



**A7-0195/2012**

6.6.2012

**\*\*\*I**

## **SPRAWOZDANIE**

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

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawczyni: Silvia-Adriana Țicău

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu).

### ***Poprawki do projektu aktu***

W poprawkach Parlamentu zmiany do projektu aktu zaznacza się **wytluszczonym drukiem i kursywą**. Oznakowanie zwykłą kursywą jest wskazówką dla służb technicznych dotyczącą propozycji korekty elementów projektu aktu w celu ustalenia tekstu końcowego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub pominiętych w danej wersji językowej). Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

W poprawkach do aktów istniejących trzecia i czwarta linijka w nagłówku poprawki w projekcie aktu zawiera, odpowiednio, odniesienie do istniejącego aktu i postanowienia tego aktu, które ulega zmianie. Fragmenty przepisu aktu istniejącego, do którego Parlament wprowadza zmiany, a który nie został zmieniony w projekcie aktu, zaznacza się **wytluszczonym drukiem**. Ewentualne skreślenia w obrębie takich fragmentów zaznaczane są w sposób następujący: [...].

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	80
PROCEDURA.....	84



## **PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

**w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 (COM(2011)0451 – C7-0205/2011 – 2011/0196(COD))**

**(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)**

*Parlament Europejski,*

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

### **Poprawka 1**

#### **Projekt rezolucji legislacyjnej Odniesienie 4 a (nowe)**

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 0 z 0.0.0000, s.0. /Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

– uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych z dnia 5 października 2011 r.<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 4 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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).

*Poprawka*

(4) Celem zapewnienia spójności różnych wyłączeń określonych w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, ograniczenia obciążeń administracyjnych dla przedsiębiorstw transportowych, **zmniejszenia obowiązków administracyjnych oraz zapewnienia praktycznego udoskonalenia urzędów rejestrujących**, przy jednoczesnym poszanowaniu celów tego rozporządzenia, należy zrewidować maksymalne dopuszczalne odległości określone w art. 13 lit. d), f) i p).

### *Uzasadnienie*

*Poprawka ta służy ponownemu wyjaśnieniu celów związanych ze zmianą przedmiotowego rozporządzenia dotyczącego urzędów rejestrujących. Szczególne znaczenie ma przy tym uwzględnienie praktycznego udoskonalenia urzędów rejestrujących.*

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 16 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Aby zapewnić uczciwą konkurencję na wewnętrznym rynku transportu

*Poprawka*

(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 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), bez uszczerbku dla zasady pomocniczości.

drogowego i przekazać jasny komunikat kierowcom i przewoźnikom, ***należy ujednolicić definicję bardzo poważnych naruszeń niniejszego rozporządzenia, która z natury powinna być wiążąca, a państwa członkowskie powinny nakładać sankcje najwyższej kategorii w przypadku bardzo poważnych naruszeń (określonych w dyrektywie Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. zmieniającej załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym), bez uszczerbku dla zasady pomocniczości. Należy również podjąć wysiłki w celu zapewnienia, że kary nakładane za jakiegokolwiek naruszenia zawsze są skuteczne, odstraszające i proporcjonalne. W szczególności należy podjąć konkretne działania mające na celu wyeliminowanie praktyki nakładania nadmiernie wysokich kar za drobne naruszenia.***

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 16 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(16a) Różne zasady obliczania dziennego okresu prowadzenia pojazdu prowadzą do niejednolitego stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz wywołują niepewność prawną, jeżeli chodzi o kierowców i przedsiębiorstwa transportowe wykonujące przewóz międzynarodowy. Celem zapewnienia jasnego, skutecznego, proporcjonalnego i spójnego egzekwowania przepisów socjalnych dotyczących transportu drogowego konieczne jest jednolite stosowanie wspomnianych zasad przez***

*Uzasadnienie*

*W decyzji wykonawczej z dnia 7 czerwca 2011 r. (COM(2011)3759) Komisja zwróciła uwagę na problemy związane z różną interpretacją zasad obliczania dziennego okresu prowadzenia pojazdu oraz wydała w tej sprawie zalecenie. Jedynie spójne wdrożenie rozporządzenia w sprawie okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz przepisów dotyczących urządzeń rejestrujących w państwach członkowskich może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przynieść korzyści europejskiemu jednolitemu rynkowi.*

**Poprawka 5**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Punkt 17 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(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.

*Poprawka*

(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 **tachografów cyfrowych** 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 **oraz ustanowienia pojedynczego elektronicznego systemu wymiany informacji na temat kart kierowców**. Należy zatem odpowiednio ustanowić Forum ds. tachografów.

*(Niniejsza poprawka („tachograf cyfrowy” zastępuje pojęcie „urządzeń rejestrujących, o których mowa w załączniku I B”) ma zastosowanie do całości tekstu. Jej przyjęcie będzie wymagało wprowadzenia zmian do całości*



dokumentu).

### Uzasadnienie

*W przypadku gdy obywatel państwa trzeciego ubiega się o kartę kierowcy należy sprawdzić, czy nie otrzymał on już karty cyfrowej. Kwestię wymiany informacji elektronicznych na temat kart kierowców z państwami członkowskimi, które zawarły umowę AETR, należy zatem rozstrzygnąć poprzez stworzenie pojedynczego systemu. Obecnie w przypadku gdy obywatel państwa trzeciego ubiega się o cyfrową kartę do tachografów zażądanie informacji możliwe jest wyłącznie w ramach dwustronnych kontaktów z danym państwem, a taka procedura jest bardzo czasochłonna i kosztowna.*

### Poprawka 6

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 21 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(21a) Przewóz osób i rzeczy odbywa się na bardzo różnych zasadach i warunkach. Z tego względu należy możliwie szybko, przy czym najpóźniej do końca 2013 r., dokonać przeglądu obowiązku używania tachografów oraz przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku w transporcie autobusowym.***

### Poprawka 7

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 21 b preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(21b) Normy i specyfikacje powinny mieć formę norm otwartych, umożliwiających zintegrowanie, po przeprowadzeniu kontroli przez Komisję, w jednym i tym samym urzędzie również innych funkcji takich jak rejestracja danych dotyczących wypadku oraz powiadamianie o wypadkach za pomocą numeru 112 (eCall).***

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt -1 (nowy)**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**-1) Tytuł otrzymuje brzmienie:**

**„Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady”**

*(Ta poprawka ma zastosowanie do całego tekstu. Jej przyjęcie będzie wymagało wprowadzenia zmian do całości dokumentu).*

#### *Uzasadnienie*

*Celem tej poprawki jest wprowadzenie do przedmiotowego rozporządzenia zmiany terminologicznej, dzięki czemu termin ten będzie stosowany tak samo, jak w innych obowiązujących w tym obszarze aktach prawnych, w których stosuje się termin „tachograf”, będący w powszechnym użyciu w języku potocznym i technicznym.*

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Rozdział I – tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Zasady *i* zakres stosowania

Zasady, zakres stosowania *i* **wymogi**

#### *Uzasadnienie*

*Sprawozdawczyni jest zdania, że bardzo ważne jest uwzględnienie w tekście przedmiotowego rozporządzenia podstawowych zasad i wymogów, które muszą spełniać tachografy. Obecnie wiele z tych wymogów określono jedynie w załącznikach, których nie przedłożono do rozpatrzenia wraz z przedmiotowym wnioskiem. Załączniki powinny zawierać jedynie bardziej szczegółowe informacje odnoszące się do podstawowych zasad i wymogów, a te z kolei*

powinny być określone w tekście rozporządzenia, dzięki czemu Parlament mógłby poddać je pod debatę w ramach procedury współdecyzji.

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 1 – tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Przedmiot i *zasada*

Przedmiot i *zasady*

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 1 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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 i dyrektywy 92/6/EWG.

**1.** W niniejszym rozporządzeniu określono **obowiązki i** wymogi dotyczące budowy, instalacji, użytkowania, **sprawdzania i kontrolowania tachografów** stosowanych w transporcie drogowym w celu kontroli zgodności z przepisami rozporządzenia (WE) nr 561/2006, dyrektywy 2002/15/WE i dyrektywy 92/6/EWG.

### *Uzasadnienie*

*W przedmiotowym rozporządzeniu określa się nie tylko wymogi, ale i obowiązki wszystkich podmiotów wchodzących w skład systemu tachografów: przedsiębiorstw transportowych, kierowców, warsztatów, producentów, organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa itd. Kontrolę tachografów przeprowadzaną przez organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa należy włączyć w część dotyczącą przedmiotu rozporządzenia, ponieważ jest ona ważnym rozdziałem przedmiotowego wniosku ustawodawczego.*

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 1 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

#### *Uzasadnienie*

*Użytkowanie tachografów wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych dotyczących zawodowych kierowców. Zgodnie z zasadami tworzącymi ramy prawne odnoszące się do ochrony danych osobowych dane powinny być wykorzystywane wyłącznie do sprecyzowanego celu. Zapis ten jest konieczny z uwagi na fakt, że w przedmiotowym wniosku zezwala się na to, by dane przetwarzane przez tachografy były wykorzystywane przez aplikacje inteligentnego systemu transportowego do innych celów niż kontrolowanie zgodności z przepisami socjalnymi.*

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera a)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***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;***

***a) „tachograf” oznacza urządzenie*** przeznaczone do instalowania w pojazdach drogowych w celu automatycznego lub półautomatycznego pokazywania, rejestrowania, drukowania, zapamiętywania i wysyłania szczegółowych danych o ruchu takich pojazdów ***w odniesieniu do różnych okresów, które składają się na codzienny czas pracy, oraz danych, o których mowa***

w art. 30 niniejszego rozporządzenia;

#### Uzasadnienie

*Tachograf nie rejestruje tylko „pewnych okresów pracy osób kierujących tymi pojazdami”, ale wszystkie okresy wykonywania czynności związanych ze statusem kierowcy, jak określono w art. 30 ust. 5 wniosku. Rejestruje również dane dotyczące kierowców.*

#### Poprawka 14

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera b)

*Tekst proponowany przez Komisję*

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;

*Poprawka*

b) „przyrząd rejestrujący” oznacza **tachograf** bez czujnika ruchu i przewodów do przyłączenia czujnika ruchu. Przyrząd rejestrujący może być zarówno pojedynczą jednostką, jak i kilkoma jednostkami rozmieszczonymi w pojeździe, o ile tylko spełnia wymogi zabezpieczenia określone w niniejszym rozporządzeniu. **Przyrząd rejestrujący składa się z jednostki przetwarzającej, pamięci danych, zegara czasu rzeczywistego, dwóch czytników kart inteligentnych (dla kierowcy i współkierowcy), drukarki, wyświetlacza, ostrzeżenia wizualnego, gniazda do kalibracji/ wczytywania danych i urządzeń do wprowadzania danych przez użytkownika;**

#### Uzasadnienie

*To elementy przyrządu rejestrującego, które wymieniono w załączniku IB. Włączenie ich do rozporządzenia zwiększa jasność i ułatwia zrozumienie tekstu tego aktu prawnego.*

#### Poprawka 15

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera d)

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) „karta do tachografów” oznacza inteligentną kartę przeznaczoną do użytku w **urzędzeniach rejestrujących** umożliwiającą identyfikację przez **urządzenia rejestrujące** roli posiadacza karty oraz przesyłanie i zapamiętywanie danych;

*Poprawka*

d) „karta do tachografów” oznacza inteligentną kartę przeznaczoną do użytku w **tachografach** umożliwiającą identyfikację przez **tachografy** roli posiadacza karty, **jego praw dostępu do danych** oraz przesyłanie i zapamiętywanie danych;

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera e)

*Tekst proponowany przez Komisję*

e) „wykresówka” oznacza kartę wkładaną do **urządzenia rejestrującego, o którym mowa w załączniku I**, przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenie znakujące zapisują w sposób ciągły informacje podlegające rejestracji;

*Poprawka*

e) „wykresówka” oznacza kartę wkładaną do **tachografu analogowego**, przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenie znakujące zapisują w sposób ciągły informacje podlegające rejestracji;

*(Ta poprawka ma zastosowanie do całego tekstu. Jej przyjęcie będzie wymagało wprowadzenia zmian do całości dokumentu).*

### *Uzasadnienie*

*Odniesienie do „urządzenia rejestrującego, o którym mowa w załączniku I” należy rozumieć jako odniesienie do „tachografu analogowego”. W poprawce tej proponuje się zastosowanie terminu „tachograf” zamiast terminu „urządzenie rejestrujące”, dzięki czemu termin ten będzie stosowany tak samo, jak w innych obowiązujących w tym obszarze aktach prawnych, w których stosuje się termin „tachograf”, będący w powszechnym użyciu w języku potocznym i technicznym.*

## Poprawka 17

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera f a) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***fa) „tachograf analogowy” oznacza tachograf wykorzystujący wykresówkę zgodną z niniejszym rozporządzeniem;***

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera f b) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***fb) „tachograf cyfrowy” oznacza tachograf wykorzystujący kartę do tachografu zgodną z niniejszym rozporządzeniem;***

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera g)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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;

g) „karta kontrolna” oznacza kartę do tachografów wydaną właściwemu organowi kontrolnemu przez organ państwa członkowskiego, która identyfikuje organ kontrolny i funkcjonariusza kontrolującego oraz umożliwia dostęp do danych zapisanych w pamięci danych lub na kartach kierowcy ***i na karcie warsztatowej*** w celu odczytu, wydruku lub pobrania danych;

## Uzasadnienie

W celu usprawnienia egzekwowania przepisów funkcjonariusze kontrolujący powinni mieć dostęp do danych zarejestrowanych i przechowywanych przez firmy i warsztaty.

### Poprawka 20

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera i)

*Tekst proponowany przez Komisję*

i) „karta warsztatowa” oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego **producentowi urzędnia rejestrującego**, instalatorowi, producentowi pojazdu lub warsztatowi upoważnionemu przez to państwo członkowskie, która identyfikuje posiadacza karty i umożliwia sprawdzanie, kalibrację lub pobieranie danych z **urzędzenia rejestrującego**;

### Poprawka 21

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j)

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

*Poprawka*

i) „karta warsztatowa” oznacza kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego **wyznaczonemu personelowi producenta tachografu**, instalatorowi, producentowi pojazdu lub warsztatowi upoważnionemu przez to państwo członkowskie, która identyfikuje posiadacza karty i umożliwia sprawdzanie, kalibrację lub pobieranie danych z **tachografów**;

*Poprawka*

j) „dzienny okres pracy” oznacza okres **rozpoczynający się w chwili, gdy kierowca aktywuje tachograf po upływie tygodniowego lub dziennego czasu odpoczynku, bądź – jeśli dzienny czas odpoczynku jest dzielony na odrębne okresy – po upływie czasu odpoczynku trwającego co najmniej dziewięć godzin. Kończy się on wraz z początkiem dziennego czasu odpoczynku bądź – jeśli dzienny czas odpoczynku jest dzielony na odrębne okresy odpoczynku – wraz z początkiem czasu odpoczynku trwającego co najmniej dziewięć kolejnych godzin.**



## Uzasadnienie

Zgodnie z definicją dziennego okresu pracy w rozumieniu rozporządzenia nr 3821/85, określonej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku w sprawie C-394/92.

### Poprawka 22

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j a) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ja) „aktywacja” oznacza fazę, gdy tachograf uzyskuje pełną funkcjonalność i uruchamia wszystkie funkcje, łącznie z funkcjami zabezpieczającymi; aktywacja tachografu wymaga użycia karty warsztatowej;***

## Uzasadnienie

*Definicje głównych procesów lub działań związanych z budową, instalacją, użytkowaniem, sprawdzaniem i kontrolowaniem tachografów, które wchodzą w zakres przedmiotowego rozporządzenia, powinny zostać podane w tekście samego rozporządzenia, a nie w załącznikach. Ma to na celu zwiększenia jasności i zrozumiałości zbioru określonych obowiązków. Załączniki do rozporządzeń dotyczących tachografów, liczące ponad 200 stron, powinny obejmować wyłącznie niezbędne szczegółowe wymagania.*

### Poprawka 23

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j b) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***jb) „uwierzytelnienie” oznacza funkcję przeznaczoną do ustanowienia i kontroli tożsamości;***

## **Poprawka 24**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j c) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jc) „autentyczność” oznacza właściwość polegającą na tym, że informacje pochodzą od strony, której tożsamość można zweryfikować;*

## **Poprawka 25**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j d) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jd) „kalibracja” oznacza aktualizację lub potwierdzenie parametrów pojazdu przechowywanych w pamięci danych. Parametry pojazdu obejmują identyfikację pojazdu i charakterystyki pojazdu; do kalibracji tachografu potrzebna jest karta warsztatowa;*

## **Poprawka 26**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j e) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*je) „wczytywanie danych” oznacza kopiowanie wraz z podpisem cyfrowym części lub całego zbioru danych zapisanych w pamięci danych pojazdu lub w pamięci karty tachografu, które są niezbędne do ustalenia zgodności z*

*przepisami zawartymi w rozporządzeniu  
(WE) nr 561/2006;*

## **Poprawka 27**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j f) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jf) „zdarzenie” oznacza operację wykrytą  
przez tachograf, której źródłem może być  
próba oszustwa;*

## **Poprawka 28**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j g) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*kg) „usterka” oznacza nieprawidłową  
pracę wykrytą przez tachograf, której  
źródłem może być wadliwa praca lub  
awaria urządzeń;*

## **Poprawka 29**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j h) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jh) „instalacja” oznacza montaż  
tachografu w pojeździe;*

### **Poprawka 30**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j i) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*ji) „karta nieważna” oznacza, że wykryta karta jest wadliwa lub nie jest możliwe wstępne uwierzytelnienie karty, lub okres ważności jeszcze się nie rozpoczął, lub już upłynął;*

### **Poprawka 31**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j j) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jj) „przeгляд okresowy” oznacza zespół czynności wykonywanych w celu skontrolowania, czy tachograf pracuje prawidłowo i czy jego ustawienia odpowiadają parametrom pojazdu;*

### **Poprawka 32**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j k) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jk) „drukarka” oznacza element tachografu wykonujący wydruki danych zapisanych w pamięci;*

### **Poprawka 33**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j l) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jl) „naprawa” oznacza wszelką naprawę czujnika ruchu lub przyrządu rejestrującego, wymagającą odłączenia ich zasilania lub odłączenia od innych elementów tachografu, lub otwarcia go;*

### **Poprawka 34**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j m) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jm) „homologacja typu” oznacza urzędowy dokument wydany przez państwo członkowskie i zaświadczający, że dany tachograf (lub jego element), oprogramowanie lub karta do tachografów spełnia wymagania niniejszego rozporządzenia;*

### **Poprawka 35**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j n) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jn) „identyfikacja pojazdu” oznacza numery identyfikujące pojazd: numer rejestracyjny pojazdu (VRN) z oznaczeniem państwa członkowskiego i numer identyfikacyjny pojazdu (VIN);;*

## **Poprawka 36**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j o) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jo) „interoperacyjność” oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy;*

## **Poprawka 37**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera j p) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*jp) „interfejs” oznacza połączenie między systemami, które zapewnia mechanizmy, za których pośrednictwem systemy te mogą się łączyć i wchodzić w interakcję.*

## **Poprawka 38**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 – ustęp 3 a) (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

## Uzasadnienie

*Okolo 44% pojazdów, które uczestniczą w transporcie międzynarodowym, jest jeszcze wyposażonych w tachografy analogowe.*

### Poprawka 39

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 3a*

#### *Zasadnicze wymogi*

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

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

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

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

*c) spełnia wymogi dotyczące interoperacyjności;*

*d) jest przyjazny dla użytkownika.*

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

*4. Tachograf umieszcza się w pojeździe w*

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

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

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

#### *Uzasadnienie*

*Sprawozdawczyni jest zdania, że bardzo ważne jest uwzględnienie w tekście przedmiotowego rozporządzenia podstawowych zasad i wymogów, które muszą spełniać tachografy. Obecnie wiele z tych wymogów określono jedynie w załącznikach, których nie przedłożono do rozpatrzenia wraz z przedmiotowym wnioskiem. Załączniki powinny zawierać jedynie bardziej szczegółowe informacje odnoszące się do podstawowych zasad i wymogów, a te z kolei powinny być określone w tekście rozporządzenia, dzięki czemu Parlament mógłby poddać je pod debatę w ramach procedury współdecyzji.*

#### **Poprawka 40**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

##### *Artykuł 3b*

##### *Funkcje tachografu*

*Tachograf spełnia następujące funkcje:*

*1) monitorowanie wkładania i*



- wyjmowania kart,*
- 2) pomiar prędkości i odległości,*
- 3) pomiar czasu,*
- 4) monitorowanie czynności kierowcy,*
- 5) monitorowanie stanu prowadzenia pojazdu,*
- 6) dane wprowadzane ręcznie przez kierowcę,*
- 7) wprowadzanie miejsca rozpoczęcia lub zakończenia okresu pracy,*
- 8) ręczne wprowadzanie czynności kierowcy,*
- 9) warunki szczególne,*
- 10) zarządzanie blokadami firmowymi,*
- 11) monitorowanie czynności kontrolnych,*
- 12) wykrywanie zdarzeń lub usterek,*
- 13) testy wbudowane i autotesty,*
- 14) odczyt z pamięci danych,*
- 15) rejestrowanie i przechowywanie w pamięci danych,*
- 16) odczyt z kart do tachografów,*
- 17) rejestrowanie i przechowywanie na kartach do tachografów,*
- 18) wyświetlanie,*
- 19) drukowanie,*
- 20) ostrzeganie,*
- 21) przesyłanie danych do nośników zewnętrznych,*
- 22) wyprowadzanie danych do dodatkowych urządzeń zewnętrznych,*
- 23) kalibracja,*
- 24) nastawianie czasu,*
- 25) wskazanie pozostałego okresu prowadzenia pojazdu,*
- 26) wskazanie wykorzystanego czasu przerwy.*

## Uzasadnienie

*Funkcje tachografu powinny zostać określone w tekście samego rozporządzenia. Obecnie znajdują się one w załącznikach, których nie przedłożono wraz z przedmiotowym wnioskiem.*

### Poprawka 41

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 3c*

#### *Rejestrowane dane*

***1. Tachograf cyfrowy rejestruje następujące dane:***

***a) pokonaną odległość i prędkość pojazdu;***

***b) czas;***

***c) punkty rozpoczęcia i zakończenia dziennego okresu pracy kierowcy i każdej operacji transportu;***

***d) tożsamość kierowcy;***

***e) czynność kierowcy;***

***f) dane kalibracyjne, w tym tożsamość warsztatu;***

***g) zdarzenia i usterki.***

***2. Tachograf analogowy rejestruje przynajmniej dane, o których mowa w ust. 3 lit. a), b) i e).***

***3. Dostęp do danych przechowywanych w tachografie może zostać udzielony w dowolnym momencie:***

***a) właściwym organom kontrolnym dla celów kontroli oraz***

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

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

## **Poprawka 42**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 d (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 3d*

*Wyświetlacz*

*1. Tachograf jest w stanie wyświetlić:*

- a) informacje standardowe,*
- b) informacje związane z ostrzeżeniami,*
- c) informacje związane z dostępem do menu,*
- d) inne informacje, których zażąda użytkownik, zgodnie z art. 3c ust. 1,*
- e) informacje odnoszące się do kierowcy:  
– jeżeli jego bieżącą czynnością jest **PROWADZENIE**, jego bieżący nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu i jego bieżący skumulowany czas przerwy,  
– jeżeli jego bieżącą czynnością **NIE JEST PROWADZENIE**, bieżący czas trwania tej czynności (od momentu wybrania) i jego bieżący skumulowany czas przerwy.*

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

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

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

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

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

#### *Uzasadnienie*

*W celu dokonania oceny tego, jak bardzo tachograf jest przyjazny dla użytkownika i czy spełnia swoją rolę jako narzędzie pozwalające kierowcy na zachowanie zgodności z przepisami, podstawowe elementy, które mają być wyświetlane, powinny zostać włączone do określonych w przedmiotowym rozdziale wymogów stawianych tachografom.*

### **Poprawka 43**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 e (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 3e*

*Ostrzeżenia*

*1. Tachograf ostrzega kierowcę o wykryciu zdarzenia lub usterki. Tachograf ostrzega kierowcę na 15 minut przed przekroczeniem i w momencie przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego nieprzerwanego czasu*

*prowadzenia pojazdu.*

*2. Ostrzeżenia są wizualne. Ostrzeżenia wizualne są łatwo rozpoznawalne przez użytkownika, znajdują się w polu widzenia kierowcy i są łatwe do odczytania tak w dzień, jak i w nocy. Dopuszcza się ostrzeżenia akustyczne dodatkowo do ostrzeżeń wizualnych.*

*3. Ostrzeżenia trwają przez przynajmniej 30 sekund, chyba że są potwierdzone przez użytkownika poprzez wciśnięcie dowolnego przycisku w tachografie.*

*4. Tachograf wyświetla informację o przyczynie ostrzeżenia, aż do momentu potwierdzenia przez użytkownika za pomocą specjalnego przycisku lub polecenia tachografu. Dopuszcza się dodatkowe ostrzeżenia, pod warunkiem że nie są mylące dla kierowców w odniesieniu do wcześniej zdefiniowanych ostrzeżeń.*

#### *Uzasadnienie*

*Biorąc pod uwagę przydatność ostrzeżeń dla kierowców, podstawowe funkcje ostrzeżeń powinny zostać włączone w tekst przedmiotowego rozporządzenia, które ma zostać omówione w ramach procedury współdecyzji. Obecnie określono je w załączniku IB.*

#### **Poprawka 44**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 f (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

##### *Artykuł 3f*

##### *Ochrona danych i prywatności*

*1. Przetwarzanie danych osobowych w kontekście niniejszego rozporządzenia odbywa się zgodnie z dyrektywą 95/46/WE i dyrektywą 2002/58/WE oraz pod nadzorem niezależnego organu publicznego odnośnego państwa*

*członkowskiego, o którym mowa w art. 28 dyrektywy 95/46/WE.*

*2. Przetwarza się wyłącznie dane absolutnie niezbędne do celów przetwarzania.*

*3. Specyfikacje, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu, zapewniają poufność przetwarzanych danych osobowych, które są rejestrowane i zapisywane przez tachograf, integralność danych i zapobiegają oszustwom i nielegalnemu manipulowaniu tymi danymi.*

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

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

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

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

*niniejszego rozporządzenia.*

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

#### *Uzasadnienie*

*A reinforced dedicated provision relating to data protection should be included in Chapter I giving the impact that the use of tachographs may have in this field. The proposal lacks clarity and certainty on the modalities of the processing of data, including personal data relating to professional drivers, which are left to a later update of Annex IB of the Regulation. It is important also to include a dedicated paragraph on the level of security to be achieved at all stages of development and use of the tachograph, especially during its use. The Communication from the Commission indicates that a number of third countries apply the principles of the tachograph regulation. In the Proposal there is no indication of any international exchange of tachograph data. This amendment tends to clarify this point.*

#### **Poprawka 45**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 3 g (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 3g*

*Specyfikacje*

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

*zwłaszcza w rozdziałach I i II.*

*2. Komisja przyjmuje szczegółowe specyfikacje, o których mowa w ust. 1, w terminie dwóch lat od ...\**

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

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

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

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

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

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

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

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



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

**\* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

#### *Uzasadnienie*

*The main requirements of the tachograph system should be set out in the text of the Regulation and not in annexes, which should include only more detailed requirements. Their inclusion in the text of the Regulation gives Parliament the opportunity to discuss them during the codecision procedure. The deadline for the specifications is the date given by the Commission in its Communication accompanying the proposal. The Impact Assessment carried out by the Commission lacks precise information about the costs of the new technologies. Therefore a cost benefit analysis prior to the adoption of the specifications is recommended.*

#### **Poprawka 46**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 4 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*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).*

*Poprawka*

*W celu ułatwienia kontroli zgodności z odnośnym prawodawstwem należy automatycznie rejestrować umiejscowienie punktu początkowego i końcowego dziennego okresu pracy i każdej operacji transportu. W tym celu pojazdy dopuszczone po raz pierwszy do ruchu 24 miesiące po wejściu w życie specyfikacji, o których mowa w niniejszym artykule i w art. 3g, muszą być wyposażone w tachograf połączony z globalnym systemem nawigacji satelitarnej (GNSS).*

#### *Uzasadnienie*

*W artykule tym należy wyraźnie wskazać cel rejestrowania danych dotyczących umiejscowienia. Rejestrowanie powinno odbywać się automatycznie, aby unikać konieczności podejmowania przez kierowcę jakichkolwiek szczególnych czynności dodatkowych. Zgodnie z*

komunikatem Komisji towarzyszącym przedmiotowemu wnioskowi specyfikacje zostaną sporządzone do dnia 31 grudnia 2014 r. Po opublikowaniu specyfikacji technicznych sektor przemysłu będzie potrzebować co najmniej dwóch lat na wprowadzenie produktu do obrotu. W związku z tym wprowadzenie do obrotu nowych „inteligentnych” tachografów może mieć miejsce przed dniem 1 stycznia 2017 r.

## **Poprawka 47**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 4 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Do łączenia tachografów z GNSS, o którym mowa w ust. 1, należy wykorzystywać wyłącznie połączenia oferujące usługi pozycjonowania satelitarne, które nieodpłatnie wykorzystują usługi dotyczące umiejscowienia.***

***Tachograf nie zapisuje innych danych dotyczących umiejscowienia niż dane wyrażone w miarę możliwości we współrzędnych geograficznych określających punkt początkowy i końcowy, o których mowa w ust. 1.***

*Uzasadnienie*

*Aby zapobiec zwiększeniu kosztów inteligentnych tachografów, obowiązkowe powinno być wyłącznie wykorzystywanie usług nieodpłatnych.*

## **Poprawka 48**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 4 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących

2. 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**.

**opracowywania szczegółowych  
specyfikacji technicznych niezbędnych** w  
celu umożliwienia przetwarzania danych  
dotyczących umiejscowienia odbieranych z  
GNSS przez **tachograf, jak określono w  
niniejszym artykule**.

**Specyfikacje spełniają w szczególności  
następujące warunki:**

**- opierają się na wykorzystaniu bezpłatnej  
usługi GNSS;**

**– automatycznie i obowiązkowo  
rejestrowane są wyłącznie te dane  
dotyczące umiejscowienia, które są  
bezwzględnie potrzebne organom  
kontrolnym do zweryfikowania informacji  
zarejestrowanych przez tachograf;**

**- przed przyjęciem aktów delegowanych, o  
których mowa w niniejszym artykule,  
przeprowadza się i udostępnia do  
publicznej wiadomości ocenę skutków w  
zakresie ochrony danych;**

**– stosowanie uwierzytelnionych sygnałów  
nie jest obowiązkowe z uwagi na to, że nie  
mogą one być uzyskiwane bezpłatnie.**

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

#### *Uzasadnienie*

*Podstawowe ramy dla stosowania tej nowej technologii powinny zostać stworzone w drodze procedury współdecyzji, a nie w całości przez Komisję za pośrednictwem aktów delegowanych.*

## **Poprawka 49**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

## **Poprawka 50**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – tytuł

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

***Wczesne wykrywanie na odległość prawdopodobnych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia***

*Uzasadnienie*

*Dane, które miałyby podlegać przesłaniu na potrzeby kontroli, powinny ograniczać się do danych wskazujących na manipulowanie tachografem lub jego niewłaściwe użycie.*

## **Poprawka 51**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. W celu ułatwienia przeprowadzania przez właściwe organy kontrolne

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.

ukierunkowanych kontroli drogowych **tachograf zainstalowany** w pojazdach po raz pierwszy **zarejestrowanych 24 miesiące** po wejściu w życie **specyfikacji, o których mowa w niniejszym artykule i w art. 3g**, muszą umożliwiać komunikację w **celu przesyłania danych tym organom** w trakcie ruchu takich pojazdów.

#### *Uzasadnienie*

*Uznaje się, że po opublikowaniu specyfikacji producenci potrzebują średnio dwóch lat na wprowadzenie nowego produktu do obrotu.*

### **Poprawka 52**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Państwa członkowskie wyposażają swoje organy kontrolne w urządzenia wczesnego wykrywania na odległość, niezbędne do nawiązania komunikacji, o której mowa w niniejszym artykule, w celu przesyłania danych.***

#### *Uzasadnienie*

*Urządzenia potrzebne organom kontrolnym do przeprowadzania kontroli na odległość powinny być uznawane za wchodzące w zakres odpowiednich urządzeń kontrolnych, o których mowa w art. 39a.*

### **Poprawka 53**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Komunikację z **urządzeniami**

2. Komunikację z **tachografem w celu**

*rejestrującymi* nawiązuje się wyłącznie w **razie potrzeby zgłoszonej przez** urzędnika organów kontrolnych. Podlega ona zabezpieczeniu w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urzędów *rejestrujących i* kontrolnych.

*przesłania danych, o której mowa w ust. 1,* nawiązuje się wyłącznie **na żądanie wysłane** z urzędnika organów kontrolnych. Podlega ona zabezpieczeniu w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia *tachografów i* urzędów kontrolnych. **Dostęp do przesyłanych danych mają wyłącznie organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa, które są upoważnione do kontrolowania naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz warsztaty, jeśli konieczne jest sprawdzenie poprawności działania tachografu.**

## Poprawka 54

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

*Poprawka*

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

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

**kalibracji;**

**– numer rejestracyjny pojazdu.**

**Nie przekazuje się danych dotyczących tożsamości i obywatelstwa kierowcy.**

#### Uzasadnienie

*W przedmiotowym wniosku brak jest jasności i pewności prawa w odniesieniu do możliwości przetwarzania danych. W przedmiotowym rozporządzeniu należy określić zbiór danych, które mają być przesyłane w trakcie komunikacji.*

#### Poprawka 55

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

4. Przesyłane dane wykorzystuje się wyłącznie w celu sprawdzenia zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Nie przekazuje się ich podmiotom innym niż organy kontrolne **i organy wymiaru sprawiedliwości w toku prowadzonej procedury sądowej.**

#### Poprawka 56

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

*Poprawka*

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 **ich przesłaniu w trakcie komunikacji, chyba że dane te wskazują na możliwy przypadek manipulowania tachografem**

*lub jego niewłaściwego użycia. Jeśli w wyniku następnej kontroli drogowej manipulowanie ani niewłaściwe użycie nie zostanie potwierdzone, przesłane dane są usuwane. Organy kontrolne mogą korzystać do celów statystycznych z danych dotyczących identyfikacji pojazdu lub parametrów technicznych, w których nie ma żadnych danych osobowych.*

#### *Uzasadnienie*

*W przypadku oznak możliwego dokonania oszustwa organy kontrolne powinny mieć prawo do zachowania danych przesłanych przez tachograf w trakcie komunikacji do momentu przeprowadzenia kontroli drogowej. Jeśli w wyniku kontroli nie potwierdzi się przypadku manipulowania tachografem ani jego niewłaściwego użycia, nie ma powodów, by po zakończeniu kontroli zachowywać dane.*

#### **Poprawka 57**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

**6. Właściciel lub posiadacz pojazdu jest odpowiedzialny** za powiadomienie kierowcy o możliwości komunikacji na odległość.

*Poprawka*

**6. Przedsiębiorstwo transportowe obsługujące pojazd jest odpowiedzialne** za powiadomienie kierowcy o możliwości komunikacji na odległość.

#### **Poprawka 58**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

**7. Na podstawie przekazanych danych właściwy organ kontrolny może zdecydować o przeprowadzeniu kontroli pojazdu i urządzenia rejestrującego.**

*Poprawka*

**7. W żadnym przypadku komunikacja na odległość na potrzeby kontroli, którą opisano w niniejszym artykule, nie prowadzi do automatycznego nałożenia mandatu lub grzywny na kierowcę lub**



**przedsiębiorstwo. Na podstawie** przekazanych danych właściwy organ kontrolny może zdecydować o przeprowadzeniu kontroli pojazdu i **tachografu. Skutki komunikacji na odległość nie powinny uniemożliwiać organom kontrolnym przeprowadzania losowych kontroli drogowych w oparciu o system oceny ryzyka wprowadzony na mocy art. 9 dyrektywy 2006/22/WE.**

#### Uzasadnienie

*Celem tego artykułu jest umożliwienie przeprowadzenia „podstawowej” kontroli, polegającej na przesyłaniu ograniczonego zbioru najważniejszych parametrów do stałych lub mobilnych urzędzeń w czasie, gdy dany samochód ciężarowy się porusza. Umożliwi to sprawdzanie i ograniczanie liczby samochodów ciężarowych przed kontrolą, a tym samym zwiększy skuteczność takich kontroli. Nawet jeśli dane przesłane w trakcie komunikacji będą wskazywać na możliwy przypadek manipulowania tachografem lub jego niewłaściwego użycia, konieczne będzie przeprowadzenie kontroli drogowej w celu potwierdzenia tego faktu.*

#### Poprawka 59

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 5 – ustęp 8

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

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.

##### *Poprawka*

8. Komisję upoważnia się do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 39, dotyczących **opracowywania szczegółowych specyfikacji niezbędnych** dla potrzeb umożliwienia komunikacji na odległość pomiędzy **tachografami** i właściwymi organami kontrolnymi określonymi w niniejszym artykule.

## Poprawka 60

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 6 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Dostępne mogą być wyłącznie te zarejestrowane lub stworzone przez tachograf dane, które bezwzględnie muszą zostać przetworzone przez aplikację inteligentnego systemu transportowego (ITS).***

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

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

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

#### *Uzasadnienie*

*Celem tej poprawki jest stworzenie podstawowych ram dla wykorzystywania przez aplikacje ITS danych przetwarzanych przez tachograf.*

## Poprawka 61

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 6 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Do celów ust. 1 pojazdy po raz pierwszy dopuszczone do ruchu ***[48 miesięcy]*** po wejściu w życie ***niniejszego***

2. Do celów ust. 1 pojazdy po raz pierwszy dopuszczone do ruchu ***24 miesiące*** po wejściu w życie ***specyfikacji technicznych,***

*rozporządzenia]* muszą być wyposażone w **urządzenie rejestrujące** posiadające zharmonizowany interfejs umożliwiający wykorzystanie zarejestrowanych **lub wygenerowanych** danych przez aplikacje inteligentnych systemów transportowych.

*o których mowa w niniejszym artykule,* muszą być wyposażone w **tachografy** posiadające zharmonizowany interfejs umożliwiający wykorzystanie zarejestrowanych danych przez aplikacje inteligentnych systemów transportowych.

## Poprawka 62

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 6 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

***Priorytetowo traktuje się stworzenie zharmonizowanej aplikacji ITS, umożliwiającej kierowcom odczytywanie danych zarejestrowanych przez tachograf w celu ułatwienia im zachowania zgodności z przepisami socjalnymi.***

*Uzasadnienie*

*Komisja powinno priorytetowo potraktować opracowanie odpowiednich specyfikacji w celu umożliwienia kierowcom wykorzystywania aplikacji ITS do odczytywania danych.*

## Poprawka 63

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 7 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Producenci lub ich przedstawiciele składają organom do spraw homologacji

*Poprawka*

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.

typu, wyznaczonym do tego celu przez poszczególne państwa członkowskie **i spełniającym warunki certyfikacji uznane przez komitet zarządzający ds. umowy o wzajemnym uznawaniu certyfikacji według SOG-IS**, wniosek o homologację typu UE przyrządu rejestrującego, czujnika ruchu, wzoru wykresówki, karty do tachografów  **bądź oprogramowania wykorzystywanego przez właściwe organy kontrolne do odczytywania danych. Komisja zasięga opinii komitetu zarządzającego ds. umowy SOG-IS przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji o uznaniu organu certyfikującego z państwa trzeciego.**

#### *Uzasadnienie*

*Oprogramowanie wykorzystywane przez organy kontrolne powinno podlegać homologacji typu w celu zagwarantowania w całej Europie tych samych rezultatów odczytywania danych dla celów wykrywania naruszeń przepisów.*

#### **Poprawka 64**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 7 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

**\* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

## Poprawka 65

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 7 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

*Uzasadnienie*

*Główne elementy procesu homologacji typu powinny być określone w tekście przedmiotowego rozporządzenia, a nie w załącznikach.*

## Poprawka 66

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 7 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***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.***

***3. Do wniosku o homologację typu dołącza się odpowiednie specyfikacje i świadectwa bezpieczeństwa, funkcjonalności i interoperacyjności. Zawiera on również informacje dotyczące tego, w jaki sposób elementy tachografu powinny być zaplombowane.***

*Uzasadnienie*

*Istotne przepisy związane z homologacją typu, które obecnie znajdują się w załącznikach do przedmiotowego rozporządzenia, powinny zostać włączone w tekst rozporządzenia w celu zwiększenia jasności i pewności prawa. Informacje dotyczące plomb są niezbędne do tego, by znać sposób zaplombowania poszczególnych elementów tachografu.*

## **Poprawka 67**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 7 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

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

## Poprawka 68

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 7 – ustęp 3 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

## Poprawka 69

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 8 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. 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.

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

## Uzasadnienie

*Oprogramowanie wykorzystywane przez organy kontrolne w państwach członkowskich powinno podlegać homologacji typu, aby zapobiegać różnym odczytom danych, prowadzącym do dokonywania różnych ocen dotyczących zgodności lub istnienia naruszenia.*

### Poprawka 70

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 10 – ustęp 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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.

#### *Poprawka*

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

## Uzasadnienie

*Wydaje się, że skoro plomby jeszcze nie podlegają normalizacji, konieczne są również informacje dotyczące tego, w jaki sposób elementy tachografu powinny być zaplombowane.*

### Poprawka 71

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 15 – ustęp 1

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

1. Producenci projektują, badają i

PE480.582v02-00

#### *Poprawka*

1. Producenci projektują, badają i

48/84

RR\904633PL.doc



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.

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. ***Częstotliwość badań, w terminie nieprzekraczającym dwóch lat, określają państwa członkowskie, które wydały świadectwo homologacji.***

## **Poprawka 72**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 15 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

2. W tym celu producenci przedkładają ***organowi certyfikującemu***, o którym mowa w art. 7 ust. 3a, odpowiednią dokumentację do celów analizy luk w zakresie zabezpieczeń.

## **Poprawka 73**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 15 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

## **Poprawka 74**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 15 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

#### *Uzasadnienie*

*Sprawozdawczyni jest zdania, że na mocy tych przepisów wprowadza się wymogi, które powinny być określone w tekście przedmiotowego rozporządzenia, a nie w załącznikach do niego. Przepisy te zwiększają bezpieczeństwo systemu tachografów z uwagi na to, że nakładają na producentów, organy certyfikujące i państwa członkowskie konkretne wymogi.*

## **Poprawka 75**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 15 – ustęp 3 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

## Poprawka 76

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 15 – ustęp 3 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

## Poprawka 77

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 17 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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.

2. ***Upoważnieni*** instalatorzy lub warsztaty plombują ***tachografy zgodnie ze specyfikacjami dołączonymi do świadectwa homologacji typu, o których mowa w art. 10,*** po zweryfikowaniu prawidłowości ich działania, w szczególności po zweryfikowaniu, że żadne urządzenie manipulacyjne nie może naruszyć lub zmienić zarejestrowanych danych.

## Poprawka 78

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 17 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**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.**

**skreślony**

*Uzasadnienie*

*W kolejnej poprawce dodaje się artykuł dotyczący plomb, w którym uwzględniono ten ustęp.*

## **Poprawka 79**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 17a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 17a**

**Plombowanie**

**1. Poniższe części tachografów podlegają zaplombowaniu:**

**– wszelkie połączenia, których rozłączenie może powodować niewykrywalne zmiany danych lub niewykrywalne utraty danych;**

**– tabliczka pomiarowa, jeżeli nie jest przymocowana w taki sposób, że nie można jej usunąć bez uszkodzenia wykonanych na niej oznaczeń.**

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

**3. Każdy przypadek zniszczenia takiej plomby wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego**

***działania, a oświadczenie to udostępniane jest właściwemu organowi.***

*Uzasadnienie*

*Plomby są ważnym elementem umożliwiającym wykrywanie oszustw, w związku z czym przepis określający ich najważniejsze charakterystyki powinien zostać włączony w tekst przedmiotowego rozporządzenia, a nie znajdować się tylko w załącznikach.*

**Poprawka 80**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 18 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Kontrole te obejmują co najmniej sprawdzenie tego, czy:***

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

*Uzasadnienie*

*Celem tej poprawki jest przeniesienie ważnych informacji o charakterze nietechnicznym z załączników do tekstu przedmiotowego rozporządzenia, ponieważ zdaniem sprawozdawczyni te minimalne działania sprawdzające wchodzą w zakres definicji tego, czym powinna być kontrola.*

**Poprawka 81**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 19 – ustęp 3 – litera b)

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

b) Niezapowiedziane audyty techniczne upoważnionych instalatorów lub warsztatów odbywają się również w celu kontroli wykonywanych kalibracji i instalacji. Kontrole te obejmują rocznie co najmniej **20 %** upoważnionych warsztatów.

*Uzasadnienie*

*Warsztaty odgrywają podstawową rolę w odniesieniu do systemu tachografów. Ponieważ wydaje się, że w wielu przypadkach nie można dokonać manipulacji na tachografie bez działania ze strony warsztatu lub porozumienia z nim, kontrolom należałoby poddawać większy odsetek warsztatów.*

**Poprawka 82**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 19 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.***

*Poprawka*

4. Państwa członkowskie ***i ich właściwe organy*** podejmują odpowiednie środki w celu zapobiegania konfliktom interesów pomiędzy instalatorami lub warsztatami a przedsiębiorstwami transportu drogowego. W szczególności, w przypadku ***dużego ryzyka konfliktu interesów, podejmuje się szczególne środki dodatkowe w celu doprowadzenia instalatora lub warsztatu do zgodności z niniejszym rozporządzeniem.***

**Poprawka 83**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 20 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Administracyjny okres ważności kart warsztatowych nie przekracza jednego roku.

*Poprawka*

1. Administracyjny okres ważności kart warsztatowych nie przekracza jednego roku. **Przy wznowianiu ważności karty warsztatowej właściwy organ dopilnowuje tego, by instalator lub warsztat spełnili kryteria wymienione w art. 19 ust. 2.**

*Uzasadnienie*

*Celem tej poprawki jest zwiększenie kontroli nad działaniami warsztatów, a tym samym ich wiarygodności.*

**Poprawka 84**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 21 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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 **15 dni** od otrzymania wniosku przez właściwy organ.

*Uzasadnienie*

*Nie ma powodu, dla którego karta kierowcy nie miałaby zostać wydana w terminie 15 dni, skoro taki termin obowiązuje w odniesieniu do przedłużania ważności karty. Termin wydania nowej karty wynoszący jeden miesiąc niepotrzebnie utrudnia kierowcom korzystanie z prawa do pracy.*

**Poprawka 85**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 21 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

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*.

*Poprawka*

6. Karta kierowcy nie może, w okresie swojej ważności, zostać cofnięta ani zawieszona, chyba że zostanie uznana przez właściwe organy państwa członkowskiego za sfałszowaną lub gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem, lub gdy karta, w której posiadaniu jest kierowca, została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń lub sfałszowanych dokumentów. Jeżeli takie zawieszenie lub cofnięcie karty zostało dokonane przez państwo członkowskie inne niż państwo, które wydało kartę, państwo członkowskie, które zawiesiło lub cofnęło kartę, ***najszybciej jak to możliwe*** zwraca ją organom państwa członkowskiego, które wydało kartę oraz wskazuje powody ***cofnięcia lub zawieszenia***.

**Poprawka 86**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 26 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

– numer prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach),

*Poprawka*

– ***ważny*** numer prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach),

*Uzasadnienie*

*Nie ma konieczności ubiegania się o nową kartę do tachografów, gdy prawo jazdy straci swoją ważność. Może więc zdarzyć się, że dane na karcie nie zgadzają się z numerem identyfikacyjnym aktualnego prawa jazdy.*



## Poprawka 87

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 26 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Komisja i państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu **zapewnienie** wzajemnych połączeń rejestrów elektronicznych i ich dostępności w całej Unii.

*Poprawka*

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

*Uzasadnienie*

*TACHOnet to system, który już istnieje.*

## Poprawka 88

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 26 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Funkcjonariusze kontrolujący **mogą mieć** dostęp do rejestru elektronicznego w celu kontroli statusu karty kierowcy.

*Poprawka*

4. Funkcjonariusze kontrolujący **mają** dostęp do rejestru elektronicznego w celu kontroli statusu karty kierowcy.

*Uzasadnienie*

*Dostęp funkcjonariuszy kontrolujących do tego rejestru w celu kontroli statusu karty kierowcy jest ważnym elementem, przyczyniającym się do zwiększenia wydajności kontroli.*

## Poprawka 89

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 27

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

*Poprawka*

Karty kierowców wydaje się zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.

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

***\* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.***

**Poprawka 90**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 28 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

*Poprawka*

1. Przedsiębiorstwo transportowe, właściciel pojazdu oraz kierowcy zapewniają poprawne działanie i odpowiednie stosowanie **tachografu** i karty kierowcy, w przypadku gdy kierowca zobowiązany jest prowadzić pojazd wyposażony w **tachograf cyfrowy. W każdym przypadku, gdy stosowany jest tachograf analogowy, przedsiębiorstwo transportowe i kierowca zapewniają jęgo**

*poprawne działanie i prawidłowe stosowanie wykresówki.*

## **Poprawka 91**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 28 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

#### *Uzasadnienie*

*Obecnie obowiązujące rozporządzenie nie zawiera przepisu, który określałby, co powinien wskazywać tachograf, w przypadku gdy silnik pojazdu jest wyłączony. Zgodnie z powszechną praktyką tachograf automatycznie przełącza się do pozycji „przerwa”, bez informowania kierowcy o tym automatycznym ustawieniu.*

## **Poprawka 92**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 29 – ustęp -1 (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***-1) Przedsiębiorstwo przewozowe jest zobowiązane do:***

***1) udzielenia zatrudnionym przez nie kierowcom lub kierowcom pozostającym do jego dyspozycji niezbędnego szkolenia i instrukcji dotyczących poprawnego działania tachografów;***

***2) przeprowadzania regularnych kontroli***

*w celu dopilnowania tego, by zatrudnieni przez nie kierowcy lub kierowcy pozostający do jego dyspozycji użytkowali tachografy w sposób prawidłowy;*

*3) niezachęcania w żaden sposób zatrudnionych przez nie kierowców lub kierowców pozostających do jego dyspozycji, pośrednio lub bezpośrednio, do niewłaściwego użytkowania urządzeń rejestrujących.*

#### *Uzasadnienie*

*Wprowadzono poprawkę mającą na celu doprecyzowanie obowiązków spoczywających na przedsiębiorstwach względem ich pracowników w odniesieniu do stosowania tachografów.*

### **Poprawka 93**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 29 – ustęp -1 (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Kierowcy poddają karty kierowcy regularnym kontrolom przeprowadzanym przez przedsiębiorstwo w celu skontrolowania ich ważności i wykrycia ewentualnych manipulacji.***

### **Poprawka 94**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 29 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

3. Przedsiębiorstwo przewozowe jest odpowiedzialne za naruszenia niniejszego rozporządzenia popełnione przez kierowców przedsiębiorstwa przewozowego. ***Bez uszczerbku dla praw państw członkowskich do pociągania***

***3. Kierowcy i przedsiębiorstwa przewozowe odpowiadają za naruszenia niniejszego rozporządzenia.***  
Przedsiębiorstwo przewozowe jest odpowiedzialne za naruszenia niniejszego rozporządzenia popełnione przez

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

kierowców przedsiębiorstwa przewozowego **lub kierowców pozostających w jego dyspozycji. Państwa członkowskie mogą pociągać przedsiębiorstwa przewozowe** do pełnej odpowiedzialności, **jednak w tym procesie** państwa członkowskie mogą uwzględniać wszelkie dowody **wykazujące**, że przewoźnik nie może w uzasadniony sposób ponosić odpowiedzialności za popełnione naruszenia.

### Uzasadnienie

*Proponuje się wprowadzenie tej poprawki w celu sprecyzowania tego, że przedsiębiorstwa transportowe powinny ponosić odpowiedzialność nie tylko za naruszenia, których dopuszczają się ich pracownicy, lecz również za naruszenia, których dopuszczają się kierowcy pozostających do ich dyspozycji. Celem tej poprawki jest zapobiegnięcie sytuacji, w której przedsiębiorstwo transportowe uniknęłoby odpowiedzialności z uwagi na brak formalnej umowy danego kierowcy ze spółką lub z uwagi na to, że dany kierowca, pracujący de facto dla danej spółki, ma zawartą umowę z inną spółką, która przekazała go do dyspozycji tej pierwszej.*

### Poprawka 95

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 30 – ustęp 3 – akapit drugi

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.**

*Poprawka*

Do celów kontroli okresy, w których nie zarejestrowano czynności, uznaje się za okresy odpoczynku lub przerw. **Państwa członkowskie nie nakładają na kierowców wymogu przedłożenia zaświadczeń dotyczących czynności wykonywanych przez nich poza pojazdem.**

### Poprawka 96

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 30 – ustęp 7 – akapit pierwszy

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

**Poprawka 97**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 32 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

**Poprawka 98**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 32 – ustęp 3 a (nowy)

*Poprawka*

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

*Poprawka*

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

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

**Następnie państwa członkowskie muszą przedstawiać Komisji roczne sprawozdania z wyszczególnieniem szkoleń, które przeszli funkcjonariusze, oraz liczby czynnie wykonujących swoją pracę funkcjonariuszy organów egzekwujących, którzy otrzymali certyfikat europejski.**

#### Uzasadnienie

Brakuje informacji na temat systemów egzekwowania obowiązujących w UE. W niektórych państwach wszyscy funkcjonariusze policji są uznawani za funkcjonariuszy organów egzekwujących, nawet jeśli nie uzyskali przeszkolenia w zakresie tachografów lub zostali przeszkoleni w niewystarczającym stopniu. W państwach, w których wyznaczani są specjaliści funkcjonariusze, liczby te znacznie się różnią. Bez tego rodzaju informacji egzekwowanie przepisów przedmiotowego rozporządzenia będzie niespójne.

#### Poprawka 99

##### Wniosek dotyczący rozporządzenia

##### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 33 – ustęp 1 – akapit trzeci

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami art. 37, **nadają m.in. właściwym organom prawo** do wydania zakazu używania pojazdu w przypadku, gdy awaria lub wadliwe działanie nie zostało naprawione zgodnie z akapitami

pierwszym i drugim .

pierwszym i drugim.

#### *Uzasadnienie*

*Należy zapewnić jak największą możliwą harmonizację działań podejmowanych przez właściwe organy. Możliwość zakazu używania pojazdu stanowiłaby dla przedsiębiorstw transportowych zachętę do spełniania wymogów dotyczących prawidłowego użytkowania tachografów.*

### **Poprawka 100**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 33 – ustęp 1 – akapit trzeci

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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 .

#### *Poprawka*

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 . ***Aby wykluczyć nierówne traktowanie, Komisja bada równe traktowanie pojazdów krajowych i pojazdów zagranicznych.***

#### *Uzasadnienie*

*W przeszłości kierowcy zagraniczni byli dyskryminowani podczas kontroli przez właściwe organy, podczas gdy kierowcy krajowi byli traktowani priorytetowo. Należy zatem wykluczyć taką dyskryminację.*

### **Poprawka 101**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Rozdział VII – tytuł

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

#### *Poprawka*

***Egzekwowanie i sankcje***



## Uzasadnienie

W rozdziale I dodano artykuł dotyczący ochrony danych, w którym określono wymogi i zasady.

### Poprawka 102

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 34

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 34*

*skreślony*

#### *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.**

#### *Uzasadnienie*

*Biorąc pod uwagę wpływ, jaki przedmiotowe rozporządzenie może mieć na dane osobowe i prywatność, w rozdziale I należy dodać konkretny artykuł dotyczący „zasad”, aby podkreślić ich znaczenie.*

### **Poprawka 103**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 34 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Artykuł 34a***

***Funkcjonariusze kontrolujący***

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

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

***b) certyfikowani funkcjonariusze kontrolujący dysponują odpowiednimi zharmonizowanymi narzędziami i***

*oprogramowaniem posiadającym homologację typu, które umożliwiają odczytywanie plików z danymi przyrządu rejestrującego i kart do tachografów, a także dokonywanie szybkiej analizy takich plików z danymi i wydruków pochodzących z tachografów cyfrowych w połączeniu z wykresówkami pochodzącymi z tachografów analogowych.*

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

*a) tachograf działa poprawnie;*

*b) tachograf poprawnie rejestruje i przechowuje dane;*

*parametry kalibracyjne są prawidłowe.*

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

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

*5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 39 w celu opracowywania specyfikacji technicznych i*

**funkcjonalnych dotyczących sprzętu, o którym mowa w ust. 1.**

*Uzasadnienie*

*Ta poprawka jest zgodna z ogólnym poglądem, wyrażanym stale przez Parlament Europejski (sprawozdanie Mathieu Groscha, sprawozdanie Helmutha Markova, sprawozdanie Helli Ranner) i przez partnerów społecznych z sektora transportu drogowego, zgodnie z którym konieczne jest usprawnienie egzekwowania wspólnotowego prawa w zakresie operacji transportu drogowego na terytorium Unii. Dopiero wtedy, gdy funkcjonariusze kontrolujący będą dysponować środkami pozwalającymi na rozwiązanie coraz powszechniejszego problemu naruszeń wspólnotowych przepisów, Wspólnota będzie mogła rzeczywiście oczekiwać rezultatów.*

**Poprawka 104**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 35 – ustęp 2 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2a. Komisja przyjmuje decyzje w celu ustanowienia wspólnego systemu szkoleń funkcjonariuszy kontrolujących w terminie 12 miesięcy od ...\*.***

***\* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.***

**Poprawka 105**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 35 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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.

3. Komisja przyjmuje ***metodykę*** szkoleń wstępnych i ustawicznych dla funkcjonariuszy kontrolujących, ***w tym szkoleń z zakresu technik kontroli ukierunkowanych, wykrywania urządzeń manipulacyjnych i oszustw. Metodykę tę opiera się na wytycznych w sprawie***

*wspólnej wykładni niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia 561/2006/WE w celu zapewnienia we wszystkich państwach członkowskich jednolitej analizy danych zarejestrowanych przez tachograf.* Takie akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą *sprawdzającą*, o której mowa w art. 40 ust. 3.

## **Poprawka 106**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 35 – ustęp 3 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*3a. 24 miesiące po ...\* funkcjonariusze kontrolujący zdają egzamin w celu uzyskania europejski certyfikat upoważniający do egzekwowania. Zharmonizowany system certyfikacji gwarantuje, że dysponują oni odpowiednimi umiejętnościami, pozwalającymi na skuteczne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności w art. 34a.*

*\* Dz.U.: Proszę wstawić datę stosowania niniejszego rozporządzenia.*

## **Poprawka 107**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 35 – ustęp 3 b (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*3b. Komisja podejmuje decyzje dotyczące wymogów i zakresu egzaminu, o którym mowa w ust. 3a. Takie akty wykonawcze*

*przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 40 ust. 3.*

#### *Uzasadnienie*

*Państwa członkowskie powinny dopilnować tego, by funkcjonariusze kontrolujący byli należycie przeszkoleni w zakresie wykonywania swoich zadań. Obecnie różnice w poziomie przeszkolenia i wiedzy funkcjonariuszy kontrolujących zdają się być zbyt duże.*

### **Poprawka 108**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 35 – ustęp 3 c (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

### **Poprawka 109**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

##### **Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 35 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

##### ***Artykuł 35a***

#### ***Bardzo poważne naruszenia***

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

***bardzo poważne naruszenia:***

***1. W odniesieniu do obowiązków dotyczących instalacji urządzenia rejestrującego: instalacja i użytkowanie tachografu bez homologacji typu.***

***2. W odniesieniu do obowiązków dotyczących użytkowania tachografów, karty kierowcy lub wykresówki:***

***a) użytkowanie tachografu, który nie spełnia wymogów związanych z kontrolą, o której mowa w art. 18;***

***b) użytkowanie tachografu, który nie został właściwie skontrolowany, skalibrowany lub zaplombowany;***

***c) posługiwanie się kartą kierowcy, która nie jest ważna;***

***d) nieprzechowywanie przez przedsiębiorstwo wykresówek, wydruków oraz wczytanych danych;***

***e) posiadanie przez kierowcę więcej niż jednej ważnej karty kierowcy;***

***f) posługiwanie się przez kierowcę kartą kierowcy, która nie jest jego własną ważną kartą;***

***g) posługiwanie się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął;***

***h) dane rejestrowane i przechowywane nie są dostępne przez co najmniej 365 dni;***

***i) używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy z nieczytelnymi danymi;***

***j) niepoprawne stosowanie wykresówek/kart kierowcy;***

***k) używanie wykresówki lub karty kierowcy przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona, wraz z utratą danych;***

***l) niespełnienie wymogu ręcznego wprowadzenia danych w stosownych przypadkach;***

***m) stosowanie nieprawidłowej wykresówki***

*lub włożenie karty kierowcy w nieodpowiedni otwór (załoga kilkuosobowa).*

*3. W odniesieniu do obowiązku wprowadzania informacji: brak imienia i nazwiska na wykresówce.*

*4. W odniesieniu do obowiązku przedstawiania informacji:*

*a) odmowa poddania się kontroli;*

*b) nieuzasadniony brak zapisów sporządzonych w danym dniu;*

*c) nieuzasadniony brak zapisów sporządzonych w poprzednich 28 dniach;*

*d) nieuzasadniony brak zapisów z karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę;*

*e) nieuzasadniony brak zapisów odręcznych i wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni;*

*f) niemożność okazania karty kierowcy;*

*g) niemożność okazania wydruków sporządzonych w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 28 dni.*

*5. Awarie:*

*niewykonanie naprawy tachografu przez uprawnionego instalatora lub warsztat.*

*6. Ręczne zapisy na wydrukach:*

*a) niezaznaczenie przez kierowcę wszystkich informacji dotyczących okresów, które nie są rejestrowane, jeżeli urządzenie rejestrujące nie działa lub działa wadliwie;*

*b) brak numeru karty kierowcy lub nazwiska lub numeru prawa jazdy na tymczasowej wykresówce;*

*c) brak formalnego zgłoszenia zaginięcia lub kradzieży karty kierowcy właściwym władzom państwa członkowskiego, w którym doszło do zaginięcia lub dokonano kradzieży.*



**7. W odniesieniu do oszustwa:**

**a) fałszowanie, likwidowanie i niszczenie danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez tachograf lub kartę kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z tachografu;**

**b) manipulowanie urządzeniem rejestrującym, wykresówką, kartą kierowcy lub karta firmową, które prowadzi do sfalszowania danych lub informacji wydrukowanych;**

**c) obecność w pojeździe urządzeń manipulacyjnych, które mogłyby zostać użyte w celu sfalszowania danych lub informacji wydrukowanych.**

*(Tekst pochodzący z załącznika III do dyrektywy 2006/22/WE).*

*Uzasadnienie*

*Są to bardzo poważne naruszenia przepisów przedmiotowego rozporządzenia, które Komisja określiła w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE. Problem związany z tym podziałem polega na tym, że nie ma on charakteru wiążącego, a jest jedynie wskazówką dla państw członkowskich. Uwzględnienie wiążącego podziału w tekście przedmiotowego rozporządzenia stanowiłoby wyraźny sygnał, wskazujący na znacznie celów określonych w tym rozporządzeniu, a ponadto byłby ważnym krokiem w kierunku zapewnienia przedsiębiorstwom pewności prawa oraz bardziej sprawiedliwej konkurencji między przedsiębiorstwami.*

**Poprawka 110**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – punkt 1**

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 36 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

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

## Poprawka 111

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 36 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 36a**

**Infolinia**

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

*Uzasadnienie*

*Policja we wszystkich państwach członkowskich zgłasza przypadki, że kierowcy dzwonią z prośbą o przeprowadzenie kontroli, zwłaszcza gdy są zmęczeni, a otrzymali instrukcje, by kontynuować jazdę. Pomoc w zapobieganiu takim działaniom znacznie przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

## Poprawka 112

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady nr 3821/85

Artykuł 37 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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.

3. Sankcje określone przez państwa członkowskie w odniesieniu do bardzo poważnych naruszeń określonych w **art. 35a niniejszego rozporządzenia** należą do najwyższych kategorii sankcji mających zastosowanie w państwie członkowskim z tytułu naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego.

## Poprawka 113

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 39 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

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]**.

*Poprawka*

2. **Uprawnienia**, o których mowa w art. 3g, 4, 5, 6 i 34a, **przekazuje** się **Komisji** na **okres pięciu lat od dnia ...\***. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnienia nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

**\* Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

## Poprawka 114

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 39 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

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.

*Poprawka*

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 3g, 4, 5, 6, i 34a, może **w dowolnym momencie** zostać **cofnięte** przez Parlament Europejski lub **przez** Radę. 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.

## Poprawka 115

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 1 – punkt 1

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85

Artykuł 39 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

5. Akt delegowany przyjęty zgodnie z art. **3g**, 4, 5, 6 i **34a** wchodzi w życie wyłącznie w przypadku braku sprzeciwu Parlamentu Europejskiego lub Rady, w ciągu dwóch miesięcy od zawiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady lub jeśli przed upływem tego terminu Parlament Europejski i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłosić sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany [o dwa miesiące]. Artykuł 40

## Poprawka 116

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 2 – punkt 1 a (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 13 – ustęp -1 (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1a) W art. 13 dodaje się nowy ustęp w brzmieniu:**

***-1. Państwa członkowskie muszą zezwolić na odstępstwa od art. 5-9 w odniesieniu do pojazdów lub zespołów pojazdów używanych do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, które to pojazdy są używane wyłącznie w promieniu 150 km od bazy przedsiębiorstwa oraz wyłącznie pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.***

## Uzasadnienie

*Z przedmiotowego rozporządzenia należy wykluczyć zakłady rzemieślnicze, sprzedawców i inne małe i średnie przedsiębiorstwa, których działalność nie obejmuje prowadzenia pojazdu ciężarowego, lecz które mimo to muszą przewozić swój sprzęt, o ile wykonują swoją działalność w promieniu 150 km od bazy. Przepis ten powinien mieć zastosowanie we wszystkich państwach członkowskich i w ten sposób powinien zapewnić jasność wszystkim stronom zainteresowanym.*

### Poprawka 117

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 2 – punkt 1 b (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 13 – ustęp 1 – litera d)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1b) W art. 13 ust. 1 lit. d) akapit pierwszy dwa tiret zastępuje się następującym tekstem:***

***„- używane do doręczania przesyłek pocztowych.”***

## Uzasadnienie

*Przedmiotowy wyjątek odnosi się wyłącznie do dostawców usług powszechnych. Wymogiem rejestracji czasów prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku objęte są natomiast wyłącznie pozostałe przedsiębiorstwa transportowe takie jak mniejsze przedsiębiorstwa transportowe, które dostarczają przesyłki w ramach podwykonawstwa. Taka sytuacja doprowadzi do zniekształcenia konkurencji wobec wszystkich innych dostawców usług pocztowych.*

### Poprawka 118

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 2 – punkt 1 c (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 13 – ustęp 1 – litera h)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1c) W art. 13 ust. 1 lit. h) wyrażenie „utrzymaniem i kontrolą dróg” zastępuje się wyrażeniem „budową, utrzymaniem i kontrolą dróg”.***

## Uzasadnienie

Takie sformułowanie umożliwi bardziej precyzyjne zdefiniowanie pojazdów podlegających wyłączeniu.

### Poprawka 119

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 2 – punkt 1 d (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 13 – ustęp 1 – litera l)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1d) Art. 13 ust. 1 lit. l) otrzymuje  
brzmienie:**

**„pojazdami używanymi do odbioru  
mleka w gospodarstwach rolnych i/lub  
odwożenia do nich pojemników na  
mleko lub produktów mlecznych  
przeznaczonych na pasze zwierzęce.”**

### Poprawka 120

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Artykuł 2 – punkt 1 e (nowy)

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Artykuł 13 – ustęp 1 – litera q) (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**1e) W art. 13 ust. 1 dodaje się, co  
następuje:**

**„q) pojazdami używanymi w transporcie  
budowlanym do dostarczania lub odbioru  
materiałów budowlanych”.**

## Uzasadnienie

W transporcie budowlanym właściwe przestrzeganie przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu i odpoczynku jest w praktyce po części niemożliwe (wiele krótkich przerw; podczas przerwy w prowadzeniu pojazd należy utrzymać w ruchu; przewóz „łatwo psujących się materiałów” takich jak beton, asfalt itd.). Taka zmiana umożliwi państwowym członkowskim uwzględnienie szczególnych warunków praktycznych transportu budowlanego.



## UZASADNIENIE

### Wprowadzenie

Począwszy od 1969 r., Unia Europejska (UE) ustanawia przepisy socjalne w dziedzinie transportu drogowego w celu poprawy bezpieczeństwa na drogach i warunków pracy kierowców oraz zapewnienia uczciwej konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi. W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 określono zharmonizowany maksymalny dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu oraz minimalny dzienny i tygodniowy okres odpoczynku w odniesieniu do kierowców. Zasady te mają zastosowanie do wszystkich kierowców zajmujących się transportem towarów pojazdami o ładowności co najmniej 3,5 tony oraz do kierowców zajmujących się transportem pasażerów co najmniej dziewięcioosobowymi pojazdami.

Jednocześnie UE opracowała kompleksową strategię w zakresie przeprowadzania kontroli oraz sprawdzania przestrzegania przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Strategia ta opiera się na dwóch głównych filarach:

- dyrektywie 2006/22/WE, w której określono minimalny poziom kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw, które mają być przeprowadzane przez państwa członkowskie;
- rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85, zwanego dalej „rozporządzeniem dotyczącym tachografów”.

Podstawą dla kontroli przeprowadzanych zgodnie z dyrektywą 2006/22/WE w praktyce są dane dotyczące prowadzenia pojazdu oraz czas pracy i odpoczynku, zarejestrowane przez tachograf, które w odniesieniu do każdego przewoźnika i każdego kierowcy muszą być wiarygodne i weryfikowalne przez funkcjonariuszy kontrolujących wszystkich państw członkowskich.

W chwili obecnej stosowane są dwa typy urządzeń rejestrujących. Tachograf analogowy jest użytkowany od 1985 r. i jest on wciąż wykorzystywany w pojazdach zarejestrowanych przed dniem 1 maja 2006 r. Rejestruje on czynności kierowcy (prowadzenie pojazdu, odpoczynek/przerwy, okresy gotowości, inną pracę) na woskowanej papierowej tarczy, zwanej „wykresówką”.

Drugi typ – tachograf cyfrowy – został wprowadzony do użytku na mocy nowego załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85. Pojazdy zarejestrowane po dniu 1 maja 2006 r. muszą być w niego wyposażone. Czynności kierowcy są rejestrowane, a dane w postaci zaszyfrowanej są przechowywane w urządzeniu rejestrującym i na spersonalizowanej „inteligentnej karcie kierowcy”.

W rozporządzeniu dotyczącym tachografów ustanawia się normy techniczne oraz określa przepisy w zakresie użytkowania, homologacji typu, instalacji i kontroli tachografów. Tworzy ono tym samym szereg zobowiązań prawnych dla producentów i organów, lecz również dla przewoźników i kierowców. W rozporządzeniu tym i w załącznikach do niego zawarto bardzo szczegółowe techniczne przepisy dotyczące urządzeń rejestrujących, a w szczególności tachografów cyfrowych. Od momentu jego przyjęcia dziesięciokrotnie było ono dostosowywane do postępu technicznego, ostatni raz w 2009 r.



## **Problemy obecnego systemu**

Komisja zidentyfikowała dwa zasadnicze problemy, które wymagają rozwiązania na szczeblu UE:

### *Problem 1: przepisy socjalne wciąż są łamane zbyt często*

Jak wynika z danych przekazanych przez Komisję, średnio 9% skontrolowanych pojazdów narusza przepisy socjalne. Stwierdzono, że mniej więcej jedna czwarta tych pojazdów narusza w szczególności rozporządzenie dotyczące tachografów. W dowolnym momencie średnio około 45 000 pojazdów narusza unijne przepisy dotyczące tachografów. Nieprzestrzeganie minimalnych czasów przerw i okresów odpoczynku oraz maksymalnych czasów prowadzenia pojazdu może wpływać na wzrost liczby zmęczonych kierowców i potencjalnie stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zawodowi kierowcy i przedsiębiorstwa transportowe prowadzą działalność na bardzo rozdrobnionym rynku i w niezwykle konkurencyjnym otoczeniu. Firmy, które nie przestrzegają przepisów, mogą uzyskać znaczną przewagę konkurencyjną poprzez ograniczanie cen, ponieważ koszty personelu stanowią 30–50% wszystkich kosztów operacyjnych.

### *Problem 2: system tachografów nie jest wystarczająco skuteczny*

System tachografów zaprojektowano i do tej pory funkcjonował przede wszystkim jako instrument policyjny, a nie jako narzędzie usprawniające pracę. W tym względzie należałoby ułatwić obsługę tachografów, w szczególności tachografów cyfrowych, a także ich funkcji dodatkowych, aby ułatwić pracę kierowców i przyczynić się do zwiększenia wydajności systemu transportowego.

## **Wniosek Komisji**

W lipcu 2011 r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek w sprawie przeglądu rozporządzenia dotyczącego tachografów, które opracowano w 1985 r. Celem tego przeglądu jest utrudnienie dokonywania oszustw, lepsze egzekwowanie przepisów socjalnych oraz zmniejszenie obciążeń administracyjnych dzięki pełnemu wykorzystaniu nowych technologii i wprowadzeniu szeregu nowych środków regulacyjnych:

Środki, które znacznie rozszerzą funkcje tachografu cyfrowego i doprowadzą do stworzenia nowego typu tachografów cyfrowych (zwanymi „inteligentnymi tachografami”), umożliwiając komunikację z tachografem na odległość dla celów kontrolnych, automatyczne rejestrowanie dokładnego umiejscowienia za pomocą GNSS oraz zintegrowanie tachografów cyfrowych z innymi aplikacjami inteligentnego systemu transportowego (ITS).

Połączenie funkcji kart kierowców z prawami jazdy.

Środki wzmacniające ramy prawne dotyczące upoważniania warsztatów i zapobiegania konfliktom interesów.

Minimalny poziom harmonizacji sankcji.

Obowiązek państw członkowskich przewidujący odpowiednie szkolenie funkcjonariuszy kontrolujących, odpowiedzialnych za przeprowadzanie kontroli urządzeń rejestrujących.

Środek dotyczący wyłączenia niektórych pojazdów z obowiązku używania tachografów.

## **Stanowisko sprawozdawcy i proponowane poprawki**

Sprawozdawczyni z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, zgadza się z jego założeniami i popiera jego najważniejsze punkty.

Wyraża ona jednak ubolewanie w związku z tym, że w obowiązującym rozporządzeniu normy i specyfikacje ograniczają się do opisu przyrządu rejestrującego jako czarnej skrzynki rejestrującej czynności podejmowane przez kierowcę. Techniczny projekt instrumentów wczytywania i odczytywania danych pozostawiono w gestii państw członkowskich. Zadaniem tachografów nie jest ocena tego, czy doszło do naruszenia harmonogramu pracy kierowców. Powinien on jedynie rejestrować dane, a nie je interpretować. Głównymi konsekwencjami takiego stanu rzeczy jest istnienie między państwami członkowskimi znacznych rozbieżności w odniesieniu do wydajności i skuteczności instrumentów służących dokonywaniu kontroli drogowych i kontroli na terenie przedsiębiorstw, które organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa mają do swojej dyspozycji, a także brak możliwości wspierania za pomocą danych odczytywanych z tachografów stosowania przepisów socjalnych z korzyścią dla kierowców.

Mając to na uwadze, sprawozdawczyni proponuje przedsięwzięcie dwóch ważnych środków:  
– zachęcanie do stworzenia aplikacji umożliwiającej kierowcom odczytywanie danych i udzielającej im wskazówek poprzez zharmonizowany interfejs tachografu.  
Sprawozdawczyni wzywa Komisję do przedstawienia zharmonizowanej interpretacji rozporządzenia nr 561/2006 oraz niezbędnych specyfikacji technicznych w celu dopilnowania tego, aby tachografy były nie tylko urządzeniami kontrolującymi, lecz również by były urządzeniami ułatwiającymi kierowcom i przewoźnikom zachowanie zgodności z przepisami;  
– wprowadzenie obowiązku przeprowadzania homologacji typu w odniesieniu do oprogramowania wykorzystywanego przez funkcjonariuszy kontrolujących do odczytywania danych przechowywanych przez tachograf.

Pozostałe zaproponowane poprawki dotyczą następujących kwestii:

**1. Przedmiot rozporządzenia:** Z uwagi na proponowane włączenie w zakres obowiązującego rozporządzenia nowego rozdziału VII dotyczącego egzekwowania przepisów i nakładania sankcji za naruszenia przedmiotowego rozporządzenia, przedmiot tego rozporządzenia powinien obejmować również kontrolowanie tachografów, a nie tylko obowiązki i wymogi dotyczące ich budowy, instalacji, użytkowania i sprawdzania.

**2. Wymogi:** W rozdziale I zatytułowanym „Zasady, zakres stosowania i wymogi” dodano artykuły, w których określa się podstawowe wymogi dotyczące budowy, instalacji, użytkowania, sprawdzania i kontrolowania tachografów; funkcje tachografów; dane, które są rejestrowane oraz zasady dotyczące praw dostępu i ochrony danych. Ma to na celu dopilnowanie tego, by część normatywna przedmiotowego rozporządzenia stanowiła podstawę dla specyfikacji, które mają zostać stworzone przez Komisję na mocy aktów delegowanych.

W rozdziale I dodano również konkretny artykuł odnoszący się do specyfikacji, które mają zostać stworzone przez Komisję na mocy aktów delegowanych. Specyfikacje te muszą obejmować zarówno aktualizację wymogów aktualnie określonych w załącznikach, jak i opracowanie wymogów związanych z wprowadzeniem inteligentnych tachografów. Podczas sporządzania specyfikacji Komisja musi uwzględnić obowiązujące odnośne normy i zwrócić szczególną uwagę na to, by zagwarantować interoperacyjność i kompatybilność różnych

wersji tachografów cyfrowych. Zgodnie z komunikatem Komisji towarzyszącym przedmiotowemu wnioskowi ustawodawczemu specyfikacje powinny zostać sporządzone do dnia 31 grudnia 2014 r.

**3. Ochrona danych:** W następstwie opinii wydanej przez Europejskiego Inspektora Ochrony Danych wprowadzono określone poprawki, których celem jest doprecyzowanie możliwości przetwarzania danych, w tym danych, które mają być przetwarzane przez tachografy, oraz przetwarzania danych osobowych odnoszących się do kierowców.

**4. Inteligentne tachografy:** Sprawozdawczynie popiera wprowadzenie inteligentnych tachografów, ponieważ jest zdania, że wpłynie to na poprawę egzekwowania przepisów i w perspektywie średnio- i długoterminowej przyczyni się do zmniejszenia obciążenia administracyjnego związanego z obowiązkami dotyczącymi tachografów dla przedsiębiorstw transportowych spełniających wymogi. Ponadto zharmonizowany interfejs z aplikacjami ITS powinien ułatwić integrację różnych systemów, a także zapobiec niepotrzebnemu instalowaniu w pojeździe wielu niezależnych urządzeń.

W celu doprecyzowania nowych funkcji zaproponowano wprowadzenie pewnych poprawek w odnośnych artykułach.

**5. Warsztaty:** Warsztaty odgrywają podstawową rolę w odniesieniu do systemu tachografów. Sprawozdawczynie popiera propozycję Komisji, polegającą na uniemożliwieniu przedsiębiorstwom transportowym instalowania i kalibrowania tachografów we własnych pojazdach. W związku z tym zaproponowano wprowadzenie kilku nowych przepisów mających na celu zwiększenie wiarygodności warsztatów.

**6. Odpowiedzialność przedsiębiorstwa transportowego:** Wprowadzono poprawkę mającą na celu doprecyzowanie obowiązków spoczywających na przedsiębiorstwach względem ich pracowników w odniesieniu do stosowania tachografów.

### **7. Egzekwowanie przepisów:**

Sprawozdawczynie pragnie podkreślić, że nie uda się osiągnąć żadnego z założeń przedmiotowego wniosku, jeśli państwa członkowskie nie zobowiążą się do zwiększenia stopnia egzekwowania przedmiotowego rozporządzenia. W związku z tym sprawozdawczynie jest zdania, że konieczne jest przedsięwzięcie kilku środków:

- Harmonizacja przeprowadzanych w całej Europie szkoleń funkcjonariuszy kontrolujących i konieczność potwierdzenia zdobycia odpowiednich umiejętności technicznych zdaniem egzaminu.
- Zapewnianie funkcjonariuszom kontrolującym odpowiedniego sprzętu i oprogramowania z homologacją typu w celu jak najlepszego wykorzystania nowych funkcji, które inteligentne tachografy będą oferować, do usprawnienia kontroli.
- Wiążący podział bardzo poważnych naruszeń przepisów rozporządzenia dotyczącego tachografów.
- Sankcje: Krok dalej w ramach harmonizacji zaproponowanej przez Komisję, polegający na określeniu rodzajów sankcji, które powinny stanowić część sankcji najwyższego poziomu, aby miały efekt odstraszający.

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006		
<b>Odsyłacze</b>	COM(2011)0451 – C7-0205/2011 – 2011/0196(COD)		
<b>Data przedstawienia w PE</b>	19.7.2011		
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 13.9.2011		
<b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	EMPL 13.9.2011	ITRE 13.9.2011	
<b>Opinia niewydana</b> Data decyzji	EMPL 15.9.2011	ITRE 5.10.2011	
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Silvia-Adriana Țicău 30.8.2011		
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	20.12.2011	29.2.2012	7.5.2012
<b>Data przyjęcia</b>	31.5.2012		
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: -: 0:	25 3 12	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Debora Serracchiani, Laurence J.A.J. Stassen, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Artur Zasada, Roberts Zile		
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Spyros Danellis, Isabelle Durant, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
<b>Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Edit Herczog, Anne E. Jensen		
<b>Data złożenia</b>	7.6.2012		