



**СЪВЕТ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**

**Брюксел, 8 декември 2011 г. (09.12)
(OR. en)**

18148/11

**Междуинституционално досие:
2011/0196 (COD)**

**TRANS 352
CODEC 2317**

ДОКЛАД

От: Генералния секретариат

До: Съвета

№ предх. док.: 17971/11 TRANS 344 CODEC 2280

№ предл. Ком.: 13195/11 TRANS 222 CODEC 1274

Относно: Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета („Тахограф“) (ЗА)
- Частичен общ подход

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 19 юли 2011 г. Комисията представи посоченото по-горе предложение за изменение на Регламент № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт. С това предложение се изменя и Регламент № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт. Съобщението на Комисията „Дигитален тахограф: Пътна карта за бъдещи дейности“ придружава посоченото по-горе предложение и беше предадено успоредно на Европейския парламент и на Съвета.

Европейският надзорен орган по защита на данните представи становище по предложението на Комисията на 5 октомври 2011 г. Становището на Европейския икономически и социален комитет все още не е на разположение, а Комитетът на регионите реши да не изготвя становище или доклад. Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент назначи за докладчик г-жа Silvia-Adriana Ticău (RO, S&D) и се очаква да гласува по проект за доклад през март 2012 г.

II. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

Работна група „Сухопътен транспорт“ разгледа задълбочено предложението на Комисията (и неговата оценка на въздействието) през септември, октомври и ноември 2011 г. На 6 октомври 2011 г. Съветът проведе ориентационен дебат по предложението за регламент въз основа на два общи въпроса, представени от полското председателство. Като цяло делегациите посрещнаха положително целите на предложението на Комисията, а именно увеличаване на сигурността на системата (намаляване на измамите и манипулирането на тахографа), намаляване на административните разходи и подобряване на ефикасността на контрола на системата. Въпреки това делегациите повдигнаха и въпроса за необходимостта от допълнителни елементи относно разходите по предложените мерки, подчертаха значението на гъвкавостта, за да могат държавите членки да прилагат мерки с най-висока икономическа ефективност и на защитата на личните данни. В контекста на посочените по-горе обсъждания председателството работеше усилено, за да даде удовлетворителен отговор на опасенията на държавите членки и да подобри яснотата на текста, като същевременно осигури повече гъвкавост.

Компромисният текст на председателството е включен в приложението към настоящата бележка и не обхваща член 27 от регламента. _ Този член е пряко свързан с предложението на Комисията за директива за изменение на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелства за управление на превозни средства, които включват функционалните възможности на карта на водач. Тъй като предложението бе представено на Съвета неотдавна (15 ноември 2011 г.), председателството все още не е в състояние да представи компромисно предложение, включващо член 27. Поради тази причина, а също и за да се възползва от близките позиции в Съвета по другите разпоредби, полското председателство се стреми към частичен общ подход.

III. ОСНОВНИ НЕРЕШЕНИ ВЪПРОСИ

Корепер разгледа посоченото по-горе предложение на заседанието си от 7 декември и съумя да разреши по-голямата част от нерешените въпроси. Делегацията на Германия и Комисията обаче все още имат известни опасения по отношение на компромисното предложение на председателството.

Изключения в рамките на Регламент № 561/2006 за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт

В член 43 от регламента „Тахограф“ Комисията предлага член 13, параграф 1 от Регламент № 561/2006 да бъде изменен. В този параграф се посочват видовете превозни средства, които държавите членки могат да направят предмет на изключение от разпоредбите на регламента при определени условия, а именно тези превозни средства да бъдат използвани само в радиус от 50 километра от базата на предприятието. В първоначалното си предложение Комисията предлага радиусът от 50 km да се замени със 100 km

DE счита, че предложеният от Комисията радиус от 100 km не отговаря на действителността в малките и средни предприятия, които обикновено предлагат услугите си извън този радиус, и предлага 150 km. Освен това, DE предлага в член 13, параграф 1, буква г) да се заличи горната граница от 7,5 тона максимално допустима маса за превозни средства или композиция от превозни средства, които могат да бъдат предмет на изключение съгласно тази разпоредба.

В същия член 13 от Регламент № 561/2006 DE би искала да се вмъкне нов параграф 2а, с който на органите на държавите членки да се предостави по-голяма гъвкавост за разрешаване на изключения в рамките на националните територии при извънредни случаи.

Голямо мнозинство от държавите членки подкрепя предложението на Комисията за изменение на радиуса от 50 на 100 km, но се противопоставя на нови изключения в рамките на Регламент № 561/2006. Председателството предлага да се запази първоначалното предложение на Комисията за 100 km.

Дата на влизане в сила на интелигентния тахограф (членове 4, 5 и 6)

Според първоначалното предложение на Комисията интелигентният тахограф би трябвало да влезе в сила 48 месеца след влизането в сила на регламента. Предвид това, че регламентът би трябвало да влезе в сила през 2012 г. пускането на пазара на новото оборудване би могло да се осъществи в началото на 2017 г.

Според настоящото компромисно предложение на председателството интелигентният тахограф ще влезе в сила за превозни средства, регистрирани за първи път 40 месеца след влизането в сила на техническите спецификации, посочени в член 6а от регламента. В съобщението си „Дигитален тахограф: Пътна карта за бъдещи дейности“ Комисията предвижда приемането на необходимите технически спецификации най-късно до 31 декември 2014 г. Това би означавало, че интелигентният тахограф ще бъде пуснат на пазара 40 месеца след тази дата, а именно през първата половина на 2018 г.

Това предложение изглежда е приемливо за преобладаващо мнозинство от държавите членки. DE обаче би искала да се предвиди по-дълъг период (48 месеца). Други делегации отправиха искане за по-кратък период (30 месеца), но в дух на компромис, като имат предвид, че този въпрос най-вероятно ще се повдигне отново по време на преговорите с Европейския парламент, биха могли да приемат посоченото по-горе предложение на Комисията.

Делегирани актове/актове за изпълнение (членове 3а, 6а, 7, 44 и 45)

Мнозинството делегации изразиха резерва относно използването на делегиран актове, както беше предложено от Комисията. За да се реши този въпрос, с текста на председателството се опростяват редица разпоредби на този законодателен акт, отменя се действащият Регламент № 3821/85 и поместените в приложенията към него спецификации, които ще бъдат определени чрез актове за изпълнение. Освен това са включени преходни разпоредби, за да се осигури правна приемственост на приложенията. Много голямо мнозинство от държавите членки одобрява този подход, въпреки че Комисията поддържа резерва относно замяната на делегираните актове с актове за изпълнение.

IV. ДРУГИ ВЪПРОСИ

DK, SI и UK имат резерва за парламентарно разглеждане по това предложение.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Ето защо Съветът се приканва да одобри представените от председателството компромисни предложения, приложени към настоящия доклад, и да приеме частичен общ подход на заседанието си на 12 декември 2011 г.

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
относно тахографите в автомобилния транспорт и за отмяна на Регламент (ЕИО)
№ 3821/85 на Съвета и изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския
парламент и на Съвета***

(текст от значение за ЕИП)

- * Съображенията ще бъдат разгледани на по-късен етап след постигане на съгласие по текста на членовете.

„ГЛАВА I

Принципи, обхват и изисквания

Член 1

Предмет и принцип

Настоящият регламент поставя изисквания за производството, монтажа, използването и проверката на тахографи, използвани в автомобилния транспорт за контрол на спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2002/15/ЕО¹ и Директива 92/6/ЕИО².

Тахографите отговарят на изискванията на настоящия регламент по отношение на производството, монтажа, използването и проверката.

Член 2

Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, съдържащи се в член 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006³.

¹ ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35—39

² ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27

³ Ще бъде добавено следното съображение: „Изясни се, че Комисията ще трябва да удължи срока на валидност на адаптера за превозни средства от категории М1 и N1 до 2015 г. и ще обмисли допълнително възможността за дългосрочно решение за превозните средства от категории М1 и N1 преди 2015 г.“

2. В допълнение към определенията, посочени в параграф 1, за целите на настоящия регламент:
- а) „тахограф или контролни уреди за регистриране на данните за движението“ са уреди, предназначени да бъдат монтирани в пътни превозни средства, за да показват, регистрират, отпечатват, съхраняват и извеждат автоматично или полуавтоматично данни за движението на тези превозни средства и за определени периоди на дейност на техните водачи;
 - б) „бордово устройство“ е тахографът с изключение на датчика за движение и кабелите за връзка с този датчик. Бордовото устройство може да се състои само от един блок или от няколко блока, които са разположени на различни места в превозното средство, при условие че това отговаря на изискванията на настоящия регламент относно сигурността;
 - в) „датчик за движение“ е частта от тахографа, излъчваща сигнал, който е показателен за скоростта и/или изминатото разстояние от превозното средство;
 - г) „карта за тахограф“ е карта с чип за употреба с тахографа, която позволява идентифицирането от тахографа на титуляря на картата, както и прехвърлянето и съхраняването на данни;
 - д) „тахографски лист“ е лист, който се поставя в тахографа и служи за запис и съхраняване на данни, върху който регистриращите устройства на тахографа нанасят по непрекъснат начин данните, които подлежат на регистрация;
 - е) „карта на водача“ е карта за тахограф, издадена от органите на държава членка на конкретен водач, която идентифицира водача и служи за съхраняване на данни за дейността на водача;

- ea) „аналогов тахограф“ е тахограф, който използва тахографски лист в съответствие с настоящия регламент;
- еб) „дигитален тахограф“ е тахограф, който използва карта за тахограф в съответствие с настоящия регламент;
- ж) „контролна карта“ е карта за тахограф, издадена от органите на държава членка на национален компетентен контролен орган, която идентифицира контролния орган и евентуално конкретния негов служител, и осигурява достъп до данните, съхранени в паметта на тахографа или в картата на водача, с цел тяхното прочитане, отпечатване и/или извличане;
- з) „карта на превозвач“ е карта за тахограф, която се издава от органите на държава членка на предприятие за автомобилни превози, на което му е необходимо да управлява превозни средства, оборудвани с тахограф, и която идентифицира предприятието за автомобилни превози и служи за показване, извличане и отпечатване на данните, съхранени в паметта на тахографа, достъпът до който е бил ограничен от въпросното предприятие за автомобилни превози;
- и) „карта за монтаж и настройки“ е карта за тахограф, която се издава от органите на държава членка на определен за целта персонал на производител на тахографи, монтьор, производител на превозни средства или сервиз, одобрени от тази държава членка, и чрез която се идентифицира титулярят на картата и която служи за проверка и/или калибриране на тахографите и/или за извличане на данни от тях;

4

⁴ Да се добави следното съображение: „Като се вземе предвид, че в Дело С-394/92 Съдът даде определение на „дневно работно време“, контролните органи следва да тълкуват разпоредбите на настоящата директива в контекста на това определение. „Дневното работно време“ започва, когато водачът активира тахографа след седмична или дневна почивка, или, ако дневната почивка е разделена на отделни периоди, след почивка с продължителност най-малко девет часа. То завършва в началото на дневна почивка или, ако дневната почивка е разделена на отделни периоди, в началото на почивка, продължаваща най-малко девет последователни часа.“

Член 3

Обхват

1. Тахографите се монтират и използват в превозни средства, които са регистрирани в държава членка, използват се за автомобилен превоз на пътници или товари и за които се прилага Регламент (ЕО) № 561/2006.
2. Държавите членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозните средства, посочени в член 13, параграф 1 и член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006.
3. Държавите членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозните средства, използвани за транспортните дейности, за които е предоставено изключение, посочени в член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006;

Държавите членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозни средства, използвани за транспортните дейности, посочени в член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006; те незабавно информират Комисията за това.

4. При вътрешни превози държавите членки могат да изискват монтирането и използването на тахографи, в съответствие с настоящия регламент, във всяко от превозните средства, за които по параграф 1 не се изисква такова монтиране и използване.

Член 3а

Изисквания

1. Контролните уреди за регистриране на данните за движението, тахографските карти и тахографските листове трябва да отговарят на строги технически и други изисквания, така че да е възможно правилното прилагане на разпоредбите на настоящия регламент.
2. Тахографът отговаря на следните съществени изисквания:
 - да записва данни, свързани с водача и с превозното средство;
 - да бъде надежден;
 - да бъде оперативно съвместим;
 - да дава възможност за ефикасен контрол на спазването на приложимото законодателство;
 - да бъде лесен за използване.
3. Дигиталният тахограф записва следните данни:
 - а) изминато разстояние и скорост на превозното средство;
 - б) измерване на времето;
 - в) местоположение в началото и в края на дневното работно време на водача;
 - г) самоличност на водача;
 - д) дейност на водача;
 - е) данни от калибрирането, в т.ч. наименованието на сервиза;
 - ж) събития и неизправности.
4. Аналоговият тахограф записва най-малко данните, посочени в параграф 3, букви а), б) и д).
5. Комисията приема допълнителни подробни изисквания, необходими за еднаквото прилагане на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

ГЛАВА II

Интелигентни контролни уреди за регистриране на данните за движението

Член 4

Записване на началното и крайното място на дневното работно време

1. Местоположението на началната и крайната точка на дневното работно време се записва винаги, когато е възможно. За тази цел на превозните средства, които са регистрирани за първи път 40 месеца след влизането в сила на техническите спецификации, посочени в член 6а, се монтира тахограф, свързан към услуга за спътниково позициониране.
2. По отношение на свързването на тахографа към услуга за спътниково позициониране, посочена в параграф 1, се използват само такива връзки за услуга за спътниково позициониране, които ползват безплатна услуга за позициониране. В контролните уреди за регистриране на данните за движението не се съхраняват никакви други данни за местоположението освен изразените, когато е възможно, чрез географски координати за определяне на началната и крайната точка, посочени в параграф 1.

Член 5

Дистанционно ранно откриване на евентуална манипулация или злоупотреба

1. С оглед да се улесни извършването на целенасочени пътни проверки от компетентните контролни органи, тахографът, монтиран на превозни средства, които са регистрирани за първи път 40 месеца след влизането в сила на техническите спецификации, посочени в член 6а, трябва да е в състояние да осъществява връзка от разстояние с въпросните органи по време на движение на съответното превозно средство. Осъществяваната по този начин връзка отговаря на съответните международни стандарти, например на установения от Европейския комитет по стандартизация набор от стандарти относно специализирани съобщителни системи с малък обсег на действие (DSRC).
 - 1а. Държавите членки могат да решат да не предоставят на своите контролни органи оборудване за дистанционно ранно откриване, каквото е необходимо за поискване на съобщаването на данни, посочено в настоящия член, тъй като това оборудване не е част от задължителното контролно оборудване, посочено в Директива 2006/22/ЕО.
2. Посоченото в параграф 1 осъществяване на връзка от разстояние се осъществява с тахографа само когато това е поискано чрез оборудването на контролните органи. Връзката трябва да е защитена, за да се гарантира неприкосновеността на данните и удостоверяването на автентичността на контролните уреди за регистриране на данните за движението и контролното оборудване. Достъпът до съобщените данни се ограничава до правоприлагащите органи, оправомощени да контролират нарушенията на Регламент № 561/2006 и Регламент № 3821/85, и до сервизите, доколкото това е необходимо, за да се провери правилното функциониране на тахографа.
3. Съобщаваните данни се ограничават до тези, които са необходими за извършване на целенасочени пътни проверки на превозни средства при евентуално манипулиране или злоупотреба с тахографа. Тези данни се отнасят до следните събития или данни, записани от тахографа:

- последен опит за нарушаване на сигурността
 - най-дълго прекъсване на електрическото захранване
 - неизправност на датчика
 - грешка в данните относно движението
 - конфликт на данните за движението на превозното средство
 - шофиране без валидна карта
 - поставяне на карта по време на шофиране
 - данни за сверяването на часовника
 - данни от калибрирането, включително датите на последните две калибрания
 - регистрационен номер на превозното средство
 - скоростта, регистрирана от тахографа.
4. Обменените данни се използват единствено с цел контрол на спазването на настоящия регламент. Те не се предават на образувания, различни от органите, контролиращи периодите на шофиране и почивка, или съдебните органи в рамките на текущо съдебно производство.
5. Данните могат да се съхраняват единствено от контролните органи за продължителността на пътната проверка и се заличават най-късно три часа след съобщаването им, освен ако данните показват евентуално манипулиране или злоупотреба с тахографа. Ако в хода на последваща пътна проверка манипулирането или злоупотребата не се потвърдят, предадените данни се заличават.
6. Транспортното предприятие, което експлоатира превозното средство, носи отговорност да информира водача за възможността за дистанционно ранно откриване на евентуална манипулация или злоупотреба с тахографа.

Член 6

Интерфейс с интелигентни транспортни системи

Тахографите на превозните средства, регистрирани за първи път 40 месеца след влизането в сила на техническите спецификации, посочени в член 6а, могат да бъдат оборудвани с интерфейси, позволяващи регистрираните или генерираните от тахограф данни да се използват в работен режим от външно устройство, при условие че са изпълнени следните условия:

- а) интерфейсът не засяга автентичността и интегритета на данните от тахографа;
- б) интерфейсът е съобразен със спецификациите по член 6а;
- в) външното устройство, свързано с интерфейса, има достъп до лични данни, включително данни за местоположението, само след като водачът, до когото се отнасят данните, е дал съгласието си за това и този факт може да се удостовери.

Член 6а

Спецификации на интелигентния тахограф

За да се осигури еднаквото прилагане на разпоредбите на настоящата глава, Комисията приема необходимите спецификации, с изключение на спецификации, които включват разпоредби относно регистрирането на допълнителни данни от тахографа. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

ГЛАВА III

Одобряване на типа

Член 7

Заявления

1. Производителите или техни представители подават заявление за одобрение на ЕС на типа на бордовото устройство, датчика за движение, образца на тахографски (регистрационен) лист или картата за тахограф до компетентните органи, определени за целта от всяка държава членка.
2. Държавите членки съобщават на Комисията имената и координатите за връзка на органите, определени съгласно параграф 1. Комисията публикува на своя уебсайт списъка на определените органи за одобряване на типа.
3. Всяко заявление за одобряване на типа се придружава от съответните спецификации, включително необходимата информация за пломбите, както и от удостоверенията. Удостоверението за сигурност се издава от признат орган по сертифициране, определен от Комисията⁵.
4. Не могат да бъдат подавани заявления по отношение на който и да е тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф в повече от една държава членка.

⁵ Да се добави следното съображение: „Като се има предвид колко е важно да се поддържа най-високото възможно ниво на сигурност, удостоверенията за сигурност следва да се издават от орган по сертифициране, признат от Управителния комитет в рамките на “Споразумението за взаимно признаване на удостоверенията за оценка на сигурността на информационните технологии“ на европейската група на висшите служители по информационната сигурност (SOG-IS).
В контекста на международните отношения с трети държави Комисията следва да не признава за целите на настоящия регламент никой орган по сертифициране, който не е в състояние да осигури условия за оценяване на сигурността, еквивалентни на предвидените в посоченото по-горе споразумение за взаимно признаване. Във връзка с това следва да се разчита на препоръките на Управителния комитет.“

5. За да се осигури еднаквото прилагане на разпоредбите на настоящия член, Комисията предоставя спецификации по отношение на удостоверенията, посочени в параграф 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

Член 8

Издаване на одобрение на типа

Държавата членка издава одобрение на ЕС на всеки тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф, които отговарят на изискванията, посочени в член 3а, при условие че държавата членка е в състояние да проверява съответствието на произведените модели с одобрения тип.

За всякакви изменения в одобрен тип или добавки към него трябва да бъде получено допълнително одобрение на ЕС на типа от държавата членка, издала първоначалното одобрение на ЕС на типа.

Член 9

Маркировка за одобрение на типа

Държавите членки издават на заявителя маркировка на ЕС за одобрение на типа, която е в съответствие с предварително установен образец, за всеки тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф, които те одобряват съгласно член 8. Тези образци се приемат от Комисията в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

Член 10

Одобрение или отказ

Компетентните органи на държавата членка, до които е подадено заявление за одобряване на типа, изпращат за всеки одобрен от тях тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф в едномесечен срок до органите на другите държави членки копие от удостоверението за одобряване на типа, придружено от копия на съответните спецификации, включително по отношение на пломбите. Когато компетентните органи не одобряват заявлението за одобряване на типа, те уведомяват органите на другите държави членки, че одобрението е отказано, и съобщават основанията за своето решение.

Член 11

Съответствие на уредите с одобрението на типа

1. Ако някоя държава членка, която е издала одобрение на ЕС на типа съгласно член 8, съчете, че определени бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф, на които е поставена издадената от нея маркировка на ЕС за одобрение на типа, не съответстват на одобрения от нея тип, тя взема необходимите мерки, за да се гарантира, че произвежданите модели отговарят на одобрения тип. Ако е необходимо, предприетите мерки могат да включват отмяна на одобрението на ЕС на типа.
2. Държава членка, издала одобрение на ЕС на типа, отменя това одобрение, ако бордовото устройство, датчикът за движение, тахографският лист или картата за тахограф, които са одобрени, не са в съответствие с настоящия регламент или в процеса на използването показват дефект от общ характер, който ги прави непригодни за целта, за която са предназначени.
3. Ако държава членка, издала одобрение на ЕС на типа, получи уведомление от друга държава членка в един от случаите по параграфи 1 и 2, тя, след като се консултира с тази друга държава членка, предприема мерките, предвидени в посочените параграфи, като се спазва параграф 5.

4. Държава членка, която се е уверила, че е налице един от случаите по параграф 2, може да забрани до второ нареждане продажбата и въвеждането в експлоатация на съответните бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф. Същото важи за случаи по параграф 1 по отношение на бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф, които са били освободени от първоначалната проверка на ЕС, ако производителят, след като е бил надлежно предупреден, не приведе оборудването в съответствие с одобрения тип или с изискванията на настоящия регламент.

Във всички случаи компетентните органи на държавите членки се уведомяват взаимно и уведомяват и Комисията в срок от един месец за всяка отмяна на одобрение на ЕС на тип или за всякакви други мерки, взети съгласно параграфи 1, 2 и 3, и посочват основанията за тези действия.

5. Ако държава членка, издала одобрение на ЕС на тип, оспорва съществуването на което и да е от съобщените ѝ обстоятелства по параграфи 1 или 2, засегнатите държави членки полагат усилия да разрешат спора и текущо информират Комисията.

Ако преговорите между държавите членки не доведат до споразумение в срок от четири месеца след датата на уведомяването съгласно параграф 3, Комисията, след като се консултира с експерти от всички държави членки и вземе предвид всички отнасящи се до съответния случай факти, например такива от икономическо и техническо естество, в срок от шест месеца след изтичането на горепосочения срок от четири месеца взема решение, за което уведомява засегнатите държави членки, като едновременно с това го съобщава и на другите държави членки. Комисията указва във всеки отделен случай сроковете за изпълнение на нейното решение.

Член 12

Одобряване на тахографски листове

1. В своето заявление заявителят за одобрение на ЕС на тип относно образец на тахографски листове посочва типа или типовете аналогови тахографи, за които е предназначен въпросният лист, и осигурява подходящи уреди от такъв тип или типове за целите на изпробване на листа.
2. В удостоверението за одобряване на типа за образца на тахографския лист компетентните органи на всяка държава членка посочват типа или типовете аналогови тахографи, с които могат да се използват тахографски листове от този образец.

Член 13

Обосноваване на отказ

Във всички решения, взети в съответствие с настоящия регламент, за отказ за одобряване на типа или за отмяна на одобрението на типа бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф подробно се посочват основанията за отказа или оттеглянето. Решението се съобщава на засегнатата страна, която същевременно трябва да бъде уведомена и за съществуващите средства за правна защита съгласно законодателството на държавите членки и за сроковете за упражняване на правата на защита.

Член 14

Признаване на тахографи от одобрен тип

Държавите членки не могат да отказват да регистрират превозно средство, снабдено с тахограф, или да забраняват въвеждането в експлоатация или използването на такова превозно средство по каквато и да е причина, свързана с факта, че превозното средство е оборудвано с въпросния уред, ако уредът носи маркировката на ЕС за одобрение на типа съгласно член 9 и монтажната табела, посочена в член 17, параграф 4.

Член 15

Сигурност

1. Производителите конструират, изпитват и проверяват произвежданите от тях бордови устройства, датчици за движение и карти за тахограф така, че да откриват уязвимости, възникващи на всички етапи от жизнения цикъл на продуктите и да предотвратяват или ограничават евентуалното възползване от тези уязвимости. Честотата на изпитванията се определя от държавата членка, която е издала удостоверението за одобряване, в рамките на срок, който не надвишава две години.
2. За тази цел производителите предоставят необходимата документация на органа по сертифициране, посочен в член 7, параграф 3, за анализ на уязвимостта.
3. За целите на параграф 1 органът по сертифициране, посочен в член 7, параграф 3, извършва изпитвания на бордовите устройства, датчиците за движение и картите за тахограф за потвърждение, че известните уязвимости не могат да бъдат използвани от лица, притежаващи публично достъпни знания.

4. Ако в хода на изпитванията, посочени в параграфи 1 и 3, бъдат открити уязвимости в елементи на системата (бордови устройства, датчици за движение и карти за тахограф), тези елементи не могат да бъдат пускани на пазара. В такива случаи държавата членка, която е издала одобрение на типа, го оттегля в съответствие с член 11, параграф 2. В случай на много сериозни уязвимости в елементи на системата (бордови устройства, датчици за движение и карти за тахограф), установени от производителя или от органа по сертифициране, ако елементите вече са пуснати на пазара, производителят или органът по сертифициране информира компетентните органи на посочената държава членка, които предприемат всички необходими мерки, за да се потърси решение на проблема, по-специално от страна на производителя, и информират незабавно Комисията за откритите уязвимости и за предвидените или предприети мерки.

Член 16

Изпитвания при експлоатационни условия

1. Държавите членки могат да разрешат изпитването при експлоатационни условия на тахографи от все още неодобрен тип. Държавите членки признават взаимно разрешенията за изпитване при експлоатационни условия, издадени от друга държава членка.
2. Водачите и транспортните предприятия, участващи в дадено изпитване при експлоатационни условия, спазват изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006. За доказване на горепосоченото водачите следват процедурата, определена в член 31, параграф 2.
3. Комисията може да приема актове за изпълнение, за да зададе процедурите за извършване на изпитвания при експлоатационни условия и формите, които да се използват с цел наблюдение на тези изпитвания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

ГЛАВА IV

Монтаж и технически преглед

Член 17

Монтаж и ремонтване

1. Тахографите могат да бъдат монтирани или ремонтвани само от монтьори, сервизи или производители на превозни средства, одобрени от компетентните органи на държавите членки за тази цел в съответствие с член 19.
2. Одобрените монтьори, сервизи или производители на превозни средства пломбират съгласно спецификациите, включени в посоченото в член 10 удостоверение за одобряване на типа, тахографа, след като установят, че той функционира правилно и, по-специално, че не е възможно подправяне или изменение на регистрираните данни чрез устройство за тяхното манипулиране.
3. Одобреният монтьор, сервиз или производител на превозни средства нанася специална маркировка върху пломбите, които поставя, и освен това за дигиталните тахографи въвежда данните за електронна защита, служещи за удостоверяване на автентичността. Компетентните органи на всяка държава членка изпращат на Комисията регистъра на използваните маркировки и данни за електронна защита, както е посочено в изисванията на член 3а, както и необходимата информация за използваните данни за електронна защита. Комисията предоставя достъп на държавите членки до тази информация при поискване.
4. С цел да се удостовери, че монтажът на тахографа е извършен в съответствие с изискванията на настоящия регламент, се използва монтажна табела, закрепена съгласно изискванията по член 3а.

5. Всяка пломба се сваля само от монтьори, сервизи или производители на превозни средства, одобрени от компетентните органи съгласно параграф 1, или от подходящо обучени служители на контролни органи, или при други съпоставими обстоятелствата, посочени в изискванията по член 3а.

Член 18

Технически прегледи на тахографи

Тахографите се подлагат на редовни технически прегледи от одобрени сервизи. Редовните технически прегледи се извършват поне веднъж на всеки две години.

Сервизите изготвят протокол за прегледа, в случай че трябва да бъдат отстранени нередности във функционирането на тахографа, независимо дали това е резултат от периодичен преглед или от преглед по конкретно искане на националния компетентен орган. Сервизите поддържат списък на всички протоколи за преглед.

Протоколите за преглед се съхраняват от сервиза за срок от най-малко две години от датата на тяхното изготвяне или се изпращат от сервиза на компетентния орган. В случаите, при които протоколите за преглед се съхраняват от сервиза, по искане на компетентния орган сервизът предоставя протоколите за прегледи и калибрация, извършени през посочения срок.

Член 19

Одобряване на монтьори и сервизи⁶

1. Държавите членки одобряват, редовно контролират и сертифицират монтьорите, сервизите и производителите на превозни средства, които могат да извършват монтаж, проверка, технически преглед и ремонт на тахографа.
2. Държавите членки гарантират, че монтьорите, сервизите и производителите на превозни средства са компетентни и надеждни. За тази цел те установяват и публикуват набор от ясни национални процедури и гарантират спазването на следните минимални изисквания:
 - а) персоналът е надлежно обучен;
 - б) разполага се с необходимото оборудване за извършване на съответните изпитвания и задачи;
 - в) монтьорите и сервизите са с добра репутация.
3. Одитът на одобрените монтьори или сервизи се извършва, както следва:
 - а) Одобрените монтьори или сервизи се подлагат на одит най-малко веднъж на всеки две години, при който се проверяват процедурите, прилагани от сервиза по отношение на тахографа. При одита се обръща особено внимание на взетите мерки за сигурност и на боравенето със сервизни карти, т.е. карти за монтаж и настройки. Държавите членки могат да извършват тези одити без да е необходимо физическо присъствие в сервиза.
 - б) Извършват се и технически одити без предупреждение на одобрените монтьори или сервизи с цел контрол на извършваните калибриране, технически преглед и монтаж. Тези проверки трябва да обхващат годишно поне 10 % от одобрените сервизи.

⁶ Накрая на съображение 10 да се добави: „Никоя разпоредба на настоящия регламент не възпрепятства държавите-членки да гарантират тяхното одобрение, контрол и сертифициране, съгласно изложеното в него, посредством процедурите, определени в Регламент (ЕО) № 765/2008.“

4. Държавите членки и техните компетентни органи предприемат целесъобразни мерки за предотвратяването на конфликти на интереси между монтьорите или сервизите и транспортните предприятия. По-специално, в случай на сериозен риск от конфликт на интереси се вземат допълнителни конкретни мерки с цел да се гарантира, че монтьорите или сервизите спазват разпоредбите на настоящия регламент.
5. Компетентните органи на държавите членки изпращат ежегодно на Комисията, ако е възможно по електронен път, списъците на одобрените сервизи и монтьори, както и на издадените им карти за монтаж и настройки. Комисията публикува на своя уебсайт списъка на одобрените монтьори и сервизи.
6. Компетентните органи в държавите членки отменят временно или за постоянно одобрението на монтьорите и сервизите, които не са изпълнили своите задължения по силата на настоящия регламент.

Член 20

Карты за монтаж и настройки

1. Срокът на валидност на картите за монтаж и настройки не надвишава една година. При подновяването на карти за монтаж и настройки компетентният орган гарантира, че монтьорът, сервизът или производителят на превозни средства отговаря на критериите, изброени в член 19, параграф 2.
2. Компетентният орган подновява карта за монтаж и настройки в срок от петнадесет работни дни, считано от датата на получаване на заявление за подновяване. Когато дадена карта за монтаж и настройки е увредена, неизправна, изгубена или открадната, органът заменя картата в срок от пет работни дни, считано от датата на получаване на подробно заявление за тази цел. Органът, издаващ картата, поддържа регистър на изгубените, откраднатите и повредените карти.
3. Когато държава членка отмени одобрението за даден монтьор или сервиз съгласно посоченото в член 19, тя отменя и издадената за него карта за монтаж и настройки.
4. Държавите членки вземат всички необходими мерки, за да предотвратят подправянето на картите, раздадени на одобрените монтьори и сервизи.

ГЛАВА V

Карта на водача

Член 21

Издаване на карта на водача⁷

1. Карта на водача се издава по заявление на съответния водач от компетентния орган в държавата членка, в която е обичайното място на пребиваване на водача. Тя се издава в срок от един месец, считано от датата, на която компетентният орган е получил заявлението и цялата необходима информация.
2. За целите на настоящия член „обичайно място на пребиваване“ означава мястото, където едно лице живее обикновено, т.е. през не по-малко от 185 дни през календарната година, поради своите лични и професионални връзки, или, в случай на отсъствие на професионални връзки, поради своите лични връзки, които разкриват тясна обвързаност между лицето и мястото, където живее; въпреки това, за обичайно място на пребиваване на лице, чийто професионални връзки са на място, различно от мястото на личните му връзки, и което в резултат на това живее поред на различни места, намиращи се в две или повече държави членки, се счита мястото на личните му връзки, при условие че лицето се връща редовно на това място. Последното условие не е задължително, когато лицето живее в държава членка с цел изпълнението на задача с определена продължителност.
3. Водачите предоставят доказателство за обичайното място на тяхното пребиваване по подходящ начин, като например карта за самоличност или друг валиден документ. Когато компетентните органи на държавата членка, издаваща карта на водача, имат съмнения относно валидността на твърдението за обичайно място на пребиваване, или за целите на някои форми на специфичен контрол, те могат да изискват допълнителна информация или доказателства.

⁷ Председателството положи много усилия, за да отговори на опасенията на определени държави-членки, свързани с водачи от трети държави, които не могат да спазят условията на параграф 2 от настоящия член. При все това по време на обсъжданията се очерта ясна връзка с член 27. Водачи от трети държави без европейско свидетелство за управление на МПС няма да могат да използват дигитален тахограф поради предвиденото в този член обединяване на двете карти. При обсъждането на член 27 допълнително ще бъде отделено внимание на този въпрос.

4. Компетентните органи на издаващата държава членка вземат подходящи мерки, за да гарантират, че заявителят не е вече титуляр на валидна карта на водач, и персонализират картата на водача в съответствие с изискванията по член 3а.
5. Картата на водача е валидна за не повече от пет години.
6. Валидна карта на водач не се анулира или отнема временно, освен ако компетентният орган на държавата членка не установи, че картата е подправена, че водачът използва карта, на която не е титуляр, или че притежаваната карта е получена въз основа на неверни декларации и/или подправени документи. Ако са предприети мерки за анулиране или временно отнемане от страна на държава-членка, различна от държавата членка, издала картата, първата държава членка връща картата възможно най-скоро на органите на държавата членка, издала картата, и посочва основанията за анулирането или временното отнемане. Ако се очаква връщането на картата да отнеме повече от две седмици, държавата членка, която я анулира или временно я отнема, в рамките на тези две седмици информира държавата членка, издала картата, за основанията за анулирането или временното отнемане.
7. Държавите членки вземат всички необходими мерки, за да се предотврати подправянето на карта на водач.

Член 22

Използване на карта на водач

1. Картата на водач е лична.
2. Даден водач може да е титуляр на не повече от една валидна карта на водач и е оторизиран да използва само своята собствена персонализирана карта на водач. Водачът не може да използва карта на водач, която е повредена или е с изтекъл срок.

Член 23

Подновяване на карта на водача

1. Когато водачът желае да поднови своята карта на водач, той подава заявление до компетентния орган на държавата членка, в която е обичайното му място на пребиваване, не по-късно от 15 работни дни преди изтичането на срока на валидност на картата.
2. Когато компетентният орган на държавата членка, в която е обичайното място на пребиваване на водача, е различен от органа, издал картата, и когато е получил заявление за подновяване на картата на водача, той информира органа, издал старата карта, относно конкретните основания за подновяване.
3. В случай, че е подадено заявление за подновяване на карта, чийто срок на валидност предстои да изтече, органът издава нова карта преди датата на изтичане на срока на валидност, при условие че заявлението е изпратено в срока, посочен в параграф 1.

Член 24

Откраднати, загубени или повредени карти на водачи

1. Органът, издаващ картите, води регистър на издадените, откраднатите, загубените и повредените карти на водачи за срок, не по-малък от срока на тяхната валидност.
2. Ако картата на водача е повредена или неизправна, водачът я връща на компетентния орган в държавата членка, в която е обичайното му място на пребиваване. В случай на кражба на картата на водача, той трябва да подаде официална декларация до компетентните органи на държавата, в която е станала кражбата.
3. Изгубването на карта на водач се докладва чрез подаване на официална декларация до компетентните органи на държавата членка, която е издала картата, и до компетентните органи на държавата членка, в която е обичайното място на пребиваване на водача, когато двете държави са различни.
4. Когато карта на водач е повредена, неизправна, загубена или открадната, съответният водач подава в срок от седем календарни дни заявление за нейната замяна до компетентните органи на държавата членка, в която е обичайното му място на пребиваване. Въпросните органи издават карта за замяна в срок от осем работни дни, считано от датата на получаване на подробно заявление за тази цел.
5. При обстоятелствата, изложени в параграф 4, водачът може да продължи да управлява превозното средство без карта на водач за максимален период от 15 календарни дни или за по-дълъг период, ако това се налага за връщането на превозното средство в неговия гараж, при условие че водачът може да докаже, че е невъзможно да показва или използва картата през този период.

Член 25

Взаимно признаване и размяна на карти на водачи

1. Държавите членки взаимно признават издадените от тях карти на водачи.
2. Когато титулярят на валидна карта на водач, издадена от държава членка, е установил своето обичайно място на пребиваване в друга държава членка, той може да поиска картата му да бъде разменена с еквивалентна карта на водач. Задължение на държавата членка, която извършва размяната, е да провери дали представената карта все още е валидна.
3. Държавите членки, извършващи размяна, връщат старата карта на органите на държавата членка, издала картата, и посочват основанията за това свое действие.
4. Когато държава членка заменя или разменя карта на водач, замяната или размяната, както и всяка последваща замяна или размяна се регистрират в тази държава членка.

Член 26

Електронен обмен на информация относно карти на водачи

1. С оглед да се гарантира, че даден заявител не е вече титуляр на валидна карта на водач съгласно посоченото в член 21, параграф 4, държавите членки поддържат национални електронни регистри, съдържащи следната информация относно карти на водачи за период, който е поне равен на срока на тяхната валидност:
 - фамилно и собствено име на водача,
 - дата на раждане и, ако е приложимо, място на раждане на водача,
 - номер на свидетелството за управление на МПС и държава на издаване на свидетелството за управление на МПС (ако е приложимо),
 - статус на картата на водача,
 - номер на картата на водача.

2. Комисията и държавите членки вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че електронните регистри са взаимно свързани и достъпни в рамките на Съюза посредством използването на съобщителната система TACHOnet или друга съвместима система, така че да е възможен обменът на електронни данни по съобщителната система TACHOnet с всички други държави членки.
3. При издаване, подмяна и — когато е необходимо — подновяване на карта на водач, държавите членки проверяват чрез електронен обмен на данни дали въпросният водач вече не е титуляр на друга валидна карта на водач. Обменените данни се ограничават до необходимите за целите на проверката⁸.
4. Служителите на контролните органи могат да имат достъп до електронния регистър, за да проверят статуса на дадена карта на водач.
5. Комисията приема актове за изпълнение с цел да определи общите процедури и спецификации, необходими за посочената в параграф 2 взаимна връзка, включително формат на обменяните данни, техническите процедури за получаване по електронен път на справки от националните електронни регистри, процедурите за достъп и механизмите за сигурност. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

⁸ Да се добави следното съображение: „При проверка за уникалност на карта на водач държавите-членки следва да използват процедури, подобни на посочените в препоръката на Комисията от 13 януари 2010 г. относно сигурния обмен на електронни данни между държавите-членки за проверки за уникалност на издаваните от тях карти на водачи.“

[Член 27

Обединяване на картата на водача със свидетелството за управление на МПС⁹

Картите на водачи се издават в съответствие с разпоредбите на настоящата глава до 18 януари 2018 г. От 19 януари 2018 г. нататък картата на водача се включва в неговото свидетелство за управление на МПС и се издава, подновява, разменя и заменя в съответствие с разпоредбите на Директива 2006/126/ЕО.

⁹ Член 27, относно обединяването на картата на водача със свидетелството за управление на МПС, не е подлаган на обсъждане, което се отлага, докато Съветът разгледа преразглеждането на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление на превозни средства.

ГЛАВА VI

Използване на оборудването

Член 28

Правилно използване на тахографите

1. Транспортното предприятие и водачите осигуряват правилното функциониране и надлежното използване на дигиталния тахограф и на картата на водача. Когато се използва аналогов тахограф, транспортното предприятие и водачът осигуряват правилното му функциониране и надлежното използване на тахографския лист.
2. Забранява се подправянето, укриването или унищожаването на данни, записани върху тахографския лист, съхранени в тахографа или върху картата на водача, или на разпечатки от тахографа. Забранява се и всякакво манипулиране на тахографа, тахографския лист или картата на водача, което може да доведе до подправяне, укриване или унищожаване на данни и/или отпечатана информация. Не се разрешава в превозното средство да се намира каквото и да е устройство, което може да се използва за тази цел.
3. Превозното средство не може да е оборудвано с повече от един тахограф освен за целите на изпитванията при експлоатационни условия, посочени в член 16.
4. Държавите членки забраняват производството, разпространението, рекламирането и/или продажбата на устройства, които са конструирани и/или предназначени за манипулиране на тахографите.

Отговорност на предприятието

1. Транспортното предприятие издава достатъчно на брой тахографски листове на водачите на превозните средства, на които е монтиран аналогов тахограф, като взема под внимание както факта, че тахографските листове са лични, така и продължителността на експлоатационния срок на уредите и евентуалното задължение да подменя листовите, които са повредени или са били иззети от упълномощен служител на контролен орган. Транспортното предприятие издава на водачите само листове от одобрен образец, който е подходящ за използване в контролния уред за регистриране на данните за движението, монтиран в превозното средство.

Когато на превозното средство е монтиран дигитален тахограф, транспортното предприятие и водачът осигуряват в случай на проверка правилното изготвяне на разпечатка при поискване, както е посочено в изискванията по член 3а, като вземат предвид продължителността на експлоатационния срок на уреда.

2. Транспортното предприятие съхранява тахографските листове и разпечатките, когато са били направени разпечатки съгласно член 31, в хронологичен ред и в четлива форма най-малко една година след тяхното използване и издава копия на съответните водачи при искане от тяхна страна. Транспортното предприятие също така издава копия на изтеглените данни от картите на водачи на съответните водачи при искане от тяхна страна, както и разпечатки на тези копия. Тахографските листове, разпечатките и извлечените данни се показват или предават при поискване от страна на упълномощен служител на контролен орган.
- 2а. Транспортното предприятие дава на своите водачи необходимите инструкции относно правилното функциониране на контролните уреди за регистриране на данните за движението, прави редовни проверки, за да се увери, че неговите водачи използват правилно тези уреди, и не предоставят на своите водачи никакви преки или непреки стимули, които биха могли да насърчат злоупотребата с контролните уреди за регистриране на данните за движението.

3. Транспортните предприятия носят отговорност за нарушенията на настоящия регламент, извършени от техни водачи на превозни средства. Държавите членки обаче могат да определят тази отговорност като условна при нарушаване от страна на транспортните предприятия на параграф 2а от настоящия член и на член 10, параграфи 1 и 2 от Регламент № 561/2006.

Член 30

Използване на карти на водачи и тахографски листове

1. Водачите трябва да използват тахографски листове или карти на водачи всеки ден, през който управляват превозно средство, като се започне от момента на поемането му. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат изваждани преди края на работния ден, освен ако има специално разрешение за това. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат използвани за по-дълъг период от време от този, за който са предназначени.
2. Водачите трябва надлежно да пазят тахографските листове и картите на водач и не могат да използват замърсени или повредени листове или карти.
3. Когато в резултат на отсъствие от превозното средство водачът не е в състояние да използва контролния уред за регистриране на данните за движението, монтиран на превозното средство, периодите, посочени в параграф 5, буква б), точки ii), iii) и iv):
 - а) се вписват в тахографския лист ръчно, чрез автоматично записване или по друг начин, четливо и без зацапване на листа, ако на превозното средство е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение I; или
 - б) се въвеждат в картата на водача, като се използва приспособлението за ръчно въвеждане на данни към контролния уред, ако на превозното средство е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение IБ.

Държавите членки не задължават водачите да представят формуляри, свидетелстващи за действията им във времето, когато не са били в превозното средство.





4. Когато на борда на превозното средство, на което е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение ІБ, има повече от един водач, всеки водач се грижи да постави своята карта на водач в правилното гнездо на контролния уреди за регистриране на данните за движението.

Когато на борда на превозното средство, на което е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение І, има повече от един водач, водачите нанасят изменения в тахографските листове според нуждата, с цел данните по раздел ІІ, букви а), б) и в) от приложение І да бъдат регистрирани върху тахографския лист на водача, който действително управлява превозното средство .

5. Водачите трябва да:

а) осигурят съответствието на часовото време, записано върху листа, с официалното време в страната на регистрацията на превозното средство,

б) задействат превключвателните механизми, които позволяват да се записват отделно и различимо следните периоди от време:

- i) обозначен със символа  : време на управление на превозното средство;
- ii) обозначен със символа  : „друга работа“, което означава всяка дейност, различна от управление, съгласно определението в член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹⁰, както и всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него;
- iii) обозначен със символа  : „период на разположение“ съгласно определението в член 3, буква б) от Директива 2002/15/ЕО;
- iv) обозначен със символа  : прекъсвания на работата или почивка.

¹⁰ ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35

6. Всеки водач нанася следните данни върху своя тахографски лист:
- а) в началото на използването на листа — своето фамилно и собствено име;
 - б) датата и мястото, където започва използването на листа, и датата и мястото, където свършва използването;
 - в) регистрационния номер на всяко превозно средство, определено за водача в началото на първото пътуване, записано върху листа, и впоследствие, в случай на смяна на превозното средство по време на използването на листа;
 - г) показанието на сумиращия брояч за изминатото разстояние:
 - i) в началото на първото пътуване, записано върху листа,
 - ii) в края на последното пътуване, записано върху листа,
 - iii) в случай на смяна на превозното средство по време на работния ден — показанието на брояча на първото определено за водача превозно средство и показанието на следващото превозно средство;
 - д) часът на всяка смяна на превозно средство.
7. Водачът въвежда в дигиталния тахограф знаците на страните, в които започва и приключва ежедневиия си работен период. Държава членка може обаче да изиска от водачите на превозни средства, осъществяващи превози на нейна територия, да добавят по-подробни географски данни към знака на страната, при условие че държавата членка е уведомила Комисията за тях преди 1 април 1998 г.

На водачите няма да се налага да въвеждат тази информация, ако тахографът автоматично регистрира данни за местоположението в съответствие с член 4.

Член 31

Повредени карти на водачи или регистрационни листове

1. В случай на повреждане на лист със записани данни или на карта на водач, съответният водач прикрепва повредения лист или карта към листа, използван за замяна на първия.
2. Когато картата на водача е повредена, неизправна, изгубена или открадната, водачът:
 - а) в началото на пътуването си разпечатва характеристиките на превозното средство, което управлява, и вписва в тази разпечатка:
 - і) подробности, които позволяват идентифицирането на водача (име, номер на картата на водача или на свидетелството за управление на МПС), включително неговия подпис;
 - іі) периодите, посочени в член 30, параграф 5, буква б), точки іі), ііі) и іv);
 - б) в края на пътуването разпечатва информацията, свързана с периодите, записани от тахографа, записва всички периоди на друга работа, периоди на разположение или почивка след момента на разпечатването в началото на пътуването, когато това не е записано от тахографа, и отбелязва на този документ подробности, които позволяват идентифицирането на водача (име, номер на картата на водача или на неговото свидетелство за управление на МПС), включително подписа му.

Член 32

Записи, извършвани от водача

1. Когато водачът управлява превозно средство, на което е монтиран аналогов тахограф, водачът трябва да е в състояние да представи по искане на служител на контролен орган:
 - i) тахографските листове за текущия ден и тези, използвани от водача през предходните 28 дни;
 - ii) картата на водач, ако има такава, и
 - iii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006.

2. Когато водачът управлява превозно средство, на което е монтиран дигитален тахограф, той трябва да е в състояние да представи по искане на служител на контролен орган:
 - i) своята карта на водач;
 - ii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006;
 - iii) тахографските листове за същия период като този, посочен в точка ii), през който той е управлявал превозно средство, на което е монтиран аналогов тахограф.

3. Упълномощеният служител на контролен орган може да проверява спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006 чрез анализ на тахографските листове, на показваните, разпечатаните или извлечените данни, които са записани от тахографа или от картата на водача, или, ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг подкрепящ документ, който доказва неспазването на дадена разпоредба, напр. предвидените в член 24, параграф 2 и член 33, параграф 2 от настоящия регламент.

Процедура в случай на неизправно оборудване

1. В случай на повреда или неправилно функциониране на тахографа, транспортното предприятие го дава за поправка от одобрен монтьор или сервиз веднага щом обстоятелствата позволят това.

Ако превозното средство не може да бъде върнато в помещенията в срок от една седмица, считано от деня на повредата или откриването на дефектите в работата, поправката се извършва по пътя.

С мерките, взети от държавите членки съгласно член 37, компетентните органи могат да бъдат оправомощени да забраняват използването на превозното средство, когато повредата или неизправността не са били отстранени по начина, предвиден в първа и втора алинеи.

2. Докато тахографът не е годен за експлоатация или е неизправен, водачът отбелязва данни, позволяващи той да бъде идентифициран (име, номер на картата на водача или номер на свидетелството за управление на МПС), включително подписа си, както и информация за различните периоди от време, през които повече не са извършвани записи или не са правени разпечатки по правилен начин от тахографа:
 - а) върху тахографския лист или листове, или
 - б) върху временен лист, който се прилага към тахографския лист или се съхранява заедно с картата на водача.

ГЛАВА VII

Защита на данните, принудително прилагане и санкции

Член 34

Защита на личните данни

1. Държавите членки гарантират, че обработването на лични данни в контекста на настоящия регламент се извършва единствено за целите на удостоверяването на съответствието с Регламент № 561/2006 съгласно Директиви 95/46/ЕО и 2002/58/ЕС и под надзора на публичния независим орган на съответната държава членка, посочен в член 28 от Директива 95/46/ЕО.
2. Държавите членки гарантират по-специално, че личните данни са защитени по отношение на:
 - използването на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) за регистрирането на данни за местоположението съгласно член 4,
 - използването на връзка от разстояние за контролни цели съгласно член 5,
 - използването на тахограф с хармонизиран интерфейс съгласно член 6,
 - електронния обмен на информация относно карти на водачи съгласно член 26,
 - съхраняването на записи от транспортни предприятия съгласно член 29.
3. Дигиталният тахограф се проектира така, че да е гарантирано спазването на неприкосновеността на личния живот. Обработват се само данни, които са необходими за целите на обработката.
4. Собствениците на превозни средства, транспортните предприятия и/или всяко друго заинтересовано образувание се съобразяват със съответните приложими разпоредби за защита на личните данни.

Член 35

Обучение на служителите на контролните органи

1. Държавите членки гарантират, че служителите на контролните органи са надлежно обучени за анализа на регистрираните данни и за проверката на тахографите с цел постигането на ефикасен и хармонизиран контрол и правоприлагане.
2. Държавите членки информират Комисията относно изискванията за обучението на служителите на своите контролни органи до 6 месеца след датата на прилагане на настоящия регламент.
3. Комисията приема мерки, уточняващи съдържанието на първоначалното и последващото обучение на служителите на контролните органи, включително относно техники за целенасочени проверки и за откриване на устройства за манипулиране и измами. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

Член 36

Взаимопомощ

Държавите членки взаимно се подпомагат при изпълнението на настоящия регламент и при проверките за съответствие с неговите разпоредби.

В рамките на тази взаимопомощ компетентните органи на държавите членки по-специално редовно си обменят цялата налична информация относно нарушения на настоящия регламент, свързани с монтьори и сервиси, и за наложените санкции за тези нарушения.

Член 37

Наказания

1. Държавите членки, в съответствие с националните конституционни механизми, определят правилата относно санкциите, които се налагат за нарушения на настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни и да са в съответствие с категориите нарушения, определени в Директива 2006/22/ЕО.
2. [...]
3. [...]
4. Държавите членки съобщават на Комисията за тези мерки и за правилата относно санкциите до [датата на прилагане на настоящия регламент]. Те информират Комисията за всички последващи изменения на въпросните мерки.

ГЛАВА VIII

Заклучителни разпоредби

[...]

Член 40

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в рамките на определения срок за предаване на становището председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета поиска това.

Член 41

Форум по тахографите

1. Учредява се Форум по тахографите с оглед да се подпомогне диалогът по технически въпроси относно тахографите между експерти от държавите членки, членовете на комитета по член 40 и експерти от трети страни, в които се използват тахографи съгласно Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR).
2. Държавите членки следва да делегират като експерти към Форума по тахографите експертите, участващи в комитета по член 40.
3. Форумът по тахографите е открит за участие на експерти от заинтересовани договарящи се страни по AETR извън ЕС.
4. За участие във Форума по тахографите се канят заинтересовани страни и представители на производители на превозни средства и тахографи, както и социални партньори.
5. Форумът по тахографите приема свой процедурен правилник.
6. Форумът по тахографите заседава поне веднъж годишно.

Член 42

Съобщаване на национални мерки

Държавите членки съобщават на Комисията текста на законовите, подзаконовите или административните разпоредби, които приемат в областта, уредена с настоящия регламент, не по-късно от 30 дни след датата на тяхното приемане и за първи път 12 месеца след влизането в сила на настоящия регламент.

Член 43

Регламент (ЕО) № 561/2006 се изменя, както следва:

Разстоянието „50 km“, посочено в член 13, параграф 1, букви г), е) и п) се заменя със „100 km“.

Член 44

Преходни мерки

Доколкото актовете за изпълнение, посочени в настоящия регламент, не са приети, така че да могат да бъдат приложени към момента на прилагане на настоящия регламент, продължават да бъдат приложими разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3821/85, в т.ч. приложенията към него, временно — до датата на прилагане на актовете за изпълнение, посочени в настоящия регламент¹¹.

Член 45

Отмяна

Отменя се Регламент (ЕИО) № 3821/85. Позоваванията на отменения регламент се смятат за позовавания на настоящия регламент. Всяка мярка, приета въз основа на Регламент (ЕИО) № 3821/85, остава валидна¹².

¹¹ Да се добави следното съображение: „Комисията следва да приеме актовете за изпълнение за целите на настоящия регламент, съответстващи на разпоредбите в приложения I, IB и II към Регламент (ЕИО) № 3821/85, така че те да бъдат налични към началото на прилагане на настоящия регламент. Ако обаче по някаква причина тези актове за изпълнение не бъдат приети навреме, преходните мерки следва да осигурят необходимата непрекъснатост.“

¹² Да се добави следното съображение: „Във връзка с прилагането на споразумението АЕТР позоваванията на Регламент (ЕИО) № 3821/85 да се смятат за позовавания на настоящия регламент. Във връзка с прилагането на член 22а от споразумението АЕТР, позоваванията на приложение IB към Регламент (ЕИО) № 3821/85 да се смятат за позовавания на актовете за изпълнение, посочени в член 3а. ЕС ще предприеме необходимите стъпки в рамките на ООН/ИКЕ, за да гарантира, че отмяната на Регламент (ЕИО) № 3821/85 и замяната му с настоящия регламент не засягат съществуващия механизъм по член 22а от споразумението АЕТР.“

Член 46

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Като се спазват преходните мерки в член 44, той се прилага, считано от две години след влизането в сила, с изключение на разпоредбите на членове 19, 30 и 43 от настоящия регламент, които започват да се прилагат една година след влизането в сила.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател