

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 2135/98

z dnia 24 września 1998 r.

zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę, w szczególności jego art. 75 ust. 1 lit. c) i d),

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących, stosowanych w transporcie drogowym⁴, ustanawia przepisy dotyczące budowy, instalacji, użytkowania oraz testowania urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym;
- 2) jak wykazało doświadczenie, presja ekonomiczna oraz rywalizacja w transporcie drogowym doprowadziły kierowców zatrudnionych przez przedsiębiorstwa drogowego transportu rzeczy, do nieprzestrzegania niektórych zasad, w szczególności dotyczących czasu prowadzenia oraz postoju, ustanowionych przez rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r., w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁵;
- 3) jawne naruszenia i nadużycia finansowe stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego i są nie do zaakceptowania, z powodu zachowania konkurencyjności przez kierowców, którzy przestrzegają zasad;
- 4) bezpieczeństwo drogowe wzrosłoby poprzez zastosowanie automatycznego zapisywania szczegółów dotyczących działań i zachowań kierowcy oraz pracy pojazdu, w szczególności prędkości pojazdu i długości przebytej przez pojazd drogi oraz poprzez regularne monitorowanie, przeprowadzane przez przedsiębiorstwo oraz właściwe

¹ Dz.U. C 243 z 31.08.1994, str. 8 oraz Dz.U. C 370 z 31.12.1985, str. 1.

² Dz.U. C 110 z 21.04.1995, str. 19.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 lipca 1995 r. (Dz.U. C 249 z 25.09.1995, str. 128), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 1997 r. (Dz.U. C 43 z 9.02.1998, str. 6) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 31 marca 1998 r. (Dz.U. C 138 z 4.05.1998, str. 26).

⁴ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/97 (Dz.U. L 154 z 12.06.1997, str. 21).

⁵ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1.

władze;

- 5) przepisy socjalne Rady zawierają szczegółowe wymagania dotyczące limitu przejechanych przez kierowcę godzin oraz długości postoju w ciągu dnia, jak i pełnego czasu jazdy i postoju w czasie dwóch tygodni; istniejące trudności nadzorowania zgodności z nałożonymi wymaganiami, ponieważ dane zapisywane są na kilku wykresówkach na dzień, z których wykresówki na bieżący tydzień oraz na ostatni dzień poprzedniego tygodnia mają być przechowywane w samochodzie;
- 6) aby położyć kres najbardziej powszechnym nadużyciom istniejącego obecnie systemu, konieczne jest wprowadzenie nowych zaawansowanych urządzeń, takich jak urządzenia rejestrujące wyposażone w urządzenia elektroniczne - w celu rejestrowania odpowiednich informacji oraz osobistej karty kierowcy, tak by zapisane dane były możliwe do odzyskania i odczytania w momencie, gdy zostaną wydrukowane oraz, że będą one wiarygodne i będą stanowić niepodważalny zapis pracy kierowcy podczas ostatnich kilku dni oraz pracy pojazdu w okresie kilku miesięcy;
- 7) aby urządzenia rejestrujące pracowały prawidłowo, niezbędne jest pełne zabezpieczenie systemu oraz jego części składowych;
- 8) należy ustanowić przepisy, zgodnie z którymi mogą być wydawane i używane karty pamięci przewidziane w załączniku IB;
- 9) dane dotyczące działań kierowcy muszą być możliwe do zweryfikowania przez samych kierowców, przez przedsiębiorstwa ich zatrudniające oraz przez właściwe władze Państw Członkowskich; jedynie dane związane z ich odpowiednimi działaniami powinny być dostępne tylko przedsiębiorstwu oraz kierowcy, który jest w nim zatrudniony;
- 10) urządzenia rejestrujące, określone w niniejszym rozporządzeniu, muszą zostać zainstalowane w pojazdach wprowadzonych do użytku po raz pierwszy po opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* specyfikacji technicznych, spośród których niektóre określone zostały przez Komisję zgodnie z procedurą komitetu określoną w art. 18 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85; konieczny jest okres przejściowy dla wyprodukowania nowych urządzeń rejestrujących zgodnych z tymi specyfikacjami technicznymi oraz, aby została im wydana homologacja typu WE części;
- 11) pożądanym jest, aby urządzenia rejestrujące zgodne z załącznikiem IB dawały także możliwość niskich kosztów rozszerzenia ich funkcji w zarządzaniu parkiem samochodowym;
- 12) zgodnie z zasadą pomocniczości, Wspólnota wprowadza zmiany do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w celu zapewnienia, że urządzenia rejestrujące działające zgodnie z załącznikiem IB są kompatybilne z kartą kierowcy i że dane zarejestrowane przez urządzenia rejestrujące, stosowne do załączników I i IB, są zgodne ze sobą;
- 13) postęp techniczny wymaga natychmiastowego przyjęcia wymagań technicznych wymienionych w Załącznikach do niniejszego rozporządzenia; aby ułatwić wprowadzenie w życie niezbędnych w tym celu środków, należy uwzględnić techniczne

dostosowanie załączników, które mają być zatwierdzone przez Komisję, stanowiącą zgodnie z procedurą komitetu, określoną w decyzji Rady 87/373/EWG z dnia 13 lipca 1987 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁶;

- 14) wprowadzenie nowych urządzeń rejestrujących oznacza, że niektóre przepisy dyrektywy 88/599/EWG⁷ dotyczące stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 oraz (EWG) nr 3821/85 wymagają wprowadzenia zmian,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1. w art. 1 wyrazy „do załączników I i II” zastępuje się wyrazami „do załączników I lub IB i II”;
2. w art. 4, 5, 6, 7, 8 i 11 dodaje się wyrazy „lub karty pamięci”, gdziekolwiek następuje odniesienie do „wykresówki” lub „wykresówek”;
3. w art. 4 przed akapitem pierwszym dodaje się akapit w brzmieniu:

„Do celów niniejszego rozdziału, wyrazy „urządzenia rejestrujące” oznaczają „urządzenia rejestrujące oraz jego części składowe”;

4. w art. 5 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Państwo Członkowskie przyznaje homologację WE części, w każdym rodzaju urządzenia rejestrującego, dla każdego wzoru wykresówki lub karty pamięci, zgodnych z wymaganiami wymienionymi w załączniku I lub IB do niniejszego rozporządzenia - pod warunkiem, że ma możliwość sprawdzenia czy produkcja określonego wzoru jest zgodna z zatwierdzeniem typu.

Bezpieczeństwo systemu musi być zgodne z wymaganiami technicznymi określonymi w załączniku IB. Komisja, stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 18, zapewnia zastrzeżenie w wymienionym Załączniku, że urządzenie rejestrujące nie może uzyskać homologacji WE części, do czasu, kiedy cały system (urządzenie rejestrujące, karta kierowcy oraz elektryczne połączenia skrzyni biegów) nie wykluczy możliwości sfalszowania lub zmiany danych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu. Testy niezbędne dla sprawdzenia tego, będą przeprowadzane przez biegłych znających współczesne techniki fałszowania.”;

5. w art. 12:

- a) ust. 1 dodaje się, co następuje:

„Administracyjny okres ważności kart uprawnionego warsztatu oraz instalatora

⁶ Dz.U. L 197 z 18.07.1987, str. 33.

⁷ Dz.U. L 325 z 29.11.1988, str. 55.

nie powinien przekraczać jednego roku.

W przypadku, gdy karta wydana uprawnionemu warsztatowi lub instalatorowi ma zostać przedłużona, bądź jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, władze wydają kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie.

W przypadku, gdy stara karta zostaje zastąpiona nową, nowa karta ma ten sam numer informacyjny „warsztatu”, ale indeks będzie zwiększony o jeden. Władze wydające kartę prowadzą rejestr kart zagubionych, skradzionych i uszkodzonych.

Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zabezpieczyć karty przekazywane uprawnionym instalatorom i warszatom przed możliwością ich sfalszowania.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. uprawniony instalator lub warsztat umieszcza specjalny znak na zakładanych przez siebie zabezpieczeniach, i ponadto wprowadza do urządzenia rejestrującego zgodnego z załącznikiem IB, elektroniczne dane zabezpieczające, w szczególności w celu przeprowadzania kontroli ich tożsamości. Właściwe władze każdego z Państw Członkowskich prowadzą rejestr użytych znaków oraz elektronicznych zabezpieczeń, a także wydanych kart uprawnionych warsztatów oraz instalatorów.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Właściwe władze Państw Członkowskich przesyłają Komisji wykazy upoważnionych instalatorów oraz warsztatów oraz kart im wydanych, a także przedstawiają kopie znaków i inne niezbędne informacje, dotyczące użytych elektronicznych zabezpieczeń.”;

d) w ust. 4 odniesienie do „załącznika I” zastępuje się odniesieniem do „załączników I i IB.”;

e) w ust. 5 wyrazy „lub w załączniku IB sekcja VI lit. c)” dodaje się po wyrazach „ust. 4.”;

6. art. 13 otrzymuje brzmienie

„Artykuł 13

Pracodawca oraz kierowcy zapewnią poprawne działanie i odpowiednie stosowanie, z jednej strony, urządzeń rejestrujących, a z drugiej strony, karty kierowcy, w przypadku, gdy kierowca obowiązany jest prowadzić pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące, zgodnie z załącznikiem IB.”;

7. w art. 14:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pracodawca wyda wystarczającą ilość wykresówek kierowcom pojazdów wyposażonych w urządzenia rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, mając na uwadze długość okresu pracy, osobisty charakter wykresówki i możliwość zaistnienia konieczności ich wymiany w przypadku, gdy są zniszczone lub zatrzymane przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych. Pracodawca wydaje kierowcom tylko te wykresówki, które są zgodne z zatwierdzonym wzorem, właściwe dla użycia w urządzeniu rejestrującym zainstalowanym w pojeździe.

W przypadku, gdy pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, pracodawca i kierowca zapewniają, biorąc pod uwagę długość okresu pracy, że drukowanie na żądanie określone w załączniku IB będzie poprawnie wykonane w przypadku przeprowadzenia inspekcji.”;

b) dodaje się ustępy w brzmieniu:

„3. Karta kierowcy określona w załączniku IB jest wydawana na wniosek kierowcy przez właściwe władze Państwa Członkowskiego, w którym kierowca posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania.

Państwo Członkowskie może wymagać posiadania karty kierowcy od każdego kierowcy podlegającego przepisom rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 oraz posiadającego miejsce normalnego zamieszkania na jego terytorium.

a) Do celów niniejszego rozporządzenia „miejsce normalnego zamieszkania” oznacza miejsce, w którym osoba fizyczna przebywa co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na swoje więzi osobiste lub zawodowe, w przypadku osoby niezwiązanej z tym miejscem zawodowo, ze względu na osobiste powiązania, które wskazują na istnienie ścisłych więzi między tą osobą a miejscem, w którym mieszka.

Jednakże za miejsce normalnego zamieszkania osoby, której więzi zawodowe są w innym miejscu niż więzi osobiste i która konsekwentnie mieszka na przemian w różnych miejscach położonych w dwóch lub więcej Państwach Członkowskich, uznaje się miejsce jego więzi osobistych, pod warunkiem, że ta osoba powraca tam regularnie. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony w przypadku, gdy osoba ta mieszka w jednym z Państw Członkowskich w celu realizacji umowy zawartej na czas określony.

b) Kierowcy przedstawiają jakikolwiek dowód potwierdzający ich miejsce normalnego zamieszkania poprzez okazanie jakiegokolwiek właściwego środka, takiego jak dowód tożsamości lub innego ważnego dokumentu.

c) W przypadku, gdy właściwe władze Państwa Członkowskiego wystawiające kartę kierowcy, mają wątpliwość dotyczącą prawdziwości twierdzenia dotyczącego miejsca normalnego zamieszkania określonego w lit. b), jak również do celów szczególnych kontroli - mogą zażądać dodatkowych informacji i dowodów.

d) Właściwe władze Państwa Członkowskiego wystawiające kartę kierowcy upewnią

się, w miarę możliwości, czy osoba ubiegająca się o kartę kierowcy nie jest posiadaczem innej ważnej karty kierowcy.

4. a) Właściwe władze Państwa Członkowskiego dokonają personalizacji karty kierowcy zgodnie z zasadami określonymi w załączniku IB.

Do celów administracyjnych okres ważności wydanej karty kierowcy nie może przekraczać pięciu lat.

Kierowca może posiadać tylko jedną ważną kartę kierowcy. Kierowca uprawniony jest do posługiwania się jedynie jego własną imienną kartą kierowcy. Kierowca nie będzie posługiwać się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął.

W przypadku wydania nowej karty na miejsce starej, nowa karta zawiera ten sam numer, ale indeks jest zwiększony o jeden. Władze wydające kartę prowadzą rejestr kart skradzionych, zagubionych i uszkodzonych w okresie odpowiadającym przynajmniej okresowi ich ważności administracyjnej.

W przypadku, gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, władze powinny wydać kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych, od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie.

W przypadku złożenia wniosku o odnowienie karty, której okres ważności zbliża się ku końcowi, władze wydają nową kartę przed dniem upływu okresu ważności starej, pod warunkiem, że wniosek został przesłany w terminie ustanowionym w art. 15 ust. 1 akapit drugi.

- b) Karty kierowców wydaje się jedynie takim osobom ubiegającym się o jej wydanie, które podlegają zasadom rozporządzenia (EWG)nr 3820/85.
- c) Karta kierowcy jest imienna. Karta kierowcy nie może, w okresie swojej ważności, zostać cofnięta ani zawieszona z jakichkolwiek powodów, chyba, że zostanie uznana przez właściwe władze Państwa Członkowskiego za sfałszowaną lub, gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem albo, gdy zatrzymana karta została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń bądź sfałszowanych dokumentów. Jeżeli takie zawieszenie lub cofnięcie karty dokonane jest przez Państwo Członkowskie inne niż państwo, które wydało kartę, Państwo Członkowskie, które zawiesiło lub cofnęło kartę zwróci ją władzom Państwa, które wydały kartę oraz wskaże powody jej zwrócenia.
- d) Karty kierowców wydawane przez Państwa Członkowskie są wzajemnie uznawane.

W przypadku, gdy posiadacz ważnej karty kierowcy wydanej przez Państwo Członkowskie wybrał swoje miejsce normalnego zamieszkania w innym Państwie Członkowskim, może ubiegać się o wymianę karty na jej odpowiednik; Państwo Członkowskie, które dokonuje wymiany, ponosi odpowiedzialność za sprawdzenie, w razie potrzeby, czy przedstawiona

karta jest nadal ważna.

Państwa Członkowskie dokonujące wymiany zwrócą starą kartę władzom Państwa Członkowskiego, w którym karta została wydana oraz wskażą powody tego zwrotu.

- e) W przypadku, gdy Państwo Członkowskie dokonuje zastąpienia albo wymiany karty kierowcy, zastąpienie, wymiana i inne dalsze zastąpienia oraz odnowienia są rejestrowane w tym Państwie Członkowskim.
- f) Państwa Członkowskie podejmują wszelkie działania, w celu zapobieżenia możliwości fałszowania kart kierowców.

5. Państwa Członkowskie zapewnią, że - potrzebne do monitorowania zgodności z rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 oraz z dyrektywą Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie*, dane rejestrowane i przechowywane przez urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB do niniejszego rozporządzenia, mogą być udostępnione na przynajmniej 365 dni od daty ich zarejestrowania oraz, że dane te mogą być udostępnione w warunkach gwarantujących ich bezpieczeństwo i ścisłość.

Państwa Członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki do zapewnienia, że odsprzedaż lub wycofanie z eksploatacji urządzeń rejestrujących nie zaszkodzi, w szczególności, efektywnemu stosowaniu niniejszego ustępu.

* Dz.U. L 57 z 2.03. 1992, str. 27.”;

8. w art. 15:

a) w ust. 1 i ust. 2, akapit pierwszy wprowadza się zmianę poprzez dodanie wyrazów „lub karty kierowcy” tam gdzie jest mowa o „wykresówce” lub „wykresówkach”;

b) w ust. 1:

- po akapicie pierwszym dodaje się następujący akapit:

„W przypadku, gdy kierowca pragnie odnowić swoją kartę, zgłasza się do właściwych władz w Państwie Członkowskim, w którym posiada miejsce normalnego zamieszkania, nie później niż na 15 dni roboczych przed upływem okresu ważności karty.”;

- dodaje się akapit czwarty w brzmieniu:

„W przypadku, gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, kierowca powinien, w terminie 7 dni kalendarzowych, zwrócić się po jej duplikat do właściwych władz w Państwie Członkowskim, w którym posiada miejsce normalnego zamieszkania.”;

c) po art. 5 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. Kierowca wprowadza w urządzeniu rejestrującym, zgodnie z załącznikiem IB, symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy. Jednakże Państwo Członkowskie może wymagać od kierowców pojazdów związanych z działalnością transportową prowadzoną na jego terytorium, dodatkowych, bardziej szczegółowych, aniżeli symbol państwa, danych geograficznych, pod warunkiem, że powiadomiło o nich Komisję przed dniem 1 kwietnia 1998 r. oraz, że danych tych nie jest więcej niż 20.

Powyższe dane będą kierowca wprowadza całkowicie w sposób ręczny albo automatycznie, o ile urządzenie rejestrujące podłączone jest do satelitarnego systemu śledzącego.”;

- d) na początku ust. 6 akapit pierwszy wyraz „przyrząd” zastępuje się wyrazem „urządzenia rejestrujące określone w załączniku I”;
- e) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przypadku, gdy kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące z załącznikiem I, musi być w stanie, w każdym przypadku, gdy zażąda tego funkcjonariusz służb kontrolnych, przedstawić:

- wykresówki na bieżący tydzień i w każdym wypadku, wykresówkę z ostatniego dnia poprzedzającego tydzień, w którym prowadził pojazd,
- kartę kierowcy, o ile taką posiada,
- wydruki z urządzenia rejestrującego, określone w załączniku IB odnoszące się do czasu wskazanego w ust. 3 lit. a)-d) tiret drugie, jeżeli prowadził on pojazd wyposażony w takie urządzenie rejestrujące podczas okresu wspomnianego w niniejszym ustępie tiret pierwsze.

W przypadku, gdy kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, musi być w stanie, w każdym przypadku, gdy zażąda tego funkcjonariusz służb kontrolnych, przedstawić:

- kartę kierowcy, której jest posiadaczem,
- wykresówki odnoszącą się do tego samego okresu co okres wspomniany w poprzednim akapicie tiret pierwsze, podczas którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.

Uprawniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzać zgodność z rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 poprzez analizowanie wykresówek wyświetlonych lub wydrukowanych danych, które zostały zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy, albo, jeżeli to nie wystarczy, poprzez analizę innego dokumentu pomocniczego, który potwierdza niezgodność z zasadami, takimi jak ustanowione w art. 16 ust. 2 i 3.”;

- f) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„8. Zabrania się fałszowania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez urządzenie rejestrujące lub kartę kierowcy albo zarejestrowanych na wydrukach z urządzenia rejestrującego jak określono w załączniku IB. To samo stosuje się do jakiegokolwiek manipulowania urządzeniem rejestrującym, wykresówką lub kartą kierowcy, które mogłyby spowodować sfałszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych oraz informacji wydrukowanych. W pojeździe nie może znajdować się żaden sprzęt, który mógłby zostać użyty w powyższych celach.”;

9. w art. 16:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeśli urządzenie rejestrujące nie działa lub działa wadliwie, kierowcy zaznaczają na wykresówce, wykresówkach lub na tymczasowej wykresówce dołączonej do wykresówki albo do karty kierowcy, na której powinni przedstawić dane umożliwiające ich identyfikację (numer karty kierowcy lub nazwisko lub numer prawa jazdy) wraz ze złożeniem podpisu - wszystkie informacje dotyczące okresu, w którym nie były poprawnie rejestrowane lub drukowane przez urządzenie rejestrujące.

W przypadku, gdy karta kierowcy działa wadliwie, zostanie zniszczona, zgubiona lub skradziona kierowca, na koniec swojej podróży, drukuje informacje odnoszące się do okresów rejestrowanych przez urządzenie rejestrujące oraz zaznacza na tym dokumencie szczegóły, które umożliwią jego identyfikację (numer karty kierowcy lub nazwisko lub numer prawa jazdy) włącznie ze swoim podpisem.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku, gdy karta kierowcy zostanie zniszczona lub działa wadliwie, kierowca zwraca ją do właściwych władz Państwa Członkowskiego, w którym posiada miejsce normalnego zamieszkania. Kradzież karty podlega formalnemu zawiadomieniu właściwych władz państwa, w którym dokonano kradzieży.

Zaginięcie karty kierowcy musi zostać zgłoszone w formie formalnego zawiadomienia właściwych władz państwa, które ją wydało oraz odpowiednich władz Państwa Członkowskiego, które stanowi miejsce normalnego zamieszkania kierowcy, o ile są one różne.

Kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy w maksymalnym okresie 15 dni kalendarzowych lub w okresie dłuższym, jeśli konieczne jest odstawienie pojazdu do jego bazy, pod warunkiem, że może on udowodnić niemożność przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.

W przypadku, gdy władze Państwa Członkowskiego, w którym kierowca posiada miejsce normalnego zamieszkania są inne od władz, które wydały jego kartę i gdy do tych ostatnich wpłynął wniosek o odnowienie, zastąpienie lub wymianę karty kierowcy, informują one władze, które wydały starą kartę o dokładnym powodzie jej odnowienia, zastąpienia lub wymiany.”;

10. Art. 17 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 17

1. Zmiany konieczne do przystosowania załączników do postępu technicznego przyjmuje się zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 18.

2. Specyfikacje techniczne odnoszące się do następujących sekcji załącznika IB przyjmuje się jak najszybciej i, o ile to możliwe, przed dniem 1 lipca 1998 r. na podstawie tej samej procedury:

a) Rozdział II

- d) 17:

wyświetlanie oraz wydrukowanie usterek urządzenia rejestrującego,

- d) 18:

wyświetlanie oraz wydrukowanie usterek w karcie kierowcy,

- d) 21:

wyświetlanie oraz wydrukowanie raportów podsumowujących;

b) Rozdział III

- a) 6.3:

normy dotyczące ochrony elektroniki pojazdu przed zakłóceniami elektrycznymi oraz polami magnetycznymi,

- a) 6.5:

ochrona (bezpieczeństwo) całego systemu,

- c) 1:

sygnały ostrzegawcze wskazujące na wewnętrzną usterkę urządzenia rejestrującego,

- c) 5:

format ostrzeżeń,

- f):

błędy graniczne dopuszczalne;

c) Rozdział IV, A:

- 4:
normy,
 - 5:
bezpieczeństwo, włącznie z ochroną danych,
 - 6:
zakres temperatur,
 - 8:
charakterystyka elektryczna,
 - 9:
struktura logiczna karty kierowcy,
 - 10:
funkcje i polecenia
 - 11:
pliki podstawowe;
- oraz Rozdział IV, B;

d) Rozdział V:

drukarka oraz standardowe wydruki.”;

11. Art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

1. W przypadku odnoszenia się do procedury przewidzianej w niniejszym artykule, Komisja jest wspomagana przez komitet, złożony z przedstawicieli Państw Członkowskich, któremu przewodniczy przedstawiciel Komisji.

2. Przedstawiciel Komisji przedkłada komitetowi projekt środków, które należy podjąć. Komitet wydaje swoją opinię do projektu, w terminie wyznaczonym przez przewodniczącego w zależności od pilności sprawy. W przypadku decyzji, które Rada zobowiązana jest przyjąć na wniosek Komisji, opinia jest przyjmowana większością, ustanowioną w art. 148 ust. 2 Traktatu. Głosy przedstawicieli Państw Członkowskich w komitecie są wazone w sposób określony w tym artykule. Przewodniczący nie bierze

udziału w głosowaniu.

3. a) Komisja przyjmie przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią komitetu.
- b) Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią komitetu lub w przypadku braku opinii, Komisja bezzwłocznie przedkłada Radzie wniosek odnoszący się do środków, jakie mają zostać podjęte. Rada stanowi większością kwalifikowaną.

Jeżeli po upływie trzech miesięcy od daty odwołania do Rady, Rada nie podejmie decyzji, proponowane środki zostaną przyjęte przez Komisję.

12. Dodaje się załącznik IB, znajdujący się w Załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. a) W terminie 24 miesięcy od dnia opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* aktu, który ma zostać przyjęty na podstawie art. 17 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, zmienionego niniejszym rozporządzeniem - pojazdy wprowadzane do użytku po raz pierwszy, muszą być wyposażone w urządzenia rejestrujące, zgodnie z wymaganiami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.
 - b) Od dnia wejścia w życie przepisów określonych w lit. a), pojazdy używane do przewożenia ludzi, zawierające więcej niż osiem miejsc nie licząc miejsca dla kierowcy i o ciężarze maksymalnym przekraczającym 10 ton, a także pojazdy używane do przewozu towarów, o ciężarze przekraczającym 12 ton, po raz pierwszy rejestrowane po dniu 1 stycznia 1996 r., o ile przekazywanie sygnałów do urządzenia rejestrującego, w które zostały wyposażone, jest wyłącznie elektryczne - spełniają wymagania określone w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) 3821/85 w przypadku, gdy dane urządzenie jest wymieniane.
2. Państwa Członkowskie podejmują niezbędne środki, w celu zapewnienia, że zdołają wydać karty kierowców nie później niż 21 miesięcy od dnia opublikowania aktu określonego w ust. 1 lit. a).
3. W przypadku, gdy 12 miesięcy po dniu opublikowania aktu określonego w ust. 1, homologacja typu WE części nie została przyznana żadnemu z urządzeń rejestrujących, zgodnemu z wymaganiami określonymi w załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3921/85, Komisja przedłoży Radzie propozycję przedłużenia nieprzekraczalnego terminu ustanowionemu w ust. 1 i 2.
4. Kierowcy, którzy przed upływem terminu ustanowionego w ust. 2, prowadzą pojazdy wyposażone w urządzenie rejestrujące zgodne z załącznikiem IB do rozporządzenia (EWG) 3821/85 i dla których właściwe władze nie zdołały jeszcze wydać kart kierowcy - z końcem dnia pracy sporządzają informacje dotyczące różnych okresów rejestrowanych przez urządzenie rejestrujące oraz zaznaczają swoje dane identyfikacyjne na wydruku (nazwisko i numer prawa jazdy) i podpisują się.

Artykuł 3

W dyrektywy 88/599/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Elementy podlegające kontroli drogowej to:

- dzienny okres prowadzenia pojazdu, przerwy i okresy dziennego odpoczynku; w przypadku wskazującym na istnienie niezgodności, również wykresówki z dni poprzednich, które powinny być przewożone w pojeździe zgodnie z art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 zmienionego rozporządzeniem (EWG) nr 2135/98* i/lub dane przechowywane dla tego samego okresu na karcie kierowcy bądź w pamięci urządzenia rejestrującego, zgodnie z załącznikiem IB,
- w okresie określonym w art. 15 ust. 7 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, każdy przypadek przekroczenia dopuszczalnej prędkości pojazdu rozumianej jako każdy okres dłuższy niż 1 minuta, podczas którego pojazd przekracza prędkość 90km/h - dla kategorii pojazdów N₃ oraz 105 km/h - dla kategorii M₃ (kategorie N₃ i M₃ takie, jak to określa załącznik I do rozporządzenia 70/156/(EWG)**
- w miarę potrzeby, chwilowe prędkości pojazdu zapamiętane przez urządzenie rejestrujące w czasie nie dłuższym niż ostatnie 24 godziny pracy pojazdu,
- w miarę potrzeby, ostatni tygodniowy okres odpoczynku,
- poprawne działanie urządzenia rejestrującego (określenie możliwego nieprawidłowego użycia urządzenia rejestrującego lub karty kierowcy lub wykresówki) albo, w miarę potrzeby, przedstawienie dokumentów, określonych w art. 14 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

* Rozporządzenie Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz dyrektywę 88/599/EWG dotyczącą procedur stosowania rozporządzeń (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 (Dz.U. L 374 z 9.10.1998, str. 1).

** Dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 42 z 23.02.1970, str. 1). Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem 97/27/WE (Dz.U. L 233 z 25.08.1997, str. 1).”;

2. W art. 4 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do celów niniejszego artykułu, kontrole przeprowadzane w pomieszczeniach właściwych władz, na podstawie odpowiednich dokumentów lub danych przedstawionych przez przedsiębiorstwa na żądanie wspomnianych władz, będą miały taki sam status jak kontrole przeprowadzane w lokalu przedsiębiorstwa.”;

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 24 września 1998 r.

W imieniu Rady

J. FARNLEITNER

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK I (B)

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY, SPRAWDZANIA, INSTALACJI I KONTROLI

I. DEFINICJE

W niniejszym Załączniku:

a) **„urządzenie rejestrujące” oznacza:**

całość urządzeń instalowanych w pojazdach drogowych w celu wskazywania i automatycznego lub półautomatycznego rejestrowania szczegółowych danych dotyczących ruchu takich pojazdów oraz niektórych okresów pracy kierowców. W skład urządzeń rejestrujących wchodzi kable elektryczne, przetworniki, elektroniczne urządzenie informacyjne kierowcy, jeden (dwa) czytniki kart do wkładania jednej lub dwóch kart pamięci kierowcy, zintegrowana lub oddzielna drukarka, przyrządy wskazujące, urządzenia do przekazywania pamięci danych, urządzenia do wyświetlania lub drukowania informacji na żądanie oraz urządzenia dla wprowadzenia miejsc, w których rozpoczyna się i kończy się dzienny okres pracy;

b) **„pamięć danych” oznacza:**

elektroniczne urządzenie gromadzenia danych, wbudowane w urządzenie rejestrujące, umożliwiające zapisanie w pamięci przynajmniej 365 dni kalendarzowych. Pamięć powinna być chroniona w taki sposób, aby nie dopuścić do nieupoważnionego dostępu do danych i manipulowania nimi oraz aby wykryć jakąkolwiek taką próbę;

c) **„karta kierowcy (z pamięcią)” oznacza:**

urządzenie przenośne przekazujące informacje oraz zapamiętujące dane, wydane konkretnemu kierowcy przez władze Państw Członkowskich, w celach identyfikacji kierowcy oraz przechowania istotnych danych. Format oraz techniczne specyfikacje karty kierowcy (z pamięcią) muszą być zgodne z zasadami określonymi w niniejszym Załączniku rozdział IV;

d) **„stała urządzenia rejestrującego” oznacza:**

wielkość liczbowa określającą liczbę sygnałów wejściowych wymaganą do wskazania i rejestracji przez urządzenie rejestrujące odcinka przebytej drogi o długości przejechanej drogi jednego kilometra; stała ta powinna być wyrażona albo w obrotach na kilometr ($k = \dots \text{obr/km}$) lub w impulsach na kilometr ($k = \dots \text{imp/km}$)

e) **„współczynnik charakterystyczny pojazdu” oznacza:**

wielkość liczbowa określającą liczbę sygnałów dostarczanych przez element pojazdu, przeznaczony do napędu urządzenia rejestrującego (wyjście wału skrzyni biegów lub oś) przypadających na jeden kilometr przebytej przez pojazd drogi w warunkach

normalnych (patrz: rozdział VII (e)). Współczynnik charakterystyczny pojazdu podaje się w obrotach na kilometr ($w = \dots \text{obr/km}$) albo w impulsach na kilometr ($w = \dots \text{imp/km}$);

f) **„skuteczny obwód toczny kół pojazdu” oznacza:**

wartość średnią z odległości przebytych przez koła napędzające pojazd podczas pełnego obrotu w warunkach odniesienia (patrz: rozdział VII (e)) i wyrażany jest w postaci „ $l = \dots \text{m}$ ”; w miarę potrzeb pomiar tej odległości może być oparty na obliczeniach teoretycznych, w którym uwzględnia się rozkład maksymalnej dopuszczalnej masy na osiach;

g) **„karta stacji kontrolnej” oznacza:**

urządzenie przenośne przekazujące informacje oraz zapamiętujące dane, używane w czytniku karty urządzenia rejestrującego, wydawane przez władze Państw Członkowskich uprawnionym organom. Karta stacji kontrolnej identyfikuje instytucję oraz pozwala na przeprowadzenie badań, kalibracji i programowania urządzenia rejestrującego.

h) **„karta kontrolna” oznacza:**

urządzenie przenośne przekazujące informacje oraz zapamiętujące dane, używane w czytniku karty urządzenia rejestrującego, wydawane przez władze Państw Członkowskich właściwym władzom do dostępu do danych przechowywanych w pamięci lub na kartach kierowcy w celu odczytania, wydrukowania lub pobrania;

i) **„karta danych przedsiębiorstwa” oznacza:**

urządzenie przenośne przekazujące informacje oraz zapamiętujące dane, używane w czytniku karty urządzenia rejestrującego, wydawane przez władze Państw Członkowskich właścicielom pojazdów wyposażonych w urządzenia rejestrujące.

Karta danych przedsiębiorstwa umożliwia odczytywanie, pobieranie i drukowanie danych przechowywanych przez urządzenie rejestrujące, w które są wyposażone pojazdy przedsiębiorstwa;

j) **„dzień kalendarzowy” oznacza:**

dzień zaczynający się o godzinie 00:00 i kończący się 24:00. Wszystkie dni kalendarzowe odnoszą się do czasu UTC (uniwersalny czas koordynowany);

k) **„pobieranie danych” oznacza:**

kopiowanie części lub całego zbioru danych, zapisanego w pamięci danych pojazdu lub w pamięci karty kierowcy.

Pobieranie danych nie może zmieniać ani skasować zapisanych danych.

Pobrane dane chronione są w taki sposób, aby wszelkie próby manipulowania nimi były

wykrywalne; pochodzenie pobranych danych musi być poświadczalne.

Pobrane dane przechowywane są w formacie dostępnym dla każdej uprawnionej osoby;

l) „identyfikacja pojazdu” oznacza:

numery identyfikujące pojazd: numer rejestracyjny pojazdu (VRN) i numer identyfikacyjny pojazdu (VIN).

II. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA I FUNKCJE URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

Urządzenie rejestrujące musi być zdolne do rejestrowania, przechowywania, wyświetlania oraz drukowania następujących:

a) rejestrowanie i przechowywanie w pamięci danych

1. długość przebytej przez pojazd drogi z dokładnością do 1 km;
2. prędkość pojazdu;
- 2.1. prędkość chwilowa pojazdu, z częstotliwością 1 s przez ostatnie 24 godziny użytkowania pojazdu;
- 2.2. przekraczanie dopuszczalnej prędkości pojazdu rozumianej jako każdy okres dłuższy niż 1 minuta, podczas którego pojazd przekracza prędkość 90 km/h - dla pojazdów N₃ oraz 105 km/h - dla pojazdów M₃ (z godziną, datą, maksymalną prędkością przekraczającą normę, prędkością średnią podczas danego okresu);
3. okresy prowadzenia pojazdu (czasy i daty) z dokładnością do 1 minuty;
4. inne okresy pracy i gotowości do pracy (czasy i daty) z dokładnością do 1 minuty;
5. przerwy od pracy oraz okresy dziennego odpoczynku (godzina, data) z dokładnością do 1 minuty;
6. w przypadku elektronicznego urządzenia rejestrującego, które jest urządzeniem opierającym się na sygnałach przesyłanych elektrycznie z przetworników długości przebytej drogi i prędkości, jakkolwiek przerwa dłuższa niż 100 milisekund w dostępie prądu do urządzenia rejestrującego (pomijając oświetlenie), w dostępie prądu dla przetworników długości przebytej drogi i prędkości i jakkolwiek przeszkoda w sygnale prowadzącym do przetwornika długości przebytej drogi i prędkości, z datą, czasem, okresem trwania oraz numerem identyfikacyjnym karty kierowcy;
7. numer wydania karty kierowcy z czasami i datami włożenia i wyjęcia;
8. dla każdej karty kierowcy włożonej po raz pierwszy po jej użyciu w innym urządzeniu rejestrującym:

- bieżący czas prowadzenia pojazdu od ostatniej przerwy lub okresu odpoczynku,
 - czas prowadzenia pojazdu w danym dniu po ostatnim okresie odpoczynku przynajmniej ośmiogodzinnego,
 - czasy prowadzenia pojazdu w danym dniu między dwoma okresami odpoczynku, przynajmniej ośmiogodzinnymi, w ostatnich 27 dniach kalendarzowych z datą, czasem i okresem prowadzenia pojazdu,
 - suma okresów prowadzenia z bieżącego i poprzedniego tygodnia oraz suma okresów prowadzenia z ostatnich pełnych dwóch tygodni,
 - okresy odpoczynku przynajmniej ośmiogodzinne w danym dniu oraz w ostatnich 27 dniach kalendarzowych, w każdym przypadku z datą, czasem i okresem trwania prowadzenia pojazdu,
 - numer VRN prowadzonego pojazdu;
9. data, czas i okres trwania prowadzenia pojazdu bez włożonej lub działającej karty kierowcy;
 10. zarejestrowane dane o miejscach rozpoczęcia i zakończenia dziennego okresu pracy;
 11. automatycznie rozpoznawane usterki urządzenia rejestrującego z datą, czasem i numerem wydania karty kierowcy;
 12. usterki karty kierowcy z datą, czasem i numerem wydania karty kierowcy;
 13. numer karty warsztatowej uprawnionego instalatora lub warsztatu, z datą przynajmniej ostatniej kontroli podczas instalacji lub kontroli okresowej urządzenia rejestrującego, zgodnie z rozdziałem VII. lit. c) i d);
 14. numer karty kontrolnej z datą włożenia karty i rodzajem prowadzonej kontroli (wyświetlanie, wydruk, pobieranie). W przypadku pobierania danych należy zarejestrować czas ich pobierania;
 15. nastawienie czasu z datą, godziną i numerem wydania karty;
 16. stan prowadzenia pojazdu (kierowca / zespół kierowców – kierowca / drugi kierowca);

b) przechowywanie danych na karcie kierowcy

1. istotne dane dla okresów wymienionych w lit. a) pkt 3, 4 i 5 dla okresu przynajmniej ostatnich 28 dni kalendarzowych w połączeniu z numerem VRN prowadzonego pojazdu i danych wymienionych w lit. a) pkt 10, 14 i 16;
2. zdarzenia i usterki zgodnie z lit. a) pkt. 6, 11 i 15 wraz z numerem VRN

prowadzonego pojazdu;

- 2.1. data i godzina włożenia i wyjęcia karty kierowcy oraz długość przebytej przez pojazd drogi w ciągu tego okresu;
- 2.2. data i czas włożenia i wyjęcia karty zmiennika z numerem wydania karty;
3. dane muszą być rejestrowane i przechowywane na karcie kierowcy w taki sposób, by wykluczyć jakąkolwiek możliwość ich fałszowania;

c) rejestracja i przechowywanie danych w przypadku użytkowania pojazdu przez dwóch kierowców

dla pojazdów użytkowanych przez dwóch kierowców, czas prowadzenia pojazdu, wymieniony w lit. a) pkt. 3, musi być rejestrowany i przechowywany na karcie tego kierowcy, który prowadzi pojazd. Urządzenie rejestrujące musi rejestrować i przechowywać w pamięci danych oraz na kartach dwóch kierowców równocześnie, ale oddzielnie informacje wymienione w lit. a) pkt. 4 i 5;

d) wyświetlanie lub drukowanie na żądanie osoby upoważnionej

1. numeru wydania karty kierowcy, terminu upływu okresu ważności karty;
2. nazwiska i imienia kierowcy, który jest posiadaczem karty;
3. bieżącego okresu prowadzenia pojazdu od ostatniej przerwy lub okresu odpoczynku;
4. okresu prowadzenia pojazdu w danym dniu po ostatnim okresie odpoczynku przynajmniej ośmiogodzinnego;
5. okresy prowadzenia pojazdu w danym dniu między dwoma okresami odpoczynku przynajmniej ośmiogodzinnymi w ostatnich 27 dniach kalendarzowych, podczas których kierowca prowadził pojazd, z datą, czasem i okresem trwania;
6. sumy przejechanych godzin prowadzenia pojazdu w bieżącym i poprzednim tygodniu oraz sumy czasu prowadzenia pojazdu w ostatnich dwóch zakończonych tygodni;
7. innych okresów pracy i gotowości do pracy;
8. okresów odpoczynku co najmniej ośmiogodzinnych w danym dniu i w poprzednich 27 dniach kalendarzowych w każdym przypadku z datą, godziną i czasem trwania;
9. numerów VRN prowadzonych pojazdów dla co najmniej ostatnich 28 dni kalendarzowych wraz z długościami przebytej przez pojazd drogi, z dniem i godziną pierwszego włożenia i ostatniego wyjęcia karty kierowcy oraz godziną zmiany pojazdu;

10. regulacja czasu z datą, czasem i numerem wydania karty;
11. przerwy w zasilaniu urządzenia rejestrującego, z datą, czasem, okresem trwania i numerem wydania karty kierowcy (jak określono w lit. a pkt. 6);
12. przerwy w pracy przetwornika z datą, godziną, okresem trwania i numerem wydania karty kierowcy (jak określono w lit. a) pkt. 6);
13. numeru VIN lub VRN prowadzonego pojazdu;
14. prowadzenia pojazdu bez karty kierowcy, jak określono w lit. a) pkt. 9 w ostatnich 28 dniach kalendarzowych;
15. szczegółów przechowywanych informacji, dotyczących kierowcy (jak określono w lit. c));
16. zarejestrowanych danych o miejscach rozpoczęcia i zakończenia dziennego okresu pracy;
17. automatycznie rozpoznawanych systemowych usterek urządzenia rejestrującego z datą, czasem i numerem wydania karty kierowcy;
18. usterek karty kierowcy z datą, czasem i numerem wydania karty kierowcy;
19. numeru karty kontrolnej z datą włożenia karty i rodzajem przeprowadzonej kontroli (wyświetlenie, wydruk, pobieranie). W przypadku pobierania danych powinien być zarejestrowany czas ich pobierania;
20. przekroczenia dopuszczalnej prędkości pojazdu, jak to określono w lit. a) pkt. 2.2, z datą, godziną i numerem wydania karty kierowcy dla bieżącego tygodnia oraz w każdym przypadku włącznie z ostatnim dniem tygodnia poprzedzającego;
21. raportu podsumowującego, który umożliwia sprawdzenie zgodności z rozporządzeniami (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 oraz dyrektywą 88/599/EWG.

III. BUDOWA ORAZ WYMAGANIA FUNKCJONALNE DLA URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

a) Uwagi ogólne

- 1.1. Włożenie lub dołączenie do urządzenia rejestrującego jakiegokolwiek urządzenia lub urządzeń zatwierdzonych lub innych, nie może zakłócać lub być w stanie zakłócać, poprawnej pracy urządzenia rejestrującego. Urządzenie rejestrujące musi być zgłoszone do zatwierdzenia ze wszystkimi tego typu dołączanymi urządzeniami.
- 1.2. Urządzenie rejestrujące musi być zdolne do poprawnej pracy w każdych warunkach klimatycznych normalnie występujących na terytorium Wspólnoty.

2. *Materiały*

- 2.1. Wszystkie elementy składowe urządzenia rejestrującego muszą być wykonane z materiałów o wystarczającej trwałości i wytrzymałości mechanicznej oraz o stabilnych własnościach elektrycznych i magnetycznych.
- 2.2. Każda zmiana elementu składowego urządzenia rejestrującego lub rodzaju materiału zastosowanego do jego wytworzenia musi być, przed wprowadzeniem do stosowania, zgłoszona do zatwierdzenia do władz, które przyznały homologację typu urządzenia rejestrującego.

3. *Pomiar długości przebytej drogi*

Pomiar i rejestracja długości przebytej drogi obejmuje:

- ruch pojazdu do przodu lub
- ruch pojazdu do przodu i do tyłu.

Rejestracja ruchu pojazdu do tyłu nie może wpływać na czytelność i dokładność innych zapisów.

4. *Pomiar prędkości pojazdu*

- 4.1. Zakres pomiarowy prędkości pojazdu musi być taki, jak podano w świadectwie homologacji typu.
- 4.2. Częstotliwość rezonansu własnego i tłumienie drgań prędkościomierza muszą być takie, aby urządzenia wskazujące i rejestrujące prędkość pojazdu były w stanie, w zakresie pomiarowym, nadążać za zmianami przyspieszenia do wartości 2 m/s^2 w granicach dopuszczalnych błędów.

5. *Pomiar czasu (zegar)*

Czas jest mierzony cyfrowo. Uaktualnienie czasu (w razie potrzeby) jest wykonywane w uprawnionym warsztacie. Wewnętrzny zegar jest ustawiony zgodnie z UTC (uniwersalny czas koordynowany). Kierowca może zmienić przesunięcie czasu pokazywanego na wyświetlaczu.

- 5.1. Pomiar czasu w urządzeniu rejestrującym jest automatyczny.
- 5.2. Czas zapisany w pamięci może być regulowany tylko wówczas, gdy jest włożona karta uprawnionego warsztatu.

6. *Oświetlenie i zabezpieczenia*

- 6.1. Urządzenia wskazujące urządzenia rejestrującego muszą być wyposażone w odpowiednie oświetlenie nie powodujące oślepiania kierowcy.

- 6.2. W normalnych warunkach użytkowania wszystkie wewnętrzne elementy urządzenia rejestrującego muszą być zabezpieczone przed działaniem wilgoci i kurzu. Dodatkowo muszą być one zabezpieczone przed ewentualnym nieuprawnionym dostępem za pomocą odpowiednich obudów, wykonanych w sposób umożliwiający nałożenie zabezpieczeń.
- 6.3. Zabezpieczenie przed zakłóceniami elektrycznymi i pól magnetycznych musi być zgodne z normami przewidzianymi dla urządzeń elektronicznych w pojazdach.
- 6.4. Kable łączące urządzenie rejestrujące z nadajnikiem impulsów muszą być zabezpieczone za pomocą elektronicznego monitorowania, takiego jak kodowanie sygnału, służącego do wykrywania obecności w tej części systemu każdego przyrządu, który nie jest potrzebny dla prawidłowego działania urządzenia rejestrującego, a które jest w stanie zakłócić jego prawidłowe działanie poprzez zwarcie, spowodowanie przerwy lub zmianę elektronicznych danych pochodzących z przetwornika prędkości i długości przebytej drogi albo też za pomocą dublowania jakichkolwiek innych spośród zatwierdzonych urządzeń, gdy urządzenie rejestrujące jest podłączone i działa.
- 6.5. Cały system włącznie z połączeniami do przetwornika prędkości i długości przebytej drogi musi być zabezpieczony przed manipulacjami.
- 6.6. Urządzenie rejestrujące musi być zdolne do wykrywania usterek w swoim działaniu.

b) Urządzenia wskazujące

Wskazania muszą być widoczne z zewnątrz urządzenia rejestrującego i muszą dawać jasny, zrozumiały i jednoznaczny odczyt również w sytuacji, gdy dwóch kierowców prowadzi na zmianę pojazd.

Urządzenie wskazujące musi umożliwiać wyświetlenie na żądanie informacji określonej w rozdziale II lit. d). Żądanie wyświetlenia może być realizowane selektywnie lub sekwencyjnie.

c) Sygnały ostrzegawcze

1. Ostrzeżenie dla kierowcy przez co najmniej 30 sekund, jeśli pojazd jest prowadzony:
 - bez umieszczonej we właściwym miejscu karty kierowcy,
 - z wadliwie działającą kartą,
 - z kartą kierowcy umieszczoną w niewłaściwej szczelinie,
 - gdy urządzenie rejestrujące wykryło jeden lub więcej przypadków wewnątrz wadliwego działania, w szczególności przypadków, określonych w rozdziale II lit. d) pkt. 17) i 18),

- w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości pojazdu określonej w rozdziale II lit. a) pkt. 2.2.
2. Ostrzeżenie dla kierowcy przed przekroczeniem 4,5 godzinnego okresu prowadzenia pojazdu w ciągu okresu prowadzenia pojazdu oraz 9 godzin dziennego okresu prowadzenia na 15 minut przed oraz w momencie przekraczania tej granicy.
 3. Ostrzeżenie dla kierowcy na 15 minut przed i w momencie naruszenia wymogu ośmiogodzinnego okresu dziennego odpoczynku w ciągu ostatnich 24 godzin.
 4. Dodatkowe ostrzeżenia mogą być zainstalowane na życzenie właściciela pojazdu.
 5. *Sposoby ostrzegania*

Ostrzeżenia mogą mieć charakter dźwiękowy lub wizualny, albo stanowić kombinację obydwu oraz muszą być łatwo rozpoznawalne dla użytkownika.

d) **Pamięć**

1. Okresy określone w rozdziale II lit. a) pkt. 3, 4 i 5 muszą być zapisywane, jeśli tylko następuje jakakolwiek zmiana czynności lub statusu prowadzenia pojazdu.
2. Czas prowadzenia pojazdu musi być w każdym przypadku zapisywany automatycznie, gdy pojazd jest w ruchu.
3. Inne okresy, wymienione w art. 15 ust. 3, tiret drugie lit. b), c) i d) rozporządzenia, muszą być zawsze oddzielnie zapisywane poprzez nastawienie, w miarę potrzeby, urządzenia wybierającego rodzaj okresu pracy.

e) **Oznaczenia**

1. Na płycie czołowej urządzenia rejestrującego muszą znajdować się następujące szczegółowe informacje:
 - w pobliżu licznika długości drogi - jednostka długości miary oznaczona skrótem „km”
 - „km/h” - w pobliżu liczby wskazującej prędkość.
2. Tabliczka znamionowa urządzenia rejestrującego powinna być widoczna i zawierać następujące informacje:
 - nazwę i adres wytwórcy urządzenia rejestrującego,
 - numer fabryczny i rok produkcji przyrządu,
 - znak homologacji typu urządzenia rejestrującego,
 - stałą k urządzenia rejestrującego w postaci „k =... obr/km” lub „k

=... imp/km”,

- fakultatywnie może być podany zakres pomiarowy prędkości pojazdu, w postaci wskazanej w 1.

Informacje te mogą być także wyświetlane na żądanie przez urządzenie rejestrujące.

f) **Błędy graniczne dopuszczalne urządzeń wyświetlających i rejestrujących**

1. Błędy graniczne dopuszczalne odnoszą się do długości przebytej drogi, prędkości pojazdu i czasu i są mierzone na stanowisku pomiarowym przed zainstalowaniem oraz w warunkach określonych w rozdziale VII przy instalowaniu, podczas okresowej kontroli i w czasie użytkowania.
2. Błędy graniczne dopuszczalne wymienione w 1 obowiązują w zakresie ekstremalnych temperatur odpowiadających warunkom klimatycznym spotykanym na terytorium Wspólnoty.

IV. KARTY Z PAMIĘCIĄ

A. KARTA KIEROWCY (Z PAMIĘCIĄ)

1. **Wkładanie / wyjmowanie**

Urządzenie rejestrujące musi być tak zaprojektowane, aby karta kierowcy (z pamięcią) była zablokowana po prawidłowym jej umieszczeniu w czytniku kart, i aby odpowiednie dane karty kierowcy były automatycznie zapisane w pamięci danych urządzenia rejestrującego. Odblokowanie karty kierowcy może nastąpić jedynie wtedy, gdy pojazd jest nieruchomy i po tym, gdy odpowiednie dane zostały zapisane na karcie kierowcy.

2. **Pojemność pamięci karty kierowcy**

Pojemność pamięci karty kierowcy powinna zapewnić zapisanie danych, określonych w rozdziale II lit. c), z co najmniej 28 dni kalendarzowych pracy kierowcy faktycznie prowadzącego pojazd. Po zapełnieniu pamięci karty kierowcy nowe dane są zapisywane w ten sposób, że zastępują dane najwcześniej zapisane.

3. **Widoczne oznaczenia**

Strona 1 będzie zawierać:

- a) wyrazy: „karta kierowcy”, wydrukowane dużą czcionką w urzędowym języku lub językach Państwa Członkowskiego wydającego kartę;

„Karta kierowcy” w innych urzędowych językach Wspólnoty, wydrukowane w ten sposób, by stanowiły tło :

es: TARJETA DEL CONDUCTOR
dk: FØRERKORT
de: FAHRERKARTE
el: ΚΑΡΤΑ ΟΔΗΓΟΥ
en: DRIVER CARD
fr: CARTE DE CONDUCTEUR
ga: CÁRTA TIOMÁINAÍ
it: CARTA DEL CONDUCENTE
nl: BESTUURDERSKAART
pt: CARTÃO DE CONDUTOR
fi: KULJETTAJAKORTTI
sv: FÖRARKORT;

- b) nazwa Państwa Członkowskiego wydającego kartę (fakultatywnie);
- c) znak odróżniający Państwa Członkowskiego wydającego kartę, wydrukowany w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta oraz otoczony przez 12 żółtych gwiazdek; będą używane następujące znaki odróżniające:

B Belgia

DK Dania

D Niemcy

GR Grecja

E Hiszpania

F Francja

IRL Irlandia

I Włochy

L Luksemburg

- NL Niderlandy
- A Austria
- P Portugalia
- FIN Finlandia
- S Szwecja
- UK Zjednoczone Królestwo

d) informacje indywidualne dla wydanej karty, ponumerowane jak niżej:

1. nazwisko posiadacza karty;
2. imię (imiona) posiadacza karty;
3. data i miejsce urodzenia;
4.
 - a) data wydania karty,
 - b) data wygaśnięcia ważności karty,
 - c) nazwa organu wydającego kartę (może być wydrukowana na stronie 2);
 - d) numer różniący się od numeru podanego w 5, do celów administracyjnych (fakultatywnie);
5.
 - a) numer prawa jazdy włącznie z indeksem jego wymiany;
 - b) numer wydania karty kierowcy włącznie z liczbą indeksującą jej wymianę;
6. fotografię posiadacza;
7. podpis posiadacza;
8. miejsce zamieszkania lub adres do korespondencji posiadacza karty (fakultatywnie).

Dane, określone w 1, 2, 3, 4 lit. b) i 5 lit. a) i b) będą również przechowywane w pamięci karty kierowcy.

Strona 2 będzie zawierać:


- a) objaśnienie numerowanych pozycji, które znajdują się na stronach 1 i 2 karty;

- b) przy uzyskaniu pisemnej zgody posiadacza, mogą zostać dodane informacje, które nie odnoszą się do zarządzania kartą kierowcy, takie dodatkowe informacje nie zmieniają w żaden sposób sposobu użytkowania jako karty kierowcy.

WZÓR KARTY KIEROWCY WSPÓLNOTY

Strona 1

KARTA KIEROWCY PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE



1. _____

2. _____


3. _____

4c. _____
(4d.)

6.

(8.)

Strona 2



1. Nazwisko 2. Imię 3. Data i miejsce urodzenia

4a. Data wydania karty

4b. Data ważności

4c. Organ wydający

(4d.) Nr dla krajowej administracji

5a. Nr prawa jazdy 5b. Nr karty kierowcy

6. Fotografia


7. Podpis (8.) Adres

Proszę zwrócić do:

NAZWA ORGANU I ADRES

PRZYKŁAD KARTY KIEROWCY WSPÓLNOTY: KARTA BELGIJSKA
(w celach informacyjnych)

BESTUURDERSKAART KONINKRIJK BELGIË



1. Ruyter

2. Georges

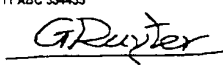
3. 01.04.73 Milano

4a. 01.07.98 4c. B-9000 Gent


6. FOTO

5a. DA 003 360

5b. 11 ABC 334455

7. 

CARTE DE CONDUCTEUR ROYAUME DE BELGIQUE



1. Jeanneux

2. Herald

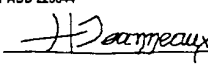
3. 01.03.74 B-7000 Mons

4a. 01.09.98 4c. B-1180 Uccle

6. PHOTO

5a. DB 004 380

5b. 11 ABD 223344

7. 

4. Normy

Karta kierowcy i urządzenie rejestrujące muszą spełniać wymagania następujących norm:

- ISO 7810,
- ISO 7816-1,
- ISO 7816-2,
- ISO 7816-3,
- projekt ISO 7816-4
- projekt ISO 10373,

- szczegółowe specyfikacje stosowania określone w systemach identyfikacji kart przeznaczonych do używania w transporcie naziemnym.

5. **Zabezpieczenia, włącznie z zabezpieczeniem danych.**

Różne części składowe karty kierowcy służą temu, aby wykluczyć możliwość jej fałszowania bądź naruszania oraz aby wykrywać wszelkie próby takiego działania.

6. **Zakres temperatur**

Karta kierowcy musi być zdolna do prawidłowego działania w każdych warunkach klimatycznych, normalnie spotykanych na terytorium Wspólnoty.

7. **Trwałość**

Karta powinna być zdolna do prawidłowego działania przez okres pięciu lat, o ile jest używana w przewidzianych warunkach otoczenia oraz przewidzianych warunkach elektrycznych.

8. **Parametry elektryczne**

Parametry elektryczne karty muszą odpowiadać technicznym właściwościom elektroniki stosowanej w pojazdach.

9. **Struktura logiczna karty kierowcy**

Struktura logiczna karty musi być taka, aby gwarantowała prawidłowe jej działanie i kompatybilność z każdym urządzeniem rejestrującym, spełniającym wymagania niniejszego Załącznika.

10. **Funkcje i polecenia**

Funkcje i polecenia karty powinny zapewnić realizację wszystkich funkcji, określonych w rozdziale I lit. c) i rozdział II lit. b).

11. **Pliki elementarne**

Pliki elementarne powinny odpowiadać normom, określonym w 4.

12. **Przepisy szczególne**

Po konsultacji z Komisją Państwa Członkowskie mogą dodać kolory lub oznaczenia, takie jak symbole narodowe i zabezpieczenia, bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego Załącznika.

B. KARTA STACJI KONTROLNEJ (Z PAMIĘCIĄ), KARTA KONTROLNA (Z PAMIĘCIĄ) I KARTA DANYCH PRZEDSIĘBIORSTWA (Z PAMIĘCIĄ)

Właściwości techniczne kart stacji kontrolnej, kontrolnej oraz przedsiębiorstwa (z pamięcią) muszą być takie, aby mogły one poprawnie działać, kiedy są użytkowane jak przewiduje rozdział I lit. g), h) i i) oraz, aby były kompatybilne z każdym urządzeniem rejestrującym, zgodnym z niniejszym Załącznikiem. Karty muszą mieć tak zaprojektowaną strukturę, aby umożliwiały dostęp jedynie osobom upoważnionym i tylko do korzystania z funkcji, jakie dla każdej karty zostały przewidziane.

V. DRUKARKA I WYDRUKI STANDARDOWE

1. Drukarki muszą być tak zaprojektowane, aby wydruki, określone w rozdziale II lit. d), miały stopień rozdzielczości pozwalający przy ich czytaniu uniknąć jakiegokolwiek dwuznaczności. Wydruki muszą być łatwe do odczytania i identyfikacji przez co najmniej jeden rok ich przechowywania w zwykłych warunkach.

Muszą one zachowywać swoje wymiary oraz zapisy w zwykłych warunkach wilgotności i temperatury.

Wymagane jest zapewnienie możliwości ręcznego nanoszenia zapisów, takich jak podpis kierowcy.

2. Niezależnie od formy, minimalna zawartość wydruków musi wystarczać do wydrukowania informacji, określonych w rozdziale II lit. d).

W przypadku, gdy dla zwiększenia pojemności informacji na wydruku konieczne jest połączenie kilku wydruków - połączenia między różnymi dokumentami muszą być wykonane w ten sposób, aby nie występowały przerwy danych w miejscach połączeń, które mogłyby stanowić niebezpieczeństwo niewłaściwej ich interpretacji.

VI. INSTALACJA URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

a) Instalacja

1. Urządzenie rejestrujące musi być zabezpieczone przed przypadkowym zniszczeniem.
2. Osoby upoważnione muszą mieć zapewnioną możliwość dopasowania stałej urządzenia rejestrującego do współczynnika charakterystycznego pojazdu, za pomocą specjalnego urządzenia, znanego pod nazwą adaptera.

Pojazdy o dwóch lub więcej przełożeniach osi muszą być wyposażone w urządzenie przełączające, za pomocą którego te różne przełożenia byłyby automatycznie dostosowywane do współczynnika charakterystycznego pojazdu, do którego urządzenie rejestrujące zostało dopasowane za pomocą adaptera.

b) Tabliczka pomiarowa

W czasie instalacji, po sprawdzeniu urządzenia rejestrującego, musi zostać zamocowana na nim lub obok niego, w takim miejscu, aby była łatwo widoczna. Po każdej kontroli wykonanej przez uprawnionego instalatora lub warsztat, w czasie którego wykonano zmianę stałej urządzenia rejestrującego, należy umieścić nową tabliczkę pomiarową w

miejsce poprzednio umieszczonej tabliczki.

Na tabliczce muszą znaleźć się co najmniej następujące informacje:

- nazwisko, adres lub firmę uprawnionego instalatora lub warsztatu,
- wartość współczynnika charakterystycznego pojazdu w postaci „ $w = \dots\dots\dots$ obr/km” lub „ $w = \dots\dots\dots$ imp/km”,
- skuteczny obwód toczny kół w postaci „ $l = \dots\dots\dots$ mm”,
- data wyznaczenia współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz skutecznego obwodu tocznego kół,
- osiem ostatnich cyfr numeru podwozia pojazdu.

c) **Plombowanie**

1. Następujące elementy muszą być zaplombowane:

- a) jakiegokolwiek połączenie, które w przypadku rozłączenia, stwarzałyby możliwość wprowadzenia niemożliwych do wykrycia zmian lub też utratę danych;
- b) osłona otwierająca dostęp do obwodów i mechanizmów, w których wprowadzenie jakichkolwiek zmian mogłoby wpłynąć na właściwą pracę urządzenia rejestrującego lub pozwoliłoby osobom nieupoważnionym na wprowadzenie zmian parametrów technicznych przyrządu;
- c) tabliczka pomiarowa przed przemieszczeniem, o ile nie jest zamocowana w taki sposób, że nie może zostać usunięta bez zniszczenia znajdujących się w niej zapisów.

2. We wszystkich przypadkach, umiejscowienie plomb musi być wymienione w świadectwie homologacji typu oraz ich skuteczność powinna być sprawdzona, jako część procedur homologacyjnych.

3. Zabezpieczenia wymienione w 1 lit. b) mogą zostać usunięte jeśli powstaje:

- zagrożenie bezpieczeństwa,
- potrzeba instalacji, regulacji lub naprawienia ogranicznika prędkości pojazdu lub innego urządzenia przyczyniającego się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod warunkiem, że urządzenie rejestrujące nadal działa wiarygodnie i poprawnie oraz zostaje ponownie zaplombowane przez uprawnionego instalatora lub warsztat (zgodnie z rozdziałem VII) niezwłocznie po zamontowaniu lub regulacji ogranicznika prędkości lub innego urządzenia przyczyniającego się do poprawy bezpieczeństwa drogowego, natomiast w pozostałych przypadkach - w terminie siedmiu dni.

Usunięcie zabezpieczeń musi zostać potwierdzone pisemnie z podaniem jego przyczyny i musi udostępnione właściwym władzom.

VII BADANIA I KONTROLE

a) **Uprawnianie stacji kontrolnych (instalatorzy i warsztaty)**

Państwa Członkowskie wyznaczają instytucje, które przeprowadzają badania i kontrole.

b) **Poświadczenie nowych lub naprawionych urządzeń rejestrujących**

Prawidłowość działania każdego nowego bądź naprawionego urządzenia rejestrującego, dokładność jego wskazań i rejestracji w zakresie podanym w rozdziale III lit. f) pkt. 1 są poświadczone za pomocą plombowania zgodnie z rozdziałem VI lit. c) pkt. 1 lub równoważnej cyfrowej informacji w pamięci danych urządzenia rejestrującego.

c) **Kontrola w czasie instalacji i programowanie**

1. W czasie instalowania w pojeździe urządzenia rejestrującego oraz całość instalacji muszą być zgodne z przepisami odnoszącymi się do błędów granicznych dopuszczalnych ustanowionych w rozdziale III lit. f) pkt. 2.
2. Do pamięci urządzenia rejestrującego muszą być wprowadzone:
 - datę kontroli podczas instalacji,
 - uniwersalny czas koordynowany (UTC),
 - numer identyfikacyjny VIN i VRN pojazdu,
 - numer karty warsztatowej uprawnionego instalatora lub warsztatu.

d) **Kontrole okresowe**

1. Kontrole okresowe urządzenia rejestrującego zamontowanego w pojeździe są przeprowadzane po jakiegokolwiek naprawie tego urządzenia rejestrującego lub po jakiegokolwiek zmianie współczynnika charakterystycznego pojazdu lub po zmianie skutecznego obwodu tocznego kół lub przynajmniej raz w ciągu dwóch lat od ostatniej kontroli. Mogą one być przeprowadzane łącznie z przeglądem technicznym pojazdu.

Zakres kontroli musi co najmniej obejmować następujące badania:

- czy urządzenie rejestrujące działa prawidłowo włącznie z transmisją danych do i z karty warsztatowej,
- czy spełnione są wymagania określone w rozdziale III lit. f) pkt. 2 dotyczące błędów granicznych dopuszczalnych urządzenia rejestrującego po zainstalowaniu,

- czy na urządzeniu rejestrującym jest znak homologacji typu,
 - czy tabliczka pomiarowa została umieszczona,
 - czy plomby na urządzeniu rejestrującym i innych elementach instalacji są nienaruszone,
 - jaki jest obwód toczny kół pojazdu.
2. Do pamięci urządzenia rejestrującego muszą być wprowadzone:
- data kontroli okresowej,
 - uniwersalny czas koordynowany (UTC),
 - numer identyfikacyjny VIN i VRN pojazdu,
 - numer karty warsztatowej uprawnionego instalatora lub warsztatu.
3. W ramach kontroli musi być wymieniona tabliczka pomiarowa lub wprowadzenie równoważnej cyfrowej informacji do pamięci danych urządzenia rejestrującego.

e) **Pomiar błędów**

Podczas instalowania i w czasie użytkowania pomiar błędów musi być wykonywany w następujących warunkach, które mają być uważane za warunki normalne wykonywania kontroli:

- pojazd bez ładunku, stan jak przy normalnej eksploatacji,
- ciśnienia w oponach zgodne z zaleceniami producenta,
- zużycie opon w dopuszczalnych granicach określonych przez przepisy krajowe,
- ruch pojazdu: pojazd musi być napędzany własnym silnikiem i poruszać się po linii prostej na poziomej nawierzchni z prędkością 50 ± 5 km/h. Odcinek pomiarowy musi wynosić co najmniej 1 000 m,
- pomiar może być wykonany na odpowiednim stanowisku pod warunkiem, że dokładność pomiaru będzie porównywalna.”