testiranja na terenu, in obrazcev, ki se uporabljajo za spremljanje takih testov, ter metodologije za začetno in redno usposabljanje inšpektorjev je treba uporabiti svetovalni postopek.
- (21) Za sprejetje specifikacij za elektronsko izmenjavo podatkov o vozniških karticah med državami članicami je treba uporabiti postopek preverjanja.
- (22) Uredbo (EGS) št. 3821/85 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

– SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

#### *Člen 1*

Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85 se spremeni:

1) Členi 1 do 21 se nadomestijo z naslednjimi členi:

## **„POGLAVJE I**

### **Načela in področje uporabe**

#### *Člen 1*

##### *Vsebina in načelo*

Ta uredba opredeljuje zahteve za konstrukcijo, vgradnjo, uporabo in testiranje tahografov, ki se uporabljajo v cestnem prometu za nadzor skladnosti z Uredbo (ES) št. 561/2006, Direktivo 2002/15/ES<sup>22</sup> in Direktivo 92/6/EGS<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> UL L 55, 28.2.2011, str. 13–18.

<sup>22</sup> UL L 80, 23.3.2002, str. 35–39.

<sup>23</sup> UL L 57, 2.3.1992, str. 27.

Tahograf po konstrukciji, vgradnji, uporabi in kontrolnih pregledih ustreza zahtevam te uredbe.

## *Člen 2* *Opredelitve pojmov*

1. V tej uredbi se uporabljajo opredelitve pojmov iz člena 4 Uredbe (ES) št. 561/2006.
2. Poleg opredelitev pojmov iz odstavka 1 veljajo za namene te uredbe naslednje opredelitve pojmov:
  - (a) „tahograf“ pomeni opremo, ki se namesti v cestna vozila, za avtomatsko ali polavtomatsko prikazovanje, zapisovanje, tiskanje, hranjenje in izpisovanje podatkov o gibanju teh vozil in o določenih delovnih obdobjih njihovih voznikov;
  - (b) „enota vozila“ pomeni zapisovalno napravo, razen zaznavala gibanja in povezovalnih kablov zaznavala gibanja. Enota v vozilu je lahko ena sama enota ali več enot, porazdeljenih po vozilu, če izpolnjuje varnostne zahteve te uredbe;
  - (c) „zaznavalo gibanja“ pomeni del zapisovalne naprave, ki daje signal, ustrezen hitrosti in/ali prevoženi poti vozila;
  - (d) „tahografska kartica“ pomeni pametno kartico, ki je predvidena za uporabo s tahografom in omogoča identifikacijo vloge imetnika kartice ter prenos in shranjevanje podatkov s tahografom;
  - (e) „tahografski vložek“ pomeni vložek za zapis in shranjevanje zapisanih podatkov, ki se vstavi v tahograf iz Priloge I in na katerega njegovi pisalni mehanizmi zapisujejo potrebne informacije v obliki neprekinjenega zapisa;
  - (f) „vozniška kartica“ pomeni tahografsko kartico, ki jo organi države članice izdajo določenemu vozniku; ta kartica identificira voznika in omogoča shranjevanje podatkov o dejavnosti voznika;
  - (g) „kontrolna kartica“ pomeni tahografsko kartico, ki jo organi države članice izdajo pristojnemu nacionalnemu nadzornemu organu; ta kartica identificira nadzorni organ in neobvezno tudi inšpektorja ter omogoča dostop do branja, izpisa in/ali prenosa podatkov, ki so shranjeni v podatkovnem pomnilniku ali na vozniških karticah;
  - (h) „kartica podjetja“ pomeni tahografsko kartico, ki jo organi države članice izdajo lastniku ali imetniku vozil, opremljenih s tahografom; ta kartica identificira lastnika ali imetnika in omogoča prikazovanje, prenos in izpis podatkov, shranjenih v tahografu, ki ga je zaklenil ta lastnik ali imetnik;
  - (i) „kartica servisne delavnice“ pomeni tahografsko kartico, ki jo organi države članice izdajo proizvajalcu tahografa, serviserju, proizvajalcu vozil ali servisni delavnici, odobrenim v navedeni državi članici; ta kartica identificira imetnika kartice in omogoča testiranje, umerjanje in/ali prenos tahografa;

- (j) „dnevno delo“ pomeni obdobje, ki ga sestavlja čas vožnje, časi vseh ostalih delovnih opravil, čas pripravljenosti na delo, čas odmora med delom in dnevnega počitka, ki ne presegajo devet ur.

*Člen 3*  
*Področje uporabe*

1. Zapisovalna naprava se vgradi in uporablja v vozilih, ki so registrirana v državi članici, se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti in spadajo v področje uporabe Uredbe (ES) št. 561/2006.
2. Države članice lahko vozila, ki so navedena v členu 13(1) in 13(3) Uredbe (ES) št. 561/2006, izvzamejo iz uporabe te uredbe.
3. Države članice lahko po predhodnem dovoljenju Komisije izvzamejo iz uporabe te uredbe vozila za prevoze iz člena 14(1) Uredbe (ES) št. 561/2006.

Države članice lahko izvzamejo iz uporabe te uredbe vozila za prevoze iz člena 14(2) Uredbe (ES) št. 561/2006, o čemer takoj uradno obvestijo Komisijo.

4. Države članice lahko za notranji promet zahtevajo vgradnjo in uporabo tahografa skladno s to uredbo pri vsakem vozilu, za katero se vgradnja in uporaba po odstavku 1 ne zahtevata.

## **POGLAVJE II**

### **Pametni tahograf**

*Člen 4*  
*Zapisovanje podatkov o kraju*

Podatki o kraju se zapisujejo, da se omogoči ugotovitev začetnega in končnega kraja delovnega dneva. Za ta namen morajo biti vozila, ki so prvič dana v promet [48 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe], opremljena s tahografi, povezanimi z globalnim satelitskim navigacijskim sistemom (GNSS).

Komisija je pooblaščenca za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 39, ki zadevajo dopolnitev Priloge IB s podrobnimi tehničnimi specifikacijami, potrebnimi za omogočanje obdelave podatkov o kraju, ki jih tahograf prejema od globalnega satelitskega navigacijskega sistema.

*Člen 5*  
*Komunikacija na daljavo za potrebe nadzora*

1. Za lažje izvajanje ciljnih cestnih preverjanj, ki jih opravljajo pristojni nadzorni organi, morajo biti tahografi, ki so vgrajeni v vozila, prvič dana v promet [48

mesecev po začetku veljavnosti te uredbe], sposobni komunicirati s temi organi, ko se vozilo giblje.

2. Komunikacija s tahografom se vzpostavi samo, kadar to zahteva naprava nadzornih organov. Komunikacija je zavarovana, da se zagotovi integriteta podatkov ter ugotovitev pristnosti tahografa in naprave za nadzor.
3. Izmenjava podatkov med komunikacijo je omejena na podatke, potrebne za ciljna cestna preverjanja. Podatki o identiteti voznika, dejavnostih voznika in hitrosti se ne sporočajo.
4. Izmenjani podatki se uporabljajo samo za namene nadzora skladnosti s to uredbo in Uredbo (ES) št. 561/2006. Ne prenašajo se drugim subjektom, razen nadzornim organom.
5. Podatke lahko shranjujejo le nadzorni organi za čas trajanja cestnega preverjanja in se zbršejo najpozneje dve uri po končanem preverjanju.
6. Lastnik ali imetnik vozila je odgovoren za obveščanje voznika o možnosti komuniciranja na daljavo.
7. Pristojni nadzorni organ se lahko na podlagi izmenjanih podatkov odloči za izvedbo preverjanja vozila in tahografa.
8. Komisija je pooblaščenca za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 39, ki zadevajo dopolnitev Priloge IB s podrobnimi tehničnimi specifikacijami, potrebnimi za omogočanje komunikacije na daljavo med tahografom in pristojnimi nadzornimi organi, kakor je določeno v tem členu.

## *Člen 6*

### *Inteligentni prometni sistemi*

1. Tahograf iz Priloge IB je interoperabilen z aplikacijami inteligentnih prometnih sistemov, ki so opredeljeni v členu 4 Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza<sup>24</sup>.
2. Za namene odstavka 1 morajo biti vozila, ki so prvič dana v promet [48 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe], opremljena z tahografom z usklajenim vmesnikom, ki omogoča uporabo podatkov, ki jih je zabeležil ali izdelal tahograf, za aplikacije inteligentnih prometnih sistemov.
3. Komisija je pooblaščenca za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 39, ki zadevajo dopolnitev Priloge IB s specifikacijami vmesnika, pravicami dostopa in seznamom podatkov, do katerih se lahko dostopa.

---

<sup>24</sup> UL L 207, 6.8.2010, str. 1.

## POGLAVJE III

### Homologacija

#### *Člen 7*

##### *Uporaba*

1. Proizvajalci ali njihovi zastopniki predložijo vlogo za EU-homologacijo enote vozila, zaznavala gibanja, vzorca tahografskega vložka ali tahografske kartice homologacijskim organom, ki jih je v ta namen imenovala država članica.
2. Države članice Komisiji sporočijo naziv in kontaktne podatke organov, imenovanih v skladu z odstavkom 1. Komisija objavi seznam imenovanih homologacijskih organov na svoji spletni strani.
3. Vlogi za homologacijo je treba priložiti ustrezne specifikacije in potrdila iz dela VIII Priloge IB. Komisija imenuje neodvisne ocenjevalce, ki izstavijo varnostno potrdilo.
4. Za noben tip enote vozila, zaznavala gibanja, vzorca tahografskega vložka ali tahografske kartice se ne sme predložiti vloga več kot eni državi članici.

#### *Člen 8*

##### *Podelitev homologacije*

Država članica podeli EU-homologacijo sestavnega dela za vsak tip enote vozila, zaznavala gibanja, vzorca tahografskega vložka ali tahografske kartice, ki je v skladu z zahtevami iz prilog I ali IB, če država članica lahko preveri, ali so proizvedeni vzorci v skladu z odobrenim tipom.

Za vse spremembe ali dodatke k odobrenemu vzorcu je treba pridobiti dodatno EU-homologacijo od države članice, ki je podelila prvotno EU-homologacijo.

#### *Člen 9*

##### *Homologacijska oznaka*

Države članice izdajo prosilcu homologacijsko oznako EU, ki je v skladu z vzorcem v Prilogi II, za vsak tip enote vozila, zaznavala gibanja, vzorca tahografskega vložka ali tahografske kartice, ki so jo odobrile po členu 8.

#### *Člen 10*

##### *Odobritev ali zavrnitev*

Pristojni organi države članice, katerim je bila predložena vloga za homologacijo, pošljejo za vsak tip enote vozila, zaznavala gibanja, vzorca tahografskega vložka ali tahografske kartice, ki jo odobrijo, organom drugih držav članic v enem mesecu kopijo potrdila o homologaciji skupaj s kopijami ustreznih specifikacij.

Kadar pristojni organi ne odobrijo vloge za homologacijo, uradno obvestijo organe druge države članice, da je bila vloga zavrnjena, in sporočijo razloge za svojo odločitev.

### *Člen 11*

#### *Skladnost naprave s homologacijo*

1. Če država članica, ki je podelila EU-homologacijo, kot to določa člen 8, ugotovi, da katere koli enote vozila, zaznavala gibanja, tahografski vložki ali tahografske kartice s homologacijsko oznako EU, ki jo je izdala, ne ustrezajo odobrenemu prototipu, sprejme potrebne ukrepe, da se zagotovi skladnost proizvedenih vzorcev z odobrenim prototipom. Ti ukrepi lahko, če je to potrebno, vključujejo tudi preklic EU-homologacije.
2. Država članica, ki je podelila EU-homologacijo, to homologacijo prekliče, če enota vozila, zaznavalo gibanja, tahografski vložek ali tahografska kartica, ki jih je odobrila, niso v skladu s to uredbo ali se pri uporabi pokaže splošna napaka, zaradi katere so enota vozila, zaznavalo gibanja, tahografski vložek ali tahografska kartica neprimerni za predvideno uporabo.
3. Če država članica obvesti državo članico, ki je dodelila EU-homologacijo, o primerih iz odstavkov 1 in 2, po posvetovanju z njo ukrepa, kot je določeno v teh odstavkih, pri čemer upošteva odstavek 5.
4. Država članica, ki ugotovi, da je prišlo do enega od primerov iz odstavka 2, lahko do nadaljnjega prepove dajanje enote vozila, zaznavala gibanja, tahografskih vložkov ali tahografskih kartic v promet in uporabo. To velja tudi v primerih iz odstavka 1 za enote vozila, zaznavala gibanja, tahografske vložke ali tahografske kartice, ki so bile oproščene začetne preveritve EU, če proizvajalec po ustreznem opozorilu ne uskladi naprave z odobrenim vzorcem ali zahtevami te uredbe.

V vsakem primeru pristojni organi držav članic obvestijo drug drugega in Komisijo v enem mesecu o vsakem odvzemu EU-homologacije ali vseh drugih ukrepih na podlagi odstavkov 1, 2 in 3 in navedejo razloge za tako ukrepanje.

5. Če država članica, ki je podelila EU-homologacijo, spodbija obstoj katerega koli primera iz odstavkov 1 in 2, o katerem je bila obveščena, si vpletene države članice prizadevajo spor rešiti in o tem obveščajo Komisijo.

Če države članice niso s pogovori dosegle sporazuma v štirih mesecih od datuma obvestila iz odstavka 3, Komisija po posvetu s strokovnjaki iz vseh držav članic in ob upoštevanju vseh pomembnih dejavnikov, na primer ekonomskih in tehničnih, v šestih mesecih po poteku tega obdobja štirih mesecev sprejme sklep, o katerem uradno obvesti zadevne države članice in ga hkrati posreduje drugim državam članicam. Komisija v vsakem primeru posebej določi rok za izvajanje svoje odločitve.



*Člen 12*  
*Odobritev tahografskih vložkov*

1. V vlogi za EU–homologacijo za vzorec tahografskega vložka prosilec navede tip ali tipe tahografa iz Priloge I, s katerim(-i) se bo ta tahografski vložek uporabljal, in zagotovi ustrezni(-ne) tip(-e) naprave za preskus tahografskega vložka.
2. Pristojni organi vsake države članice v potrdilu o homologaciji vzorca tahografskega vložka navedejo, s katerim tipom ali tipi tahografov iz Priloge I se ta vzorec tahografskega vložka lahko uporablja.

*Člen 13*  
*Utemeljitev sklepov o zavrnitvi*

Vsi sklepi v skladu s to uredbo, s katerimi se zavrne ali prekliče homologacija enote vozila, zaznavala gibanja, vzorca tahografskega vložka ali tahografske kartice, natančno navajajo razloge, na katerih temeljijo. Sklep se sporoči zadevni stranki hkrati z obvestilom o pravnih sredstvih, ki so ji na voljo po zakonodaji držav članic, in rokih za njihovo uveljavitev.

*Člen 14*  
*Priznavanje homologiranega tahografa*

Država članica ne sme zavrniti registracije vozila ali prepovedati zagona ali uporabe vozil, ki so opremljena s tahografom, samo zaradi dejstva, da so opremljena s tako napravo, če ima ta naprava oznako EU–homologacije iz člena 9 in napisno ploščico v obliki nalepke iz člena 17(4).

*Člen 15*  
*Varnost*

1. Proizvajalci oblikujejo, testirajo in pregledujejo enote vozila, zaznavala gibanja in tahografske kartice, ki se dajejo v proizvodnjo, zato da odkrijejo šibke točke, ki nastajajo v vseh fazah življenjske dobe proizvoda, ter preprečijo ali omilijo morebitno izkoriščanje teh šibkih točk.
2. Za ta namen proizvajalci predložijo ustrezno dokumentacijo za analizo šibkih točk neodvisnemu ocenjevalcu iz člena 7(3).
3. Neodvisni ocenjevalci opravijo na enotah vozil, zaznavalnih gibanja in tahografskih karticah preskuse vdora, s katerimi potrdijo, da posamezniki, ki poznajo te elemente iz javnih virov, ne morejo izkoriščati znanih šibkih točk.

*Člen 16*  
*Testiranja na terenu*

1. Države članice lahko dovolijo testiranje na terenu za tahografe, ki še niso homologirani. Države članice vzajemno priznavajo dovoljenja za testiranja na terenu, ki jih je izdala ena država članica.

2. Vozniki in prevozna podjetja, ki sodelujejo v testiranju na terenu, morajo upoštevati zahteve iz Uredbe (ES) št. 561/2006. Vozniki za dokazovanje te skladnosti upoštevajo postopek, predviden v členu 31(2).
3. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi postopke za izvajanje testiranja na terenu in obrazce, ki se uporabljajo za spremljanje teh testiranj na terenu. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 40(2).

## **POGLAVJE IV**

### **Vgradnja in nadzor**

#### *Člen 17*

#### *Vgradnja in popravila*

1. Tahografe lahko vgrajujejo ali popravljajo le serviserji ali servisne delavnice, ki so jih za ta namen pooblastili pristojni organi držav članic v skladu s členom 19.
2. Serviserji ali servisne delavnice zapečatijo tahograf, ko so preverili, da deluje pravilno, in zlasti, da nobena naprava za zlorabo ne more poškodovati ali spremeniti zapisanih podatkov.
3. Pooblaščen serviser ali servisna delavnica na pečate odtisne posebno oznako in poleg tega vnese v tahograf iz Priloge IB elektronske varnostne podatke za izvajanje preverjanj pristnosti. Pristojni organi vsake države članice vodijo register uporabljenih oznak in elektronskih varnostnih podatkov ter izdanih kartic pooblaščenih servisnih delavnic in serviserjev.
4. Za potrditev, da je bila vgradnja tahografa opravljena v skladu z zahtevami te uredbe, se pritrdi napisna ploščica v obliki nalepke, kot je določeno v prilogah I in IB.
5. Pečat lahko odstranijo samo serviserji ali servisne delavnice, ki jih pooblastijo pristojni organi v skladu z odstavkom 1, ali inšpektorji ali pa se odstrani v okoliščinah, opisanih v točki 4 dela V Priloge I ali točki 3 dela V Priloge IB.

#### *Člen 18*

#### *Pregledi tahografa*

Tahografe redno pregledujejo pooblašcene servisne delavnice. Redni inšpekcijski pregledi se opravijo vsaj enkrat v dveh letih.

Servisne delavnice pripravijo poročilo o inšpekcijskem pregledu, kadar je bilo treba odpraviti nepravilnosti pri delovanju tahografa, ne glede na to, ali gre za rezultat občasnega pregleda ali inšpekcijski pregled, ki se opravi na posebno zahtevo pristojnega nacionalnega organa. Servisne delavnice hranijo seznam vseh poročil o inšpekcijskem pregledih, ki so jih pripravile.

Servisna delavnica hrani poročilo o inšpekcijskem pregledu vsaj dve leti od časa priprave poročila. Na zahtevo pristojnega nacionalnega organa servisne delavnice predložijo poročila o inšpekcijskih pregledih in umerjanjih, opravljenih v tem obdobju.

### *Člen 19*

#### *Pooblastitev serviserjev in servisnih delavnic*

1. Države članice pooblaščajo, redno nadzorujejo in potrjujejo serviserje in servisne delavnice, ki lahko izvajajo vgradnje, preverjanja, inšpekcijske preglede in popravila tahografov.
2. Države članice zagotovijo, da so serviserji in servisne delavnice usposobljeni in zanesljivi. Za ta namen vzpostavijo in objavijo sklop jasnih nacionalnih postopkov in zagotovijo izpolnjevanje naslednjih minimalnih meril:
  - (a) osebje je ustrezno usposobljeno;
  - (b) na voljo je oprema, potrebna za izvajanje ustreznih testov in nalog;
  - (c) serviserji in servisne delavnice so na dobrem glasu.
3. Revizije pooblaščenih serviserjev ali servisnih delavnic se izvajajo na naslednji način:
  - (a) Pri pooblaščenih serviserjih ali servisnih delavnicah se letno pregledujejo postopki, ki jih servisna delavnica uporablja pri obravnavanju tahografov. Revizija se mora osredotočiti zlasti na uvedene varnostne ukrepe in obravnavanje kartic servisnih delavnic.
  - (b) Potekajo tudi nenapovedane tehnične revizije pooblaščenih serviserjev ali servisnih delavnic, da se kontrolirajo opravljena umerjanja in vgradnje. Ta nadzor zajame letno vsaj 10 % pooblaščenih servisnih delavnic.
4. Države članice ustrezno ukrepajo za preprečevanje navzkrižja interesov med serviserji ali servisnimi delavnicami ter podjetji za cestni prevoz. Kadar prevozno podjetje deluje tudi kot pooblaščen serviser ali servisna delavnica, zlasti ne sme vgrajevati in umerjati tahografov na lastnih vozilih.
5. Pristojni organi držav članic pošljejo Komisiji sezname pooblaščenih serviserjev in servisnih delavnic ter kartic, ki so jim bile izdane, poleg tega pa tudi kopije oznak in potrebnih informacij v zvezi z uporabljenimi elektronskimi varnostnimi podatki. Komisija objavi sezname pooblaščenih serviserjev in servisnih delavnic na svoji spletni strani.
6. Države članice serviserjem in servisnim delavnicam, ki ne izpolnjujejo obveznosti v skladu s to uredbo, začasno ali za stalno prekličejo pooblastilo.

*Člen 20*  
*Kartice servisnih delavnic*

1. Veljavnost kartic servisnih delavnic ne sme biti daljša od enega leta.
2. Če je treba kartico servisne delavnice podaljšati, ali je poškodovana, ne deluje pravilno, je izgubljena ali ukradena, organ izda nadomestno kartico v petih delovnih dneh od dneva, ko je prejel podrobno zahtevo. Organ, ki je kartico izdal, vodi register izgubljenih, ukradenih in poškodovanih kartic.
3. Kadar država članica prekliče pooblastilo serviserja ali servisne delavnice, kakor določa člen 19, prekliče tudi kartice servisne delavnice, ki jih je izdala.
4. Države članice ukrenejo vse potrebno, da preprečijo ponarejanje kartic servisnih delavnic, razdeljenih pooblaščenim serviserjem in servisnim delavnicam.

## **POGLAVJE V**

### **Vozniške kartice**

*Člen 21*  
*Izdajanje voznških kartic*

1. Vozniško kartico izda pristojni organ države članice, v kateri ima voznik običajno prebivališče, na voznikovo zahtevo. Kartica se izda v enem mesecu potem, ko je pristojni organ prejel zahtevo zanjo.
2. Za namene tega člena „običajno prebivališče“ pomeni kraj, kjer oseba običajno živi, najmanj 185 dni v vsakem koledarskem letu, zaradi osebnih ali poklicnih vezi, v primeru osebe brez poklicnih vezi pa zaradi osebnih vezi, ki kažejo tesne povezave med navedeno osebo in krajem, kjer živi; za običajno prebivališče osebe, ki ima poklicne vezi drugje, kakor osebne vezi in zato živi izmenoma v različnih krajih v dveh ali več državah članicah, se šteje kraj njenih osebnih vezi, če se takšna oseba tja redno vrača. Ni nujno, da je ta zadnji pogoj izpolnjen, če oseba živi v državi članici, da bi opravljala nalogo za določen čas.
3. Vozniki morajo svoje običajno prebivališče ustrezno dokazati z osebno izkaznico ali kakim drugim veljavnim dokumentom. Če pristojni organi države članice, ki izdajo voznško kartico, podvomijo v verodostojnost izjave o običajnem prebivališču, ali če gre za posebni nadzor, lahko zahtevajo kakršne koli dodatne informacije ali dokazila.
4. Pristojni organi države članice izdajateljice sprejmejo ustrezne ukrepe, da se prepričajo, da prosilec še nima veljavne voznške kartice, in opremijo voznško kartico z osebnimi podatki voznika v skladu z določbami Priloge IB
5. Vozniška kartica ne sme veljati več kakor pet let.
6. Veljavna voznška kartica se ne prekliče ali razveljavi, razen če pristojni organi države članice ugotovijo, da je ponarejena ali da voznik uporablja kartico, katere

imetnik ni on sam, ali da je kartico pridobil na podlagi lažnih izjav in/ali ponarejenih dokumentov. Če država članica, ki ni država članica izdajateljica, sprejme ukrepe za razveljavitev ali preklic, vrne kartico organom države članice, ki jo je izdala, in navede razloge za njeno vrnitev.

7. Vozniške kartice se izdajo samo prosilcem, za katere se uporablja Uredba (ES) št. 561/2006.
8. Države članice ukrenejo vse potrebno za preprečitev možnosti ponarejanja voznških kartic.

#### *Člen 22* *Uporaba voznških kartic*

1. Vozniška kartica je vezana na osebo.
2. Voznik ne more imeti več kot ene veljavne voznške kartice in je pooblaščen, da uporablja samo svojo osebno voznško kartico. Voznik ne sme uporabljati poškodovane voznške kartice ali kartice, ki je potekla.

#### *Člen 23* *Podaljšanje voznških kartic*

1. Če želi voznik svojo voznško kartico podaljšati, zaprosi pristojne organe države članice, v kateri ima običajno prebivališče, vsaj 15 delovnih dni pred datumom poteka njene veljavnosti.
2. Če so organi države članice, v kateri ima voznik običajno prebivališče, različni od organov, ki so kartico izdali, in če so ti zaproseni, da to voznško kartico podaljšajo, obvestijo organe, ki so izdali staro kartico, o razlogih za njeno podaljšanje.
3. Ob zahtevi za podaljšanje kartice, ki se ji približuje datum poteka veljavnosti, pristojni organ pred tem datumom izda novo kartico, če mu je bila zahteva poslana v roku iz odstavka 1.

#### *Člen 24* *Ukradene, izgubljene ali poškodovane voznške kartice*

1. Organ, ki kartice izdaja, vodi evidenco o izdanih, ukradenih, izgubljenih in poškodovanih voznških karticah najmanj za čas, ki je enak času njihove veljavnosti.
2. Če je voznška kartica poškodovana ali ne deluje pravilno, jo voznik vrne pristojnemu organu države članice, v kateri ima običajno prebivališče. Tatvina voznške kartice se uradno prijavi pristojnim organom države, v kateri je tatvina nastala.
3. Izguba voznške kartice se z uradno izjavo sporoči pristojnim organom države članice, ki je kartico izdala, in pristojnim organom države članice običajnega prebivališča, če sta različni.

4. Če je vozniška kartica poškodovana, ne deluje pravilno ali je izgubljena ali ukradena, voznik v sedmih koledarskih dneh pristojne organe države članice, v kateri ima običajno prebivališče, zaprosi za njeno zamenjavo. Ti organi izdajo nadomestno kartico v petih delovnih dneh po prejemu podrobne zahteve.
5. V okoliščinah iz odstavka 4 lahko voznik nadaljuje vožnjo brez vozniške kartice največ 15 koledarskih dni, ali, kadar je to potrebno za vrnitev vozila v njegove prostore, daljše obdobje, če lahko dokaže, da v tem obdobju ne more predložiti ali uporabljati kartice.

#### *Člen 25*

##### *Medsebojno priznavanje in izmenjava voznških kartic*

1. Države članice medsebojno priznavajo voznške kartice, ki so jih izdale.
2. Kadar imetnik veljavne voznške kartice, ki jo je izdala država članica, pridobi običajno prebivališče v drugi državi članici, lahko zaprosi za zamenjavo svoje voznške kartice z enakovredno voznško kartico. Država članica, ki izvede zamenjavo, je odgovorna za preveritev veljavnosti predložene kartice.
3. Države članice, ki izvedejo zamenjavo, vrnejo staro kartico organom države članice izdajateljice in navedejo razloge za vrnitev.
4. Če država članica nadomesti ali zamenja voznško kartico, se nadomestitev ali zamenjava in morebitna poznejša nadomestitev ali zamenjava evidentirajo v tej državi članici.

#### *Člen 26*

##### *Elektronska izmenjava informacij o voznških karticah*

1. Da se preveri, ali prosilec še ni imetnik veljavne voznške kartice iz člena 21(4), države članice za obdobje, ki je vsaj enako obdobju veljavnosti kartic, vodijo nacionalne elektronske registre z naslednjimi informacijami o voznških karticah:
  - priimek in ime voznika
  - datum in kraj rojstva voznika
  - številka voznškega dovoljenja in država, ki je voznško dovoljenje izdala (če je to ustrezno)
  - status voznške kartice
2. Komisija in države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, da zagotovijo medsebojno povezavo elektronskih registrov in dostop do njih v celotni Uniji.
3. Kadar koli države članice izdajajo, podaljšujejo ali nadomeščajo voznško kartico, z elektronsko izmenjavo podatkov preverijo, ali voznik že ima drugo veljavno voznško kartico. Izmenjava podatkov je omejena na podatke, potrebne za to preveritev.

4. Inšpektorji lahko dostopajo do elektronskega registra, da kontrolirajo status vozniške kartice.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi splošne postopke in specifikacije, ki so potrebne za medsebojno povezavo iz odstavka 2, vključno z obliko izmenjanih podatkov, tehničnimi postopki za elektronsko posvetovanje nacionalnih elektronskih registrov, postopki za dostop in varnostnimi mehanizmi. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 40(3).

#### *Člen 27*

#### *Združitev vozniških kartic z voznškimi dovoljenji*

Vozniške kartice se v skladu z določbami tega poglavja izdajajo do 18. januarja 2018. Z začetkom veljavnosti od 19. januarja 2018 so vozniške kartice vgrajene v vozniška dovoljenja in se izdajajo, podaljšujejo, izmenjujejo in nadomeščajo v skladu z določbami Direktive 2006/126/ES.

## **POGLAVJE VI**

### **Uporaba naprave**

#### *Člen 28*

#### *Pravilna uporaba tahografa*

1. Če voznik vozi vozilo, opremljeno s tahografom iz Priloge IB, prevozno podjetje, lastnik vozila in vozniki zagotavljajo pravilno delovanje in ustrezno uporabo tahografa in vozniške kartice.
2. Podatke, ki so zapisani na tahografskem vložku, shranjeni v tahografu ali na vozniški kartici ali izpisih tahografa iz Priloge IB, je prepovedano ponarejati, zatajiti, skrivati ali uničiti. Prepovedana je tudi vsaka zloraba tahografa, tahografskega vložka ali vozniške kartice, ki bi lahko povzročila ponarejanje, skrivanje ali uničenje podatkov in/ali izpisanih informacij. Na vozilu ne sme biti nobene naprave, ki bi se lahko uporabila v ta namen.
3. Vozila ne smejo biti opremljena z več kot enim kompletom tahografa, razen za namene testiranja na terenu, opredeljenih v členu 16.
4. Države članice prepovejo proizvodnjo, distribucijo, oglaševanje in/ali prodajo naprav, ki so konstruirane in/ali namenjene za zlorabo tahografov.

#### *Člen 29*

#### *Odgovornost podjetja*

1. Prevozno podjetje izda voznikom vozil, opremljenih s tahografi iz Priloge I, zadostno število tahografskih vložkov, pri čemer upošteva osebno naravo teh vložkov, trajanje prevoza in morebitno potrebo po nadomestitvi poškodovanih vložkov ali vložkov, ki

jih je odvzel pooblaščen inšpektor. Prevozno podjetje izda voznikom samo tahografske vložke, katerih vzorec je odobren in primeren za uporabo v napravi, ki je vgrajena v vozilo.

Če je vozilo opremljeno s tahografom iz Priloge IB, morata prevozno podjetje in voznik zagotoviti, da se ob upoštevanju trajanja prevoza zahtevani izpis iz Priloge IB v primeru inšpekcije lahko pravilno izvede.

2. Prevozno podjetje hrani tahografske vložke in izpise, kadar koli so bili izpisi narejeni v skladu s členom 31, v časovnem zaporedju in čitljivi obliki vsaj eno leto po njihovi uporabi in kopije na njihovo zahtevo izroči zadevnim voznikom. Prevozno podjetje na zahtevo izroči zadevnim voznikom tudi kopije prenesenih podatkov iz vozniških kartic in tiskane izpise teh kopij. Tahografski vložki, izpisi in preneseni podatki se izdelajo ali izročijo na zahtevo vsakega pooblaščenega inšpektorja.
3. Prevozno podjetje je odgovorno za kršitve te uredbe, ki jih povzročijo njegovi vozniki. Brez poseganja v pravico držav članic, da prevozna podjetja štejejo za popolnoma odgovorna, lahko države članice upoštevajo vsak dokaz, da prevozno podjetje ne more biti razumno odgovorno za nastalo kršitev.

### *Člen 30*

#### *Uporaba vozniških kartic in tahografskih vložkov*

1. Vozniki uporabljajo tahografske vložke ali vozniške kartice vsak dan vožnje od prevzema vozila dalje. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne odvzame pred koncem delovnega dneva, razen če je odvzem drugače dovoljen. Tahografski vložek ali vozniška kartica se ne uporablja daljše obdobje od tistega, za katerega sta namenjena.
2. Vozniki tahografske vložke ali vozniške kartice ustrezno zaščitijo in ne smejo uporabljati umazanih ali poškodovanih vložkov ali kartic.
3. Če voznik zaradi morebitne oddaljenosti od vozila ne more uporabljati vgrajenega tahografa, se obdobja iz odstavka 5(b) (ii) in (iii):
  - (a) če je vozilo opremljeno s tahografom iz Priloge I, vpišejo na tahografski vložek ročno, avtomatsko ali na drugi način tako, da so čitljiva in se tahografski vložek ne umaže, ali
  - (b) če je vozilo opremljeno s tahografom iz Priloge IB, vpišejo na vozniško kartico z uporabo naprave za ročno vpisovanje, ki je v tahografu.





Za potrebe nadzora se obdobja, ko dejavnost ni vpisana, štejejo za počitek ali odmor. Vozniki niso dolžni zapisovati časa dnevnega in tedenskega počitka, kadar so oddaljeni od vozila.

4. Če je v vozilu, ki ima vgrajen tahograf iz Priloge IB, več voznikov, vsak voznik zagotovi, da je njegova vozniška kartica vstavljena v ustrezno režo v tahografu.



Če je v vozilu, ki ima vgrajen tahograf iz Priloge IB, več voznikov, vozniki vnesejo ustrezne spremembe na tahografske vložke tako, da se podatki iz točk (a), (b) in (c) dela II Priloge I zapišejo na tahografski vložek voznika, ki dejansko vozi vozilo.

5. Vozniki:

- (a) zagotovijo, da čas zapisa na vložku ustreza uradnemu času v državi registracije vozila,
- (b) upravljajo preklopne mehanizme, ki omogočajo ločen in razločen zapis naslednjih časovnih obdobj:
  - (i) pod oznako  : čas vožnje,
  - (ii) pod oznako  : „drugo delo“, ki pomeni vsako dejavnost, razen vožnje, kot je opredeljena v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>25</sup>, in tudi vsako delo za istega ali drugega delodajalca v prevozniskem sektorju ali zunaj njega,
  - (iii) pod oznako  : „čas pripravljenosti“, kot je opredeljen v členu 3(b) Direktive 2002/15/ES;
  - (iv) pod oznako  : odmore ali počitek.

6. Vsak voznik na svoj tahografski vložek vpiše naslednje podatke:

- (a) na začetku uporabe tahografskega vložka — priimek in ime;
- (b) datum in kraj začetka in prenehanja uporabe tahografskega vložka;
- (c) registrsko številko vsakega vozila, ki mu je dodeljeno, na začetku prve vožnje, ki se zapisuje na vložku, in pozneje, če med uporabo tahografskega vložka zamenja vozilo;
- (d) stanje kilometrskega števca:
  - (i) na začetku prve vožnje, ki se zapiše na vložku,
  - (ii) na koncu zadnje vožnje, ki se zapiše na vložku,
  - (iii) če zamenja vozilo med delovnim dnevom, stanje števca v prvem vozilu, ki mu je bilo dodeljeno, in stanje števca v naslednjem vozilu;
- (e) čas vsake zamenjave vozila.

7. Voznik vnese v tahograf iz Priloge IB oznake držav, v katerih začne in konča svoje dnevno delo. Država članica lahko zahteva, da vozniki vozil, ki so vključena v

---

<sup>25</sup> UL L 80, 23.3.2002, str. 35.

prevoze na njenem ozemlju, dodajo oznaki države podrobnejše geografske podatke, če je država članica o njih uradno obvestila Komisijo pred 1. aprilom 1998.

Voznikom ni treba vpisovati teh podatkov, če tahograf avtomatsko zapisuje podatke o kraju v skladu s členom 4.

### *Člen 31*

#### *Poškodovane vozniške kartice ali tahografski vložki*

1. Če sta tahografski vložek ali vozniška kartica, na katerih je zapis, poškodovana, voznik hrani poškodovani vložek ali vozniško kartico skupaj z rezervnim vložkom, s katerim ju je nadomestil.
2. Če je vozniška kartica poškodovana, ne deluje pravilno, je izgubljena ali ukradena, voznik:
  - (a) na začetku vožnje izpiše podrobne podatke o vozilu, ki ga vozi, in na ta izpis vpiše:
    - (i) podatke, ki omogočajo identifikacijo voznika (ime, številka vozniške kartice ali vozniškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom;
    - (ii) obdobja iz člena 30 (5) (b) (ii), (iii) in (iv);
  - (b) na koncu vožnje izpiše podatke za obdobja, ki jih je zapisal tahograf, evidentira vsa obdobja drugega dela, pripravljenosti in počitka, ki jih je imel od izdelave izpisa na začetku vožnje in jih tahograf ni zapisal, ter na tem dokumentu označi podatke, ki omogočajo identifikacijo voznika (ime, številka vozniške kartice ali vozniškega dovoljenja), vključno s podpisom voznika.

### *Člen 32*

#### *Zapisi, ki jih opravi voznik*

1. Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom iz Priloge I, mora na zahtevo inšpektorja kadar koli predložiti:
  - (i) tahografske vložke za tekoči dan in tiste, ki jih je uporabljal v predhodnih 28 dneh,
  - (ii) vozniško kartico, če jo ima, in
  - (iii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 28 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006.
2. Če voznik vozi vozilo, ki je opremljeno s tahografom iz Priloge IB, mora na zahtevo inšpektorja kadar koli predložiti:
  - (i) vozniško kartico,
  - (ii) vse ročne zapise in izpise, izdelane v tekočem dnevu in predhodnih 28 dneh, kot to zahtevata ta uredba in Uredba (ES) št. 561/2006,

- (iii) tahografske vložke, ki ustrezajo obdobju iz točke (ii), v katerem je vozil vozilo z vgrajenim tahografom iz Priloge I.
3. Pooblaščen inšpektor lahko skladnost z Uredbo (ES) št. 561/2006 preveri z analizo tahografskih vložkov, analizo prikazanih ali izpisanih podatkov, ki jih je tahograf zapisal, ali z analizo vozniške kartice ali, če te ni, z analizo katerega koli drugega spremnega dokumenta, ki utemeljuje neskladnost z eno izmed določb, kot so tiste, navedene v členih 24(2) in 33(2) te uredbe.

### *Člen 33*

#### *Postopki v primeru nepravilnega delovanja naprave*

1. V primeru okvare ali nepravilnega delovanja tahografa prevozno podjetje zagotovi pri pooblaščenem serviserju ali v pooblaščenih servisnih delavnicah popravilo takoj, ko je to mogoče.

Če se vozilo ne more vrniti v prostore v enem tednu po okvari ali ugotovitvi nepravilnega delovanja, se popravilo opravi *na poti*.

Z ukrepi, ki jih sprejmejo države članice v skladu s členom 37, lahko pristojne organe pooblastijo za prepoved uporabe vozila v primerih, ko okvara oziroma nepravilno delovanje ni bilo odpravljeno, kot določata prvi in drugi pododstavek.

2. Medtem ko je tahograf neuporaben ali deluje nepravilno, voznik vnese podatke, ki omogočajo njegovo identifikacijo (ime, številko vozniške kartice ali vozniškega dovoljenja), vključno s svojim podpisom, ter informacije za različna obdobja, ki jih tahograf ni več pravilno zapisal ali izpisal:
- (a) na tahografskem vložku ali vložkih ali
  - (b) na začasem vložku, ki se priloži tahografskemu vložku ali hrani skupaj z vozniško kartico.

## **POGLAVJE VII**

### **Varstvo podatkov, izvrševanje in sankcije**

#### *Člen 34*

##### *Varstvo osebnih podatkov*

1. Države članice zagotovijo, da se obdelava osebnih podatkov v okviru te uredbe opravlja v skladu z direktivama 95/46/ES in 2002/58/ES ter pod nadzorom neodvisnega javnega organa države članice, ki je opredeljen v členu 28 Direktive 95/46/ES.
2. Države članice zlasti zagotovijo, da se varujejo osebni podatki v zvezi z:

- uporabo globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) za zapisovanje določanja kraja, ki je predvidena v členu 4,
  - uporabo komunikacije na daljavo za potrebe nadzora, ki je predvidena v členu 5,
  - uporabo tahografa z usklajenim vmesnikom, ki je predvidena v členu 6,
  - elektronsko izmenjavo informacij o vozniških karticah, ki je predvidena v členu 26,
  - hranjenjem zapisov pri prevoznih podjetjih, kakor je predvideno v členu 29.
3. Tahograf iz Priloge IB je zasnovan tako, da zagotavlja zasebnost. Obdelujejo se samo podatki, ki so nujno potrebni za obdelavo.
  4. Lastniki vozil in/ali prevozna podjetja upoštevajo, če je to potrebno, ustrezne določbe v zvezi z varstvom osebnih podatkov.

#### *Člen 35* *Usposabljanje inšpektorjev*

1. Države članice zagotovijo, da so inšpektorji ustrezno usposobljeni za analizo zapisanih podatkov in nadzor tahografov.
2. Države članice Komisijo obvestijo o zahtevah za usposabljanje svojih inšpektorjev do [šest mesecev od datuma uporabe te uredbe].
3. Komisija sprejme sklepe o metodologiji za začetno in redno usposabljanje inšpektorjev, vključno s tehnikami za načrtovanje nadzora in odkrivanje naprav za zlorabo in goljufanje. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 40(2).

#### *Člen 36* *Vzajemna pomoč*

Države članice si medsebojno pomagajo pri uporabi te uredbe in nadzoru upoštevanja te uredbe.

V okviru te medsebojne pomoči pristojni organi držav članic zlasti drug drugemu redno pošiljajo vse razpoložljive informacije o kršitvah te uredbe, ki se nanašajo na serviserje in servisne delavnice, ter informacije o vseh kaznih, naloženih za take kršitve.

#### *Člen 37* *Sankcije*

1. Države članice določijo predpise o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in nediskriminatorne. Za servisne delavnice, ki so

kršile določbe te uredbe, lahko kazni vključujejo preklic pooblastila in kartice servisne delavnice.

2. Za nobeno kršitev te uredbe se ne uporabi več kot ena kazen ali postopek.
3. Sankcije, ki jih določijo države članice za zelo hude kršitve, opredeljene v Direktivi 2009/5/ES, so sankcije najvišjih kategorij, ki se uporabljajo v državi članici za kršitev zakonodaje o cestnem prometu.
4. Države članice Komisijo uradno obvestijo o teh ukrepih ter predpisih o kaznih in sankcijah do [datum uporabe te uredbe]. Komisijo obvestijo o vsaki poznejši spremembi teh ukrepov.

## **POGLAVJE VIII**

### **Končne določbe**

#### *Člen 38*

#### *Prilagoditev tehničnemu napredku*

Komisija je pooblaščenca za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 39 za prilagoditev prilog I, IB in II tehničnemu napredku.

#### *Člen 39*

#### *Izvajanje pooblastila*

1. Pooblastilo za sprejetje delegiranega akta se Komisiji podeli pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo iz členov 4, 5, 6 in 38 se podeli za nedoločen čas od [začetek veljavnosti te uredbe].
3. Pooblastilo iz členov 4, 5, 6 in 38 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekličeta. S sklepom o preklicu pooblastila preneha veljati pooblastilo iz navedenega sklepa. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Sklep ne vpliva na veljavnost delegiranih aktov, ki so že v veljavi.
4. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 4, 5, 6 in 38, začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če sta pred iztekom tega roka oba obvestila Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se ta rok podaljša za [dva meseca].

*Člen 40*  
*Odbor*

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar je treba mnenje odbora pridobiti s pisnim postopkom, se pisni postopek zaključi brez izida, če v roku za predložitev mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Kadar je treba mnenje odbora pridobiti s pisnim postopkom, se pisni postopek zaključi brez izida, če v roku za predložitev mnenja tako odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

*Člen 41*  
*Forum o tahografih*

1. Vzpostavi se forum o tahografih, da podpre dialog o tehničnih zadevah v zvezi s tahografii med strokovnjaki držav članic in strokovnjaki iz tretjih držav, ki uporabljajo tahografe v skladu z Evropskim sporazumom o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR).
2. Države članice delegirajo strokovnjaka v forum o tahografih.
3. Forum o tahografih je odprt za sodelovanje strokovnjakov iz zainteresiranih pogodbenic AETR, ki niso članice EU.
4. Na forum o tahografih so vabljeni zainteresirane strani, predstavniki proizvajalcev vozil, proizvajalcev tahografov in socialnih partnerjev.
5. Forum o tahografih sprejme svoj poslovnik.
6. Forum o tahografih se sestane vsaj enkrat letno.

*Člen 42*  
*Sporočanje nacionalnih ukrepov*

Države članice Komisiji pošljejo besedilo zakonov, predpisov in upravnih določb, sprejetih na področju, ki ga ureja ta uredba, najpozneje 30 dni po datumu njihovega sprejetja, prvič pa do [12 mesecev po začetku veljavnosti te uredbe].

“

2) Priloga I k Uredbi (EGS) št. 3821/85 se spremeni:

- (a) V poglavju I Opredelitve pojmov se črta točka (b).

- (b) v poglavju III (c) se v točki 4.1 sklicevanje na „drugo alineo (b), (c) in (d) člena 15(3) Uredbe“ nadomesti z „drugo alineo (b), (c) in (d) člena 30(5) Uredbe“
- (c) v poglavju III (c) se v točki 4.2 sklicevanje na „člen 15 Uredbe“ nadomesti s „člen 30 Uredbe“
- (d) v poglavju IV (a) se v tretjem pododstavku točke 1 sklicevanje na „člen 15(5) Uredbe“ nadomesti s „člen 30(6) Uredbe“.

3) Priloga IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85 se spremeni:

- (a) V poglavju I Opredelitve pojmov se črtajo točke (l), (o), (t), (y), (ee), (kk), (oo) in (qq)
- (b) poglavje VI se spremeni:
  - (1) v prvem odstavku se sklicevanje na „člen 12(5) Uredbe (EGS) št. 3821/85, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 2135/98“ nadomesti s „člen 24(5) Uredbe (EGS) št. 3821/85“.
  - (2) Oddelek 1 „Odobritev serviserjev ali servisnih delavnic“ se črta.
- (c) V poglavju VIII se v točki 271 sklicevanje na „člen 5 te uredbe“ nadomesti s sklicevanjem na „člen 8 te uredbe“.

## *Člen 2*

Uredba (ES) št. 561/2006 se spremeni:

- Razdalja „50 km“ iz odstavkov (d), (f) in (p) člena 13(1) se nadomesti s „100 km“.

## *Člen 3*

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporabljati se začne z veljavnostjo od [eno leto po začetku veljavnosti].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament  
Predsednik*

*Za Svet  
Predsednik*