

Dz.U.UE.L.1985.370.8

Dz.U.UE-sp.07-1-227

2012.10.01 zm. Dz.U.UE.L.2009.339.3 art. 1

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3821/85

z dnia 20 grudnia 1985 r.

w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym

(Dz.U.UE L z dnia 31 grudnia 1985 r.)

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego artykuł 75,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

rozporządzenie (EWG) nr 1463/70 ⁽⁴⁾, ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 2828/77 ⁽⁵⁾, wprowadziło do transportu drogowego urządzenia rejestrujące;

biorąc pod uwagę zmiany określone w niniejszym dokumencie, dla zachowania jasności wszystkie odnośne przepisy powinny zostać zebrane w jednym dokumencie i w konsekwencji tego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1463/70 powinno zostać uchylone; jednak przez pewien okres powinny zostać utrzymane w mocy wyłączenia zawarte w art. 3 ust. 1 dla niektórych usług przewozu osób;

stosowanie urządzeń rejestrujących mogących wskazywać okresy aktywności, określone w rozporządzeniu (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽⁶⁾ ma na celu zapewnienie skutecznej kontroli stosowania tego prawodawstwa;

obowiązek stosowania takich urządzeń rejestrujących może zostać

nałożony tylko na pojazdy zarejestrowane w Państwach Członkowskich; ponadto niektóre z tych pojazdów mogą, bez powodowania trudności, zostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia;

na mocy zezwolenia udzielonego przez Komisję Państwa Członkowskie powinny być uprawnione w wyjątkowych okolicznościach do przyznawania pewnym pojazdom wyłączeń od przepisów rozporządzenia; w przypadkach nagłych powinna istnieć możliwość przyznawania takich wyłączeń na ograniczony okres bez uprzedniego zezwolenia Komisji;

dla zapewnienia skutecznej kontroli urządzenia te powinny być niezawodne, łatwe w użyciu i skonstruowane w taki sposób, aby zminimalizować jakąkolwiek możliwość oszustw, i dlatego powinny być w stanie zapewnić zapis okresów aktywności każdego kierowcy na osobnej wykresówce z dostateczną precyzją i w łatwej do odczytu formie;

automatyczny zapis innych parametrów jazdy, takich jak prędkość i długość przebytej drogi, przyczyni się do znacznej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zachęci do rozważnego prowadzenia pojazdów; właściwym wydaje się takie wyposażenie urządzeń, aby umożliwić zapis także tych parametrów;

istnieje potrzeba ustalenia w ramach Wspólnoty norm dotyczących konstrukcji i instalacji urządzeń rejestrujących oraz stworzenia procedury zatwierdzenia typu EWG w celu uniknięcia na terytorium Państw Członkowskich jakichkolwiek przeszkód przy rejestracji pojazdów wyposażonych w takie urządzenia, przy ich dopuszczeniu do ruchu bądź eksploatacji lub też przeszkód w użytkowaniu urządzeń;

w przypadku różnych opinii Państw Członkowskich dotyczących homologacji typu EWG, w sprawach spornych Komisja jest uprawniona do podejmowania decyzji w ciągu sześciu miesięcy, o ile państwa, których to dotyczy, nie zdołają osiągnąć porozumienia;

dla wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz zapobieżenia oszustw należałoby wydawać kopie wykresówek tym kierowcom, którzy o to występują;

do osiągnięcia wyżej wymienionych celów sprawowania kontroli nad okresami pracy i odpoczynku konieczne jest, by pracodawcy i kierowcy

byli odpowiedzialni za prawidłowe funkcjonowanie urządzeń rejestrujących oraz by z należytą dbałością wykonywali czynności wynikające z przepisów;

przepisy dotyczące liczby wykresówek, które kierowca powinien przy sobie przechowywać, powinny być poprawione w następstwie zastąpienia ruchomego tygodnia pracy tygodniem stałym;

postęp techniczny wymaga szybkiego dostosowywania wymagań technicznych przedstawionych w załącznikach do niniejszego rozporządzenia; dla ułatwienia wdrożenia koniecznych do tego celu środków należy zadbać o ustanowienie ścisłej współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją w ramach Komitetu Doradczego;

Państwa Członkowskie powinny wymieniać informacje o stwierdzonych naruszeniach;

dla zapewnienia prawidłowego i niezawodnego działania urządzeń rejestrujących pożądane jest określenie jednolitych wymagań dotyczących okresowych kontroli i badań, którym urządzenia mają podlegać po zainstalowaniu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

Zasady i zakres

Artykuł 1

Urządzenia rejestrujące, w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, ich konstrukcja, zasady instalacji, użytkowania i kontroli, spełniają wymagania niniejszego rozporządzenia oraz wymagania określone w załącznikach I lub IB i II, stanowiących integralną część niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85

i (WE) 2135/98⁽⁷⁾.

Artykuł 3

1. Urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w Państwie Członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Pojazdy o których mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz pojazdy, które wyłączo z zakresu stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85, ale które nie są już wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, muszą spełniać ten wymóg do dnia 31 grudnia 2007 r.

2. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa Członkowskie, za zgodą Komisji, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

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

ROZDZIAŁ II

Homologacja typu

Artykuł 4

Do celów niniejszego rozdziału, wyrazy "urządzenia rejestrujące" oznaczają "urządzenia rejestrujące oraz jego części składowe".

Wniosek o homologację typu EWG urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki lub karty pamięci jest przedkładany, razem z właściwymi danymi technicznymi, przez producenta lub jego przedstawiciela w Państwie Członkowskim. Wniosek dla tego samego typu urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki lub karty pamięci można złożyć tylko w jednym państwie członkowskim.

Artykuł 5

Państwo Członkowskie przyznaje homologację typu WE części, dla każdego rodzaju urządzenia rejestrującego, dla każdego wzoru wykresówki lub karty pamięci, spełniających wymagania wymienione w załączniku I lub IB do niniejszego rozporządzenia - pod warunkiem, że ma możliwość sprawdzenia czy określony produkt jest zgodny z homologowanym wzorem.

Bezpieczeństwo systemu musi być zgodne z wymaganiami technicznymi określonymi w załączniku IB. Komisja 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 sfałszowania lub zmiany danych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 18 ust. 2. Testy niezbędne dla sprawdzenia tego, będą przeprowadzane przez biegłych znających współczesne techniki fałszowania.

Jakakolwiek zmiana lub uzupełnienie zatwierdzonego wzoru muszą uzyskać dodatkowe homologację typu EWG w Państwie Członkowskim, które przyznało pierwotną homologację typu.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie przyznają wnioskodawcy znak homologacji typu EWG, odpowiadający wzorowi przedstawionemu w załączniku II, dla każdego wzoru urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki lub karty pamięci zatwierdzanego na mocy art. 5.

Artykuł 7

Właściwie organy Państwa Członkowskiego, w którym złożono wniosek o homologację typu, w odniesieniu do każdego wzoru urządzenia rejestrującego bądź wzoru wykresówki lub karty pamięci, które zatwierdzają bądź któremu odmawiają homologacji typu, przesyłają w terminie jednego miesiąca właściwym organom innych Państw Członkowskich kopię homologacji typu wraz z właściwymi danymi technicznymi albo w przypadku odmowy powiadamiają je o odmowie zatwierdzenia typu; w przypadku odmowy podają powody podjęcia takiej decyzji.

Artykuł 8

1. Jeżeli Państwo Członkowskie, które na mocy art. 5 przyznało homologację typu EWG, stwierdzi, że jakieś urządzenie rejestrujące bądź wykresówka lub karta pamięci oznaczone przyznaniem przez nie znakiem homologacji typu EWG nie odpowiada zatwierdzonemu wzorowi, podejmuje wówczas niezbędne działania, by zapewnić zgodność produkowanych urządzeń lub wykresówek lub kart pamięci z zatwierdzonym wzorem. Jeżeli to okaże się konieczne, działania te mogą obejmować cofnięcie homologacji typu EWG.

2. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG, wycofuje homologację, jeżeli zatwierdzone urządzenie rejestrujące bądź wykresówka lub karta pamięci nie jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem lub jego załącznikami, albo też wykazuje w użytkowaniu wadę, która powoduje jego nieprzydatność do osiągnięcia celu, dla którego jest przeznaczone.

3. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG, jest powiadamiane przez inne Państwo Członkowskie o jednym z przypadków, o których mowa w ust. 1 i 2, podejmuje, po przeprowadzeniu konsultacji z tym państwem, działania określone w tych ustępach, z uwzględnieniem ust. 5.

4. Państwo członkowskie, które stwierdzi, że zaistniał jeden z przypadków, o których mowa w ust. 2 może zabronić aż do odwołania wprowadzania na rynek i użytkowania urządzeń rejestrujących lub wykresówek. To samo stosuje się do przypadków wymienionych w ust. 1 w odniesieniu do urządzeń rejestrujących lub wykresówek lub karty pamięci, które były wyłączone z legalizacji pierwotnej EWG, jeżeli producent, po stosownym ostrzeżeniu, nie doprowadzi do zgodności z zatwierdzonym wzorem lub z wymaganiami niniejszego rozporządzenia.

W każdym przypadku w terminie jednego miesiąca właściwe władze Państw Członkowskich informują się wzajemnie oraz informują Komisję o każdym przypadku cofnięcia homologacji typu EWG lub o jakichkolwiek innych działaniach podjętych na mocy ust. 1, 2 i 3 oraz określają powody podjęcia takiego działania.

5. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu, kwestionuje istnienie jakiegokolwiek z przypadków wymienionych w ust. 1 lub 2, zainteresowane Państwa Członkowskie dążą do rozwiązania sporu, informując o tym Komisję.

Jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty zgłoszenia, o której mowa powyżej w ust. 3, rozmowy pomiędzy Państwami Członkowskimi nie zakończą się porozumieniem, Komisja po zasięgnięciu opinii ekspertów ze wszystkich Państw Członkowskich oraz po rozważeniu

wszystkich związanych ze sprawą czynników, np. gospodarczych i technicznych, w ciągu sześciu miesięcy podejmuje decyzję, o której powiadamia odpowiednie Państwa Członkowskie i jednocześnie pozostałe Państwa Członkowskie. Za każdym razem Komisja ustanawia termin zastosowania swojej decyzji.

Artykuł 9

1. Wnioskujący o homologację typu EWG wzoru wykresówki określa we wniosku typ lub typy urządzeń rejestrujących, do których dana wykresówka jest przeznaczona oraz dostarcza urządzenia rejestrujące typu lub typów odpowiednich do sprawdzenia wykresówki.

2. Właściwe organy w każdym z Państw Członkowskich umieszczają w decyzji homologacji wzoru wykresówki typ lub typy urządzeń rejestrujących, w których wykresówka może być używana.

Artykuł 10

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić rejestracji pojazdu wyposażonego w urządzenie rejestrujące lub zakazać wprowadzenia takiego pojazdu do ruchu bądź używania, podając jako przyczynę fakt wyposażenia w urządzenie rejestrujące, jeżeli to urządzenie jest oznaczone znakiem homologacji typu EWG, o którym mowa w art. 6, oraz ma tabliczkę pomiarową, o której mowa w art. 12.

Artykuł 11

Wszystkie wydane na mocy niniejszego rozporządzenia decyzje odmawiające homologacji lub cofające homologację typu urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki lub karty pamięci zawierają szczegółowe przyczyny ich wydania. Decyzja jest podawana do wiadomości zainteresowanej stronie wraz z informacją o przysługującej jej możliwości odwołania, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem Państw Członkowskich, oraz o terminach wniesienia takiego odwołania.

ROZDZIAŁ III

Instalacja i kontrola

Artykuł 12

1. Urządzenia rejestrujące mogą być instalowane lub naprawiane wyłącznie przez instalatorów lub warsztaty uprawnione przez właściwe

organy Państw Członkowskich do wykonywania tego rodzaju prac oraz po tym jak organy te, o ile uznają to za stosowne, zasięgnęły opinii zainteresowanych producentów.

Administracyjny okres ważności kart uprawnionego warsztatu oraz instalatora 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 sfałszowania.

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.

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.

4. W celu poświadczenia, że instalację urządzenia rejestrującego wykonano zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia, przytwierdza się tabliczkę pomiarową, zgodnie z warunkami przewidzianymi w załącznikach I i IB.

5. Każda plomba może być usunięta przez instalatora lub warsztat, uprawnionych przez właściwe władze na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu albo w okolicznościach określonych w załączniku I rozdział V ust. 4 lub w załączniku IB sekcja VI lit. c) do niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ IV

Użytkowanie urządzeń

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.

Artykuł 14

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.

2. Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wniosek kopie danych wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki, oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

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 jej więzi osobistych, pod warunkiem, że ta osoba powraca tam regularnie. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony w przypadku, gdy osoba ta przebywa 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 odpowiadającemu 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, lub 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⁽⁸⁾, 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.

Artykuł 15

1. Kierowcy nie używają brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy. Wykresówki lub karty kierowcy są w odpowiedni sposób zabezpieczone.

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.

W przypadku uszkodzenia wykresówki lub karty kierowcy zawierającej zapis kierowcy dołączają uszkodzoną wykresówkę lub kartę kierowcy do zastępującej ją wykresówki lub karty kierowcy zapasowej.

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.

Gdy karta kierowcy ulegnie uszkodzeniu, jest niesprawna lub nie jest w posiadaniu kierowcy, kierowca:

- a) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:

- i) dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z podpisem;
 - ii) okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d);
- b) na końcu trasy drukuje on informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z jego podpisem.

2. Kierowcy stosują wykresówki lub karty kierowcy w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd, począwszy od momentu, w którym go przejmują. Nie wyjątku się wykresówki lub karty kierowcy z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.

Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d):

- a) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, wprowadza się na wykresówkę, ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc karty; lub
- b) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące.

Jeśli pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie otwory tachografu.

Kierowcy uzupełniają odpowiednio wykresówki lub karty kierowcy, jeżeli w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, w taki sposób, aby informacje, określone w załączniku I rozdziale II pkt 1-3, były zapisywane na wykresówce lub karcie kierowcy kierowcy prowadzącego pojazd.

3. Kierowcy:

- zapewniają zgodność czasu zapisywanego na wykresówce z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu,
- obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację

następujących okresów:

a) pod symbolem

grafika

czas prowadzenia pojazdu;

b) 'inna praca' oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją z art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego⁽⁹⁾, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim; są one rejestrowane pod symbolem

grafika

c) 'okresy gotowości' zdefiniowane w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE są rejestrowane pod symbolem

grafika

okres dyspozycyjności, a mianowicie:

- czas oczekiwania, tzn. okres, w którym kierowcy pozostają na stanowisku pracy tylko w celu odebrania informacji i rozpoczęcia bądź wznowienia jazdy lub wykonywania innej pracy,
- czas spędzony obok kierowcy prowadzącego pojazd,
- czas spędzony w kuszetce, gdy pojazd jest w ruchu;

d) pod symbolem

grafika

przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku.

4. (skreślony).

5. Każdy członek załogi pojazdu nanosi na swoją wykresówkę następujące informacje:

- a) na początku używania wykresówki - swoje nazwisko i imię;
- b) datę i miejsce rozpoczęcia używania wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej używania;
- c) numer rejestracyjny każdego pojazdu, do którego został on przydzielony, zarówno na początku pierwszej jazdy zapisanej na

wykresówce, jak i następnych, w przypadku zmiany pojazdu, w czasie używania tej samej wykresówki;

d) wskazania licznika długości drogi:

- przy rozpoczęciu pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
- przy zakończeniu ostatniej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
- w razie zmiany pojazdu w ciągu dnia pracy (wskazanie licznika w pojeździe, do którego był przydzielony oraz wskazanie licznika w pojeździe, do którego zostaje przydzielony);

e) czas, kiedy miała miejsce zmiana pojazdu.

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 niż 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 kierowca wprowadza całkowicie w sposób ręczny albo automatycznie, o ile urządzenie rejestrujące podłączone jest do satelitarnego systemu śledzącego.

6. Urządzenia rejestrujące określone w załączniku I muszą być tak skonstruowane, aby w razie potrzeby upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych mógł po ich otwarciu odczytać zarejestrowane dane dotyczące okresu dziewięciu godzin poprzedzających moment rozpoczęcia kontroli, bez trwałego zniekształcenia, uszkodzenia lub zabrudzenia wykresówki.

Ponadto urządzenie powinno być tak skonstruowane, aby bez otwierania obudowy możliwe było sprawdzenie, że dokonywana jest rejestracja danych.

7. a) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, kierowca ten musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:

- i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni;
- ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada; oraz
- iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz

rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt i) oraz iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

- b) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, kierowca musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:
 - i) kartę kierowcy, której jest posiadaczem;
 - ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz
 - iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w poprzednim akapicie, w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt. ii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

- c) Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy, lub, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze, usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, takie jak określone w art. 16 ust. 2 i 3

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.

Artykuł 16

1. W razie uszkodzenia lub wadliwego działania urządzenia

pracodawca zobowiązany jest do jego naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat, jak tylko okoliczności na to pozwolą.

Jeżeli sprowadzenie pojazdu do siedziby przedsiębiorstwa nie jest możliwe w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy dokonuje się w drodze.

Państwa Członkowskie, zgodnie z przepisami art. 19, mogą upoważnić właściwe organy do wydania zakazu używania pojazdu w przypadku, gdy uszkodzenie lub wadliwe działanie nie zostało naprawione zgodnie z określonymi powyżej warunkami.

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.

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 dokładnej przyczynie jej odnowienia, zastąpienia lub wymiany.

ROZDZIAŁ V

Przepisy końcowe

Artykuł 17

1. Zmiany konieczne do przystosowania załączników do postępu technicznego, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 18 ust. 2.

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 sprawozdań 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 pkt B;
- d) rozdział V:
drukarka oraz standardowe wydruki.

Artykuł 18

1. Komisja jest wspierana przez komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Artykuł 19

1. Państwa Członkowskie, we właściwym czasie i po konsultacji z Komisją, zobowiązane są przyjąć takie przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, jakie mogą być konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Przepisy te obejmują między innymi organizację, procedurę i środki kontroli oraz kary stosowane w przypadku naruszeń.

2. Państwa Członkowskie zobowiązane są wspomagać się wzajemnie przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia oraz w kontrolowaniu zachowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

3. W ramach tej wzajemnej pomocy właściwe organy Państw Członkowskich zobowiązane są regularnie przysyłać sobie wszelkie posiadane informacje dotyczące:

- naruszeń niniejszego rozporządzenia, popełnionych przez nierezydentów danego Państwa Członkowskiego oraz wszelkich kar nałożonych za takie naruszenia,
- kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na rezydentów za takie naruszenia popełnione w innych Państwach Członkowskich.

Artykuł 20

Rozporządzenie (EWG) nr 1463/70 traci moc.

Jednakże do 31 grudnia 1989 r. art. 3 ust. 1 wymienionego rozporządzenia nadal obowiązuje w stosunku do pojazdów i kierowców zatrudnionych w międzynarodowych regularnych przewozach osób, o ile pojazdy używane do tych przewozów nie są wyposażone w urządzenia rejestrujące, zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 20a

Postanowienia zawarte w niniejszym rozporządzeniu nie będą stosowane do dnia 1 stycznia 1991 r. w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych przed tą datą na obszarze byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Postanowienia zawarte w niniejszym rozporządzeniu nie będą stosowane aż do dnia 1 stycznia 1993 r. w odniesieniu do takich pojazdów, które wykorzystywane są wyłącznie do przewozów krajowych na obszarze Republiki Federalnej Niemiec. Niemniej jednak, niniejsze rozporządzenie będzie stosowane, począwszy od daty wejścia w życie, w odniesieniu do pojazdów wykorzystywanych do przewozów towarów niebezpiecznych.

Artykuł 21

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 września 1986 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1985 r.

W imieniu Rady

R. KRIEPS

Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. C 100 z 12.4.1984, str. 3 i Dz.U. C 223 z 3.9.1985, str. 5.

- (2) Dz.U. C 122 z 20.5.1985, str. 168.
- (3) Dz.U. C 104 z 25.4.1985, str. 4 i Dz.U. C 303 z 25.11.1985, str. 29.
- (4) Dz.U. L 164 z 27.7.1970, str. 1.
- (5) Dz.U. L 334 z 24.12.1977, str. 11.
- (6) Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1.
- (7) Dz.U. L 102 z 11.4.2006, str. 1
- (8) Dz.U. L 57 z 2.3.1992, str. 27.
- (9) Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.
- (10) Decyzja Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiająca warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23).

ZAŁĄCZNIKI

ZAŁĄCZNIK I

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY, BADAŃ, INSTALACJI I KONTROLI

I. DEFINICJE

W załączniku należy rozumieć przez:

a) **urządzenie rejestrujące:**

urządzenie przeznaczone do instalowania w pojazdach drogowych w celu wskazywania i automatycznego lub półautomatycznego rejestrowania szczegółowych danych dotyczących ruchu tych pojazdów oraz określonych okresów pracy ich kierowców;

b) **wykresówkę:**

wkładaną do urządzenia rejestrującego kartę przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenia znakujące zapisują w sposób ciągły informacje podlegające rejestracji;

c) **stałą urządzenia rejestrującego:**

wielkość liczbowa określającą liczbę sygnałów wejściowych niezbędną do wskazania i zarejestrowania przejechanej odległości jednego kilometra; stała ta musi być wyrażona w obrotach na kilometr ($k = \dots \text{ obr/km}$) albo w impulsach na kilometr ($k = \dots \text{ imp/km}$);

d) **współczynnik charakterystyczny pojazdu:**

wielkość liczbowa określającą liczbę sygnałów dostarczanych przez element pojazdu podłączony do urządzenia rejestrującego (wał

główny skrzyni biegów lub oś) w czasie, gdy pojazd przebywa drogę o długości jednego kilometra mierzoną w warunkach odniesienia (patrz: niniejszy załącznik rozdział VI pkt 4). Współczynnik charakterystyczny pojazdu wyrażony jest w obrotach na kilometr ($w = \text{obr./km}$) albo w impulsach na kilometr ($w = \dots \text{imp./km}$);

e) **obwodzie toczne kół pojazdu:**

Przez obwód toczny kół pojazdu należy rozumieć: wartość średnią długości drogi przebytej przez koła (napędowe) poruszającego się pojazdu podczas jednego pełnego obrotu. Pomiar tych długości drogi musi być wykonany w warunkach odniesienia (patrz: niniejszy załącznik rozdział VI pkt 4) i wyrażony w postaci: $l = \dots \text{mm}$.

II. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA I FUNKCJE URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

Urządzenie zapisuje następujące wielkości:

- 1) długość przebytej przez pojazd drogi;
- 2) prędkość pojazdu;
- 3) czas prowadzenia pojazdu;
- 4) inne okresy pracy lub dyspozycyjności kierowcy;
- 5) przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku;
- 6) otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę.
7. W elektronicznym urządzeniu rejestrującym, które jest sterowane sygnałami elektrycznymi przesyłanymi z czujnika pomiaru prędkości i odległości, każde przekraczające 100 milisekund przerwanie zasilania urządzenia rejestrującego (za wyjątkiem oświetlenia) lub przerwanie zasilania czujnika pomiaru prędkości i odległości lub zakłócenie w przewodzeniu do czujnika pomiaru prędkości i odległości.

Jeżeli pojazd prowadzony jest przez dwóch kierowców, wówczas urządzenie jest w stanie rejestrować jednocześnie, a przy tym wyraźnie i na dwóch oddzielnych wykresówkach, dane dotyczące okresów wymienionych w pkt 3-5.

III. WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

a) **Wymagania ogólne:**

1. *W skład urządzenia rejestrującego wchodzi:*
 - 1.1. Przynrządy wskazujące:

- długość przebytej przez pojazd drogi (licznik długości drogi),
- prędkość (prędkościomierz),
- czas (zegar).

1.2. Przyrządy rejestrujące:

- długość przebytej przez pojazd drogi,
- prędkość,
- jeden lub więcej rejestratorów czasu, spełniających wymagania określone w rozdziale III lit. c) pkt 4.

1.3. Indywidualne sposoby zaznaczania zmian na wykresówce:

- każdego otwarcia obudowy zawierającej wykresówkę,
- dla elektronicznych urządzeń rejestrujących, zdefiniowanych w rozdziale II pkt 7, każdego przekraczającego 100 milisekund przerwania zasilania urządzenia rejestrującego (za wyjątkiem oświetlenia), nie później niż przy ponownym załączeniu zasilania,
- dla elektronicznych urządzeń rejestrujących, zdefiniowanych w rozdziale II pkt 7, każdego przekraczającego 100 milisekund przerwania zasilania czujnika pomiaru prędkości i odległości lub przerwanie w przewodzeniu do czujnika pomiaru prędkości i odległości.

2. Wszystkie inne urządzenia dodatkowe wchodzące w skład urządzenia rejestrującego, niewymienione powyżej nie mogą zakłócać prawidłowego działania urządzeń obowiązkowych ani ich wskazań.

Urządzenie jest zgłaszane do homologacji typu włącznie z ewentualnymi urządzeniami dodatkowymi.

3. *Materiały*

3.1. Wszystkie części składowe urządzenia rejestrującego są wykonane z materiałów o dostatecznej trwałości i wytrzymałości mechanicznej oraz o stabilnych właściwościach elektrycznych i magnetycznych.

3.2. Wprowadzenie jakichkolwiek zmian w częściach składowych urządzenia lub w rodzaju materiałów użytych do jego produkcji jest, przed wprowadzeniem do produkcji, przedstawiane do zatwierdzenia przez organy, które zatwierdziły typ urządzenia.

4. *Pomiar długości przebytej drogi*

Długość przebytej drogi może być mierzona i rejestrowana, gdy pojazd porusza się:

- do przodu lub do tyłu, albo
- tylko do przodu.

Żaden zapis ruchu do tyłu nie może w żadnym wypadku wpływać

na czytelność i dokładność pozostałych zapisów.

5. *Pomiar prędkości*

5.1. Zakres pomiarowy prędkości jest określony w świadectwie homologacji typu.

5.2. Częstotliwość rezonansu własnego i tłumienie drgań urządzenia mierzącego muszą być takie, aby przyrządy wskazujące i rejestrujące były zdolne, w zakresie pomiarowym, do nadążania za zmianami przyspieszenia do wartości 2 m/s^2 , nie przekraczając dopuszczalnych błędów.

6. *Pomiar czasu (zegar)*

6.1. Mechanizm służący do nastawiania zegara znajduje się wewnątrz obudowy zawierającej wykresówkę; każde otwarcie tej obudowy jest automatycznie rejestrowane na wykresówce.

6.2. Jeżeli mechanizm napędzający wykresówkę jest sterowany zegarem, to czas poprawnej pracy zegara, po jego całkowitym nakręceniu, jest dłuższy o 10 % od najdłuższego okresu rejestrowanego na urządzeniu.

7. *Oświetlenie i zabezpieczenie*

7.1. Przyrządy wskazujące urządzenia są wyposażone we właściwe i niepowodujące oślepienia oświetlenie.

7.2. W normalnych warunkach użytkowania wszystkie wewnętrzne części urządzenia muszą być zabezpieczone przed dostępem wilgoci i kurzu. Ponadto, aby zapobiec ewentualnym ingerencjom, muszą być one zabezpieczone za pomocą obudów, które można zaplombować.

b) **Przyrządy wskazujące:**

1. *Licznik długości drogi (drogomierz)*

1.1. Wartość działki elementarnej licznika długości drogi wynosi 0,1 kilometra. Cyfry wskazujące hektometry powinny być łatwo odróżnialne od cyfr wskazujących pełne kilometry.

1.2. Cyfry licznika długości drogi muszą być łatwe do odczytania, a ich widoczna wysokość wynosić co najmniej 4 mm.

1.3. Zakres pomiarowy licznika wynosi co najmniej 99.999,9 kilometra.

2. *Prędkościomierz*

2.1. W zakresie pomiarowym podziałka musi mieć równomiernie naniesione wskaźy prędkości co 1, 2, 5 lub 10 kilometrów na godzinę. Wartość działki elementarnej prędkości (odległość między dwoma sąsiednimi wskazami podziałki) nie może być większa niż 10 % górnej granicy zakresu pomiarowego.

2.2. Zakres wskazań poza zakresem pomiarowym nie musi mieć

oznaczeń liczbowych prędkości.

- 2.3. Odległość między dwoma wskazami podziałki odpowiadająca różnicy prędkości wynoszącej dziesięć kilometrów na godzinę nie może być mniejsza niż dziesięć milimetrów.
- 2.4. Jeżeli prędkość jest wskazywana za pomocą wskazówki, to odległość między wskazówką a podzielną nie może być większa niż trzy milimetry.

3. *Zegar*

Przyrząd wskazujący czas musi być widoczny z zewnątrz urządzenia, a jego wskazania muszą być łatwo czytelne, proste i jednoznaczne.

c) **Przyrządy rejestrujące**

1. *Wymagania ogólne*

- 1.1. Wszystkie urządzenia, bez względu na rodzaj stosowanych w nich wykresówek (taśmy lub tarcze), muszą być wyposażone w znak umożliwiający prawidłowe ich włożenie, tak aby czas wskazywany przez zegar odpowiadał oznaczeniu czasu na wykresówce.
- 1.2. Mechanizm napędzający wykresówkę musi zapewniać jej przesuw bez powstawania luzów i umożliwiać łatwe jej wkładanie i wyjmowanie.
- 1.3. W przypadku wykresówek w postaci tarcz mechanizm napędzający powinien być sterowany przez mechanizm zegarowy. W tym przypadku ruch obrotowy wykresówki musi być ciągły i równomierny, przy czym minimalna prędkość przesuwu musi wynosić siedem milimetrów na godzinę, mierząc na wewnętrznym okręgu pola przeznaczonego do rejestracji prędkości. W urządzeniach z wykresówką w postaci taśmy, w których mechanizm przesuwający taśmę do przodu jest sterowany mechanizmem zegarowym, prędkość prostoliniowego ruchu do przodu musi wynosić co najmniej dziesięć milimetrów na godzinę.
- 1.4. Zapis przebytej długości drogi, prędkości pojazdu oraz każdego otwarcia obudowy zawierającej wykresówkę lub wykresówki musi być automatyczny.

2. *Zapis długości przebytej drogi*

- 2.1. Każdy kilometr przebytej drogi musi być w zapisie przedstawiony przez zmianę o długości wynoszącej co najmniej jeden milimetr na odpowiedniej współrzędnej.
- 2.2. Nawet przy prędkościach zbliżonych do górnej granicy zakresu pomiarowego zapis długości drogi musi być wyraźnie czytelny.

3. *Rejestracja prędkości*

- 3.1. Niezależnie od rodzaju wykresówki pisak rejestrujący prędkość

musi normalnie przesuwać się po linii prostej i pod kątem prostym w stosunku do kierunku przesuwu wykresówki.

Ruch pisaka może być krzywoliniowy, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- linia drogi pisaka jest prostopadła do średniego obwodu (w przypadku wykresówek w formie tarcz) lub do osi (w przypadku wykresówek w formie taśmy) pola rejestracji prędkości,
- stosunek promienia krzywizny drogi pisaka do szerokości pola rejestracji prędkości nie jest mniejszy niż 2,4: 1, bez względu na rodzaj wykresówki,
- wskaźy podziałki czasu przecinają pole rejestracji wzdłuż krzywej o takim samym promieniu jak droga przebywana przez pisak. Odległości między sąsiednimi oznaczeniami podziałki czasu nie odpowiadają okresowi większemu niż jedna godzina.

3.2. Każda zmiana prędkości o dziesięć kilometrów na godzinę musi być zarejestrowana przez zmianę o co najmniej 1,5 milimetra na odpowiedniej współrzędnej.

4. *Rejestracja czasu*

4.1 Urządzenie rejestrujące powinno być tak skonstruowane, aby okres prowadzenia pojazdu był zawsze rejestrowany automatycznie i aby była możliwa przy użyciu przełącznika, o ile jest to konieczne, oddzielna rejestracja innych okresów czasu, jak wskazano w art. 15 ust. 3 lit. b), c) oraz d) tiret drugie rozporządzenia.

4.2. Wyraźne rozróżnienie różnych okresów aktywności musi być możliwe na podstawie cech wykreślonych linii, ich wzajemnego położenia i, o ile zachodzi potrzeba, również symboli określonych w art. 15 niniejszego rozporządzenia.

Zapisy różnych okresów aktywności różnią się między sobą różną grubością wykreślonych dla nich linii lub w inny sposób, który jest co najmniej tak samo skuteczny z punktu widzenia czytelności i łatwości interpretowania zapisu.

4.3. Jeżeli pojazd obsługuje załoga składająca się z więcej niż jednego kierowcy, wówczas zapisy przewidziane w ppkt 4.1 są wykonywane na dwóch oddzielnych wykresówkach, tzn. każdy kierowca posiada swoją własną wykresówkę. W takim przypadku przesuw oddzielnych wykresówek jest realizowany albo przez pojedynczy mechanizm albo przez oddzielne, zsynchronizowane mechanizmy.

d) **Zamykanie urządzenia**

1. Obudowa zawierająca wykresówkę lub wykresówki oraz mechanizm do nastawiania zegara jest wyposażona w zamek.

2. Każde otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę lub wykresówki

oraz mechanizm do nastawiania zegara jest automatycznie rejestrowane na wykresówce lub wykresówkach.

e) **Oznaczenia**

1. Na płycie czołowej urządzenia muszą być umieszczone następujące oznaczenia:

- w pobliżu cyfr licznika długości przebytej drogi jednostka długości oznaczona skrótem "km",
- w pobliżu podziałki prędkości oznaczenie "km/h",
- zakres pomiarowy prędkościomierza w postaci. "Vmin... km/h, Vmax... km/h", oznaczenie to nie jest wymagane, jeżeli znajduje się na tabliczce znamionowej urządzenia.

Wymagania te nie dotyczą urządzeń rejestrujących zatwierdzonych przed 10 sierpnia 1970 r.

2. Tabliczka znamionowa jest wbudowana w urządzenie i zawiera następujące oznaczenia, które muszą być widoczne po zainstalowaniu urządzenia:

- nazwa i adres producenta urządzenia,
- numer seryjny i rok produkcji,
- znak homologacji typu,
- stała urządzenia w postaci " $k = \dots \text{ obr./km}$ " lub " $k = \dots \text{ imp./km}$ ",
- ewentualnie: zakres pomiarowy prędkości w formie podanej w pkt 1,
- w przypadku gdy urządzenie rejestrujące jest wrażliwe na kąt pochylenia w takim stopniu, że na skutek zmiany pochylenia jego wskazania mogą przekroczyć błędy dopuszczalne, wówczas dopuszczalny kąt pochylenia podany jest w sposób następujący:

grafika

gdzie α oznacza kąt między poziomem a płaszczyzną płyty czołowej urządzenia (ustawionego w prawidłowym położeniu), przy którym urządzenie jest wzorcowane, natomiast β i γ oznaczają odpowiednio maksymalne dopuszczalne odchylenia do góry i do dołu od kąta wzorcowania.

f) **Błędy graniczne dopuszczalne (przyrządów wskazujących i rejestrujących)**

1. Przed zainstalowaniem na stanowisku pomiarowym:

a) długość przebytej drogi:

1 % więcej lub mniej od rzeczywistej długości drogi, przy czym

- długość ta wynosi co najmniej jeden kilometr;
- b) prędkość:
3 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;
 - c) czas:
± dwie minuty na dzień, a maksymalnie dziesięć minut na siedem dni, w przypadkach gdy okres ciągłej pracy zegara po nakręceniu nie jest krótszy od tego okresu.
2. Przy instalacji:
- a) długość przebytej drogi:
2 % więcej lub mniej od rzeczywistej długości drogi, przy czym długość ta wynosi co najmniej jeden kilometr;
 - b) prędkość:
4 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;
 - c) czas:
± dwie minuty na dzień, lub
± dziesięć minut na siedem dni.
3. W użytkowaniu:
- a) długość przebytej drogi:
4 % więcej lub mniej od rzeczywistej długości, przy czym długość ta musi wynosić co najmniej jeden kilometr;
 - b) prędkość:
6 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;
 - c) czas:
± dwie minuty na dzień, lub
± dziesięć minut na siedem dni.
4. Błędy graniczne dopuszczalne podane w pkt 1-3 obowiązują dla temperatur w zakresie pomiędzy 0 a 40 °C, przy czym temperatura musi być mierzona w pobliżu urządzenia.
5. Błędy graniczne dopuszczalne, podane w pkt 2 i 3, są wyznaczane w warunkach określonych w rozdziale VI.

IV. WYKRESÓWKI

a) **Wymagania ogólne**

1. Wykresówki muszą być tak wykonane, aby nie przeszkadzały w normalnym działaniu przyrządu kontrolnego i aby dokonane na nich zapisy nie dawały się zetrzeć, były łatwo czytelne i łatwe do zidentyfikowania.
- Wykresówki muszą zachowywać swoje wymiary i wszelkie dokonane na nich zapisy w normalnych warunkach wilgotności i temperatury powietrza.

Ponadto musi być możliwe dokonywanie na nich zapisów nie uszkadzając ich i nie wpływając na zatarcie czytelności informacji określonych w art. 15 ust. 5 niniejszego rozporządzenia.

W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostać wyraźnie czytelne przez okres co najmniej roku.

2. Minimalna pojemność zapisu wykresówek, bez względu na ich rodzaj, wynosi 24 godziny.

Jeżeli kilka tarcz jest łączonych razem w celu zwiększenia pojemności ciągłego zapisu bez ingerencji obsługi, wówczas połączenia między poszczególnymi tarczami są wykonane w taki sposób, aby w punkcie przejścia z jednej tarczy na drugą nie powstawały przerwy zapisów ani zapisy nie nakładały się na siebie.

b) **Pola rejestracji i ich podziałki**

1. Wykresówki zawierają następujące pola rejestracji:

- pole przeznaczone wyłącznie do rejestracji danych o prędkości,
- pole przeznaczone wyłącznie do rejestracji danych o długości przebytej drogi,
- jedno lub więcej pól do rejestracji danych dotyczących czasu kierowania pojazdem, innych okresów pracy i dyspozycyjności kierowców, przerw w pracy i okresów odpoczynku kierowców.

2. Pole do rejestrowania prędkości musi mieć podziałkę prędkości o wartości działki elementarnej 20 kilometrów na godzinę lub mniejszej. Każdy wskaz podziałki prędkości musi być oznaczony odpowiadającą jej prędkością za pomocą cyfr umieszczonych na wprost wskazu. Oznaczenie jednostki prędkości w postaci "km/h" musi być umieszczone przynajmniej w jednym miejscu pola rejestracji prędkości. Ostatni wskaz podziałki prędkości musi odpowiadać górnej granicy zakresu pomiarowego.

3. Pole do rejestrowania długości przebytej drogi musi być wykonane w taki sposób, aby bez trudu można było odczytać liczbę przebytych kilometrów.

4. Pole lub pola do rejestracji okresów aktywności, o których mowa w pkt 1, muszą być oznaczone w taki sposób, aby różne okresy aktywności były łatwo rozróżnialne.

c) **Informacje wydrukowane na wykresówkach**

Na każdej wykresówce są wydrukowane następujące informacje:

- nazwisko i adres producenta lub znak handlowy producenta,
- znak homologacji typu wzoru wykresówki,
- znak homologacji typu lub typów urządzeń kontrolnych, w których wykresówka może być używana,
- górna granica zakresu pomiarowego prędkości w kilometrach na

godzinę.

Minimalnym wymaganiem dodatkowym jest, aby każda wykresówka miała naniesioną w formie wydruku podziałkę czasu, wyskalowaną w taki sposób, aby można było odczytać wskazanie czasu bezpośrednio w odstępach piętnastominutowych, przy czym każdy przedział pięciominutowy daje się łatwo określić.

d) **Wolne miejsce na dopiski odręczne**

Na wykresówkach należy zapewnić wolne miejsce na dopiski odręczne, tak aby kierowcy mogli wpisać co najmniej następujące dane:

- nazwisko i imię kierowcy,
- data i miejsce rozpoczęcia używania tej wykresówki oraz data i miejsce zakończenia jej używania,
- numer lub numery rejestracyjne pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony w czasie używania tej wykresówki,
- wskazania licznika przebytej drogi pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania tej wykresówki,
- data i godzina zmiany pojazdu.

V. INSTALACJA URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

1. Urządzenie rejestrujące jest umieszczane w pojeździe w taki sposób, aby kierowca mógł ze swojego miejsca wyraźnie widzieć prędkościomierz, licznik długości drogi i zegar, a jednocześnie wszystkie części tych przyrządów, włącznie z elementami napędzającymi były zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.
2. Musi być możliwe dopasowanie stałej urządzenia rejestrującego do współczynnika charakterystycznego pojazdu za pomocą odpowiedniego urządzenia, znanego pod nazwą adaptera. Pojazdy posiadające dwa lub więcej współczynników przełożeń tylnej osi są wyposażone w urządzenie przełączające, dzięki któremu różne przełożenia mogą być automatycznie dopasowane do przełożenia, dla którego urządzenie rejestrujące zostało dopasowane do pojazdu.
3. Po zainstalowaniu i sprawdzeniu urządzenia należy zamocować w pojeździe, obok lub wewnątrz urządzenia, tabliczkę pomiarową, w taki sposób aby była łatwo widoczna. Po każdej kontroli przeprowadzonej przez uprawnionego instalatora lub warsztat, która wykaże konieczność zmiany ustawień instalacyjnych przyrządu, należy zamocować nową tabliczkę w miejsce starej.

Tabliczka zawiera co najmniej następujące dane:

- nazwisko, adres lub znak handlowy uprawnionego instalatora lub warsztatu,
- współczynnik charakterystyczny pojazdu w postaci "w =... obr/km" lub "w =... imp/km",
- obwód toczny kół pojazdu w postaci "l =... mm",
- datę wyznaczania współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz obwodu tocznego kół.

4. *Plombowanie*

Następujące części są plombowane:

- a) tabliczka pomiarowa, jeżeli nie jest przymocowana w taki sposób, że nie można jej usunąć bez uszkodzenia wykonanych na niej oznaczeń;
- b) oba zakończenia połączenia między urządzeniem rejestrującym i pojazdem;
- c) sam adapter oraz punkt jego włączenia w tor połączenia;
- d) mechanizm przełączający w pojazdach o dwóch lub więcej przełożeniach osi;
- e) połączenia łączące adapter i mechanizm przełączający z resztą urządzenia;
- f) wymagane osłony zgodnie z rozdziałem III lit. a) ppkt 7.2.
- g) jakakolwiek osłona dająca dostęp do środków dostosowujących stałą urządzenia rejestrującego do współczynnika charakterystycznego pojazdu."

Na końcu ust. 4, zdanie "W razie nagłej konieczności mogą zostać zdjęte wyłącznie plomby wymienione w lit. b), c) oraz e)." otrzymuje brzmienie:

"Plomby wymienione w lit. b), c) oraz e) mogą być usunięte:

- w nagłym wypadku,
- do zainstalowania, wyregulowania lub naprawy ogranicznika prędkości lub innego urządzenia przyczyniającego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego,

pod warunkiem że urządzenie rejestrujące dalej działa niezawodnie i poprawnie i jest zaplombowane przez upoważnionego instalatora lub warsztat niezwłocznie po zamontowaniu ogranicznika prędkości lub każdego innego urządzenia przyczyniającego się do bezpieczeństwa ruchu drogowego lub w ciągu siedmiu dni w innych przypadkach

W niektórych przypadkach homologacja typu może wymagać dodatkowego plombowania i wówczas homologacja typu musi określać, w których miejscach te plomby mają być nakładane.

W razie nagłej konieczności mogą zostać zdjęte wyłącznie plomby wymienione w lit. b), c) i e); każdy przypadek zniszczenia takiej plomby wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania, a oświadczenie to powinno być dostępne dla właściwych władz.

5. Kable łączące urządzenie rejestrujące z nadajnikiem impulsów muszą być zabezpieczone za pomocą ciągłego, pokrytego osłoną z tworzywa sztucznego, zabezpieczonego przed korozją stalowego pancerza wyposażonego w krępowane zakończenia, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest zagwarantowana przy użyciu innych środków równoważna ochrona przed manipulacją (na przykład przy użyciu elektronicznego monitorowania, takiego jak kodowanie sygnału), zdolna wykryć obecność jakiegokolwiek urządzenia niepotrzebnego dla prawidłowej pracy urządzenia rejestrującego, a mającego za zadanie zakłócanie prawidłowej pracy urządzenia rejestrującego poprzez zwieranie, przerywanie lub modyfikację elektronicznych sygnałów z czujnika prędkości i drogi. Połączenie, zawierające zaplombowane złącza, jest uważane za ciągłe w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

Wymieniony wyżej system monitorowania elektronicznego może być zastąpiony przez układ elektroniczny, który zapewni, że urządzenie rejestrujące będzie w stanie zarejestrować każdy ruch pojazdu, niezależnie od sygnału z czujnika prędkości i odległości.

Do celów stosowania niniejszego punktu pojazdy kategorii M 1 i N 1 są pojazdami określonymi w załączniku II część A dyrektywy Rady 70/156/EWG⁽¹⁾. W tych pojazdach, które są wyposażone w tachografy zgodne z przepisami i nie są projektowane z myślą o instalowaniu opancerzonych kabli pomiędzy czujnikami drogi i prędkości a urządzeniem rejestrującym, adapter powinien być montowany możliwie jak najbliżej czujników drogi i prędkości. Kabel opancerzony zakłada się między adapterem i urządzeniem rejestrującym.

VI. BADANIA I KONTROLE

Państwa Członkowskie wyznaczają instytucje, które przeprowadzają badania i kontrole.

1. Poświadczanie nowych i naprawionych urządzeń

Każde urządzenie, zarówno nowe jak i naprawione, podlega poświadczeniu w zakresie poprawności swojego działania oraz dokładności wskazań i rejestracji, w granicach błędów określonych

w rozdziale III lit. f) pkt 1, za pomocą plombowania zgodnie z rozdziałem V pkt 4 lit. f).

W tym celu państwa członkowskie mogą ustanowić legalizację pierwotną obejmującą sprawdzenie i potwierdzenie zgodności nowego lub naprawionego urządzenia z homologowanym typem i/lub wymaganiami niniejszego rozporządzenia i jego załączników lub mogą przekazać uprawnienia do poświadczania producentom lub ich upoważnionym przedstawicielom.

2. *Instalacja*

Po zamontowaniu w pojeździe urządzenie oraz cała instalacja są zgodne z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych błędów określonych w rozdziale III lit. f) pkt 2.

Badania kontrolne muszą być wykonane przez uprawnionego instalatora lub warsztat na jego odpowiedzialność.

3. *Badania okresowe*

a) Okresowe badania urządzeń zamontowanych w pojazdach są przeprowadzane co dwa lata, przy czym mogą być przeprowadzane przy okazji okresowego badania technicznego.

Badania te obejmują:

- sprawdzenie, czy urządzenie działa prawidłowo,
- sprawdzenie czy urządzenie opatrzone jest znakiem homologacji typu,
- sprawdzenie, czy zamocowana jest tabliczka pomiarowa,
- sprawdzenie czy plomby na urządzeniu i na innych częściach instalacji są w stanie nienaruszonym,
- wyznaczenie faktycznego obwodu tocznego kół.

b) Badanie mające na celu stwierdzenie zgodności z postanowieniem rozdziału III lit. f) pkt 3 dotyczącym maksymalnych dopuszczalnych błędów w użytkowaniu jest przeprowadzane co najmniej raz na sześć lat, przy czym każde państwo członkowskie może ustalić krótszy odstęp między takimi badaniami, dotyczący pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium. Po takim badaniu należy dokonać wymiany tabliczki pomiarowej.

4. *Wyznaczanie błędów*

Wyznaczanie błędów po zainstalowaniu i podczas użytkowania jest wykonywane w następujących warunkach, które stanowią warunki odniesienia:

- pojazd bez ładunku w stanie jak przy normalnym użytkowaniu,
- ciśnienie w ogumieniu zgodne z zaleceniami producenta,
- zużycie ogumienia w granicach dopuszczalnych w

- obowiązujących przepisach,
- przemieszczanie pojazdu: pojazd porusza się napędzany własnym silnikiem, wzdłuż linii prostej i po poziomej powierzchni, z prędkością 50 ± 5 km/h; badanie może być również przeprowadzone na stanowisku warsztatowym pod warunkiem, że zapewni ono porównywalną dokładność.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

ZAŁĄCZNIK IB

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY, BADAŃ, INSTALACJI I KONTROLI

I. DEFINICJE

Ilekcroć użyte w niniejszym załączniku:

a) **"aktywacja" oznacza:**

fazę, gdy urządzenie rejestrujące uzyskuje pełną funkcjonalność i uruchamia wszystkie funkcje, włącznie z funkcjami zabezpieczającymi;

Aktywowanie urządzenia rejestrującego wymaga użycia karty warsztatowej i wprowadzenia kodu PIN tej karty;

b) **"uwierzytelnienie" oznacza:**

funkcję przeznaczoną do ustanowienia i kontroli tożsamości;

c) **"autentyczność" oznacza:**

właściwość polegającą na tym, że informacje pochodzą od strony, której tożsamość można zweryfikować;

d) **"test wbudowany (BIT)" oznacza:**

testy wykonywane na żądanie, uruchamiane przez operatora lub urządzenia zewnętrzne;

e) **"dzień kalendarzowy" oznacza:**

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

f) **"kalibracja" oznacza:**

aktualizację lub potwierdzenie parametrów pojazdu przechowywanych w pamięci danych. Parametry pojazdu obejmują identyfikację pojazdu (numery VIN, VRN i kod rejestrującego państwa członkowskiego) i charakterystyki pojazdu, (w, k, l, wielkość opon, ustawienie ogranicznika prędkości (w stosownych

przypadkach), bieżący czas UTC, bieżąca wartość licznika kilometrów);

Aktualizację lub potwierdzenie jedynie czasu UTC uważa się za regulację czasu, a nie za kalibrację, pod warunkiem że nie jest to sprzeczne z wymaganiami 256.

Do kalibracji urządzenia rejestrującego potrzebna jest karta warsztatowa;

g) **"numer karty" oznacza:**

numer składający się z 16 znaków alfanumerycznych, który jednoznacznie identyfikuje kartę do tachografów w Państwie Członkowskim. Numer karty zawiera numer kolejny, (gdy dotyczy), numer zastąpienia i numer odświeżenia;

tym samym karta jest jednoznacznie zidentyfikowana przez kod Państwa Członkowskiego wydającego i numer karty;

h) **"numer kolejny karty" oznacza:**

numer składający się z 14 znaków alfanumerycznych, który umożliwia rozróżnianie różnych kart wydanych przez firmę lub organ uprawniony do wydawania kilku kart do tachografów. Firmę lub organ jednoznacznie identyfikuje pierwszych 13 znaków numeru karty;

i) **"numer odświeżenia karty" oznacza:**

kod w numerze karty składający się z 16 znaków alfanumerycznych, który jest zmieniany przyrostowo przy każdym odświeżeniu karty do tachografów;

j) **"numer wymiany karty" oznacza:**

kod w numerze karty składający się z 15 znaków alfanumerycznych, który jest zmieniany przyrostowo przy każdej wymianie karty do tachografów;

k) **"współczynnik charakterystyczny pojazdu" oznacza:**

wielkość liczbowa określającą liczbę sygnałów dostarczanych przez część pojazdu podłączoną do urządzenia rejestrującego (wał główny skrzyni biegów lub oś) w czasie, gdy pojazd przebywa drogę o długości jednego kilometra mierzoną w warunkach normalnych (patrz: rozdział VI, pkt 5). Współczynnik charakterystyczny pojazdu podaje się w impulsach na kilometr ($w = \dots \text{imp/km}$);

l) **"karta firmowa" oznacza:**

Kartę do tachografów wydaną przez organ państwa członkowskiego właścicielowi lub posiadaczowi pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące;

Karta firmowa identyfikuje przedsiębiorstwo i umożliwia

odczytywanie, wczytywanie i drukowanie danych zapisanych w urządzeniu rejestrującym, które zostały wprowadzone przez to przedsiębiorstwo lub które nie zostały wprowadzone przez żadne przedsiębiorstwo

m) **"stała urządzenia rejestrującego" oznacza:**

wielkość liczbowa określającą wartość sygnału wejściowego niezbędną do wskazania i zarejestrowania przejechanej odległości jednego kilometra; stała ta jest wyrażona w impulsach na kilometr ($k = \dots \text{imp/km}$);

n) **"nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu" obliczany jest przez urządzenie rejestrujące w następujący sposób⁽¹⁾:**

nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu obliczany jest jako bieżące, zakumulowane czasy prowadzenia pojazdu przez danego kierowcę od końca jego ostatniego 45-minutowego lub dłuższego okresu DYSPOZYCYJNOŚCI lub PRZERWY/ODPOCZYNKU lub NIEOKREŚLONEGO⁽²⁾ (okres ten może być rozbity na kilka 15-minutowych lub dłuższych okresów). W obliczeniach uwzględnia się, stosownie do okoliczności, ostatnie czynności zapisane na karcie kierowcy. Jeżeli kierowca nie włoży swojej karty, obliczenia wykonuje się na podstawie znajdujących się w pamięci danych zapisów dla bieżącego okresu, w którym nie było włożonej karty i dla stosownego czytnika;

o) **"karta kontrolna" oznacza:**

kartę do tachografów wydaną przez organ Państwa Członkowskiego, właściwego krajowego organu kontrolnego; *karta kontrolna identyfikuje organ kontrolny i, w miarę możliwości, odpowiedzialnego funkcjonariusza oraz umożliwia dostęp do danych zapisanych w pamięci danych lub na karcie kierowcy w celu odczytania, wydrukowania i/lub wczytania danych;*

p) **"skumulowany czas przerwy" obliczany jest przez urządzenie rejestrujące w następujący sposób⁽¹⁾:**

skumulowany czas przerwy w prowadzeniu pojazdu obliczany jest jako bieżące, zakumulowane, 15-minutowe lub dłuższe czasy DYSPOZYCYJNOŚCI lub PRZERWY/ODPOCZYNKU lub NIEOKREŚLONE⁽²⁾ dla danego kierowcy, od końca jego ostatniego 45-minutowego lub dłuższego okresu DYSPOZYCYJNOŚCI lub PRZERWY/ ODPOCZYNKU lub NIEOKREŚLONEGO⁽²⁾ (okres ten może być rozbity na kilka 15-minutowych lub dłuższych okresów).

W obliczeniach uwzględnia się, stosownie do okoliczności, ostatnie czynności zapisane na karcie kierowcy. Do obliczeń nie bierze się

nieznanym okresie o ujemnym czasie trwania (początek nieznanego okresu > końca nieznanego okresu) wynikłych z nakładania się czasów z dwóch różnych urządzeń rejestrujących. Jeżeli kierowca nie włoży swojej karty, obliczenia wykonuje się na podstawie znajdujących się w pamięci danych zapisów dla bieżącego okresu, w którym nie było włożonej karty i dla stosownego czytnika;

q) **"pamięć danych" oznacza:**

elektroniczne urządzenie gromadzenia danych wbudowane w urządzenie rejestrujące;

r) **"podpis cyfrowy" oznacza:**

dane dołączone lub kryptograficzne przekształcenie bloku danych, które umożliwia odbiorcy sprawdzenie autentyczności oraz integralności tego bloku danych;

s) **"wczytywanie danych" oznacza:**

Kopiowanie wraz z podpisem cyfrowym części lub całego zbioru danych zapisanych w pamięci danych pojazdu lub w pamięci karty tachografu, które są niezbędne do ustalenia zgodności z przepisami zawartymi w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006.

Producenci przyrządów rejestrujących tachografów cyfrowych oraz producenci urządzeń skonstruowanych i przeznaczonych do wczytywania zbiorów danych podejmują wszelkie racjonalne działania zapewniające wczytanie takich danych z minimalnym opóźnieniem dla przedsiębiorstw transportowych lub kierowców.

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

t) **"karta kierowcy" oznacza:**

kartę do tachografów wydaną konkretnemu kierowcy przez organy Państwa Członkowskiego;

karta kierowcy identyfikuje kierowcę i umożliwia gromadzenie danych dotyczących czynności kierowcy;

u) **"skuteczny obwód opon" oznacza:**

wartość średnią długości drogi przebytej przez każde z kół (napędowych) poruszającego się pojazdu podczas jednego pełnego obrotu. Pomiar tych długości drogi jest wykonywany w warunkach normalnych (patrz: rozdział VI, pkt 5 niniejszego Załącznika) i wyrażony jest w postaci: " $l = \dots$ mm". Producenci pojazdów mogą

zastąpić pomiar tej odległości obliczeniem teoretycznym, w którym uwzględnia się rozkład ciężaru na osie dla niezaladowanego pojazdu w normalnych warunkach ruchu⁽³⁾. Metody takich obliczeń teoretycznych zatwierdzają właściwe organy Państw Członkowskich;

- v) **"zdarzenie" oznacza:**
nieprawidłową pracę wykrytą przez urządzenie rejestrujące, której źródłem może być próba dokonania nadużycia finansowego;
- w) **"usterka" oznacza:**
nieprawidłową pracę wykrytą przez urządzenie rejestrujące, której źródłem może być wadliwa praca lub awaria urządzeń;
- x) **"instalacja" oznacza:**
montaż urządzenia rejestrującego w pojeździe;
- y) **"czujnik ruchu" oznacza:**
część urządzenia rejestrującego dostarczającą sygnał przedstawiający prędkość pojazdu i/lub przebytą drogę;
- z) **"karta nieważna" oznacza:**
wykryta karta jest wadliwa, lub nie jest możliwe wstępne uwierzytelnienie karty, lub okres ważności jeszcze się nie rozpoczął lub już upłynął;
- aa) **"poza zakresem" oznacza:**
że zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 użycie urządzenia rejestrującego nie jest wymagane;
- bb) **"przekroczenie prędkości" oznacza:**
przekroczenie dozwolonej prędkości pojazdu definiowane jako dowolny przynajmniej 60-sekundowy okres, w którym zmierzona prędkość pojazdu przekracza wartość ograniczenia dla urządzenia ograniczenia prędkości ustanowioną w dyrektywie 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⁽⁴⁾;
- cc) **"przeгляд okresowy" oznacza:**
zespół czynności wykonywanych w celu skontrolowania czy urządzenie rejestrujące pracuje prawidłowo i czy jego ustawienia odpowiadają parametrom pojazdu;
- dd) **"drukarka" oznacza:**
element urządzenia rejestrującego wykonujący wydruki danych zapisanych w pamięci;
- ee) **"urządzenie rejestrujące" oznacza:**
całość urządzeń zamierzonych do instalowania w pojazdach drogowych w celu automatycznego lub półautomatycznego

pokazywania, rejestrowania i zapamiętywania szczegółowych danych o ruchu takich pojazdów i o pewnych okresach pracy osób kierujących tymi pojazdami;

ff) **"odświeżenie" oznacza:**

wydanie nowej karty do tachografów po upływie terminu ważności dotychczasowej karty lub w przypadku nieprawidłowego działania karty i zwrócenia jej organowi, który wydał kartę. Odświeżenie zawsze wiąże się z pewnością, że nie współistnieją dwie ważne karty;

gg) **"naprawa" oznacza:**

wszelką naprawę czujnika ruchu lub przyrządu rejestrującego wymagającą odłączenia ich zasilania lub odłączenia od innych elementów urządzenia rejestrującego lub otwarcia go;

hh) **"zastąpienie" oznacza:**

wydanie karty do tachografów w celu zastąpienia dotychczasowej karty, której utratę, kradzież lub wadliwe działanie zgłoszono i której nie zwrócono organowi, który wydał kartę. Zastąpienie zawsze wiąże się z ryzykiem, że mogą współistnieć dwie ważne karty;

ii) **"świadcstwo zabezpieczenia" oznacza:**

urzędowy dokument wydany przez jednostkę certyfikującą ITSEC⁽⁵⁾ zaświadczający, że badane urządzenie rejestrujące (lub jego element) lub karta do tachografów spełnia wymagania zabezpieczenia określone w dodatku 10 "Generyczne cele zabezpieczenia";

jj) **"auto test" oznacza:**

testy wykonywane okresowo i automatycznie przez urządzenie rejestrujące w celu wykrycia usterek;

kk) **"karta do tachografów" oznacza:**

kartę inteligentną przeznaczoną do użycia w urządzeniu rejestrującym. Karty do tachografów umożliwiają urządzeniu rejestrującemu identyfikację tożsamości (lub grupy tożsamości) posiadacza karty i umożliwiają przekazywanie i gromadzenie danych dotyczących posiadacza karty. Rozróżnia się następujące typy kart do tachografów:

- karta kierowcy,
- karta kontrolna,
- karta warsztatowa,
- karta firmowa;

ll) **"homologacja typu" oznacza:**

urzędowy dokument wydany przez Państwo Członkowskie i

zaświadczający, że dane urządzenie rejestrujące (lub jego element) lub karta do tachografów spełnia wymagania niniejszego rozporządzenia;

mm) **"rozmiar opon" oznacza:**

oznaczenie wymiarów opon (na zewnętrznych kołach napędowych) zgodne z dyrektywą 92/23/EWG z dnia 31 marca 1992 r.⁽⁶⁾;

nn) **"identyfikacja pojazdu" oznacza:**

numery identyfikujące pojazd: numer rejestracyjny pojazdu (VRN) z oznaczeniem Państwa Członkowskiego i numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)⁽⁷⁾;

oo) **"przyrząd rejestrujący (VU)" oznacza:**

urządzenie rejestrujące bez czujnika ruchu i przewodów do przyłączenia czujnika ruchu. Przyrząd rejestrujący może być zarówno pojedynczą jednostką jak i kilkoma jednostkami rozmieszczonymi w pojeździe, o ile tylko spełnia wymagania zabezpieczenia określone w niniejszym rozporządzeniu;

pp) **dla potrzeb obliczeniowych w urządzeniu rejestrującym "tydzień" oznacza:**

okres zawarty między godziną 00:00 UTC w poniedziałek a 24:00 UTC w niedzielę;

(rr) "adapter" oznacza część urządzenia rejestrującego, dostarczającego sygnał i w sposób ciągły odwzorowującego prędkość pojazdu lub przebytą drogę, która jest:

- zainstalowana i stosowana wyłącznie w pojazdach kategorii M1 i N1 (określonych w załączniku II do dyrektywy Rady 70/156/EWG) wprowadzonych po raz pierwszy do ruchu między dniem 1 maja 2006 r. a dniem 31 grudnia 2013 r.,
- zainstalowana w miejscu, w którym z mechanicznego punktu widzenia niemożliwy jest montaż stosowanych czujników ruchu innego rodzaju, pod innym względem zgodnych z wymaganiami przedstawionymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia i w dodatkach 1- 11 do tego załącznika,
- zainstalowana między przyrządem rejestrującym a miejscem, gdzie generowane są impulsy prędkości/ drogi przez zintegrowane czujniki lub alternatywne interfejsy.

Z punktu widzenia przyrządu rejestrującego zachowanie adaptera jest takie samo, jak czujnika ruchu zgodnego z wymaganiami przedstawionymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia i w dodatkach 1-11 do tego załącznika, w przypadku podłączenia go bezpośrednio do przyrządu rejestrującego.

Zastosowanie takiego adaptera w wymienionych wyżej pojazdach

powinno umożliwiać montaż i poprawne zastosowanie przyrządu rejestrującego, zgodnego ze wszystkimi wymaganiami niniejszego załącznika.

W przypadku tych pojazdów urządzenia rejestrujące obejmują przewody, adapter i przyrząd rejestrujący.

qq) **"karta warsztatowa" oznacza:**

kartę do tachografu wydaną przez organ Państwa Członkowskiego producentowi urządzenia rejestrującego, instalatorowi, producentowi pojazdu lub warsztatowi zatwierdzonemu przez to Państwo Członkowskie.

Karta warsztatowa identyfikuje posiadacza karty i umożliwia testowanie, kalibrację i/lub wczytywanie danych do urządzenia rejestrującego;

II. CHARAKTERYSTYKI OGÓLNE I FUNKCJE URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

000 Pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące spełniające wymagania niniejszego Załącznika musi mieć prędkościomierz i licznik kilometrów. Funkcje te może spełniać urządzenie rejestrujące.

1. Charakterystyki ogólne

Celem urządzenia rejestrującego jest rejestrowanie, przechowywanie, wyświetlanie, drukowanie i wyprowadzanie danych związanych z czynnościami wykonywanymi przez kierowcę.

001 Urządzenie rejestrujące składa się z przewodów, czujnika ruchu i przyrządu rejestrującego.

001a Interfejs między czujnikami ruchu i przyrządami rejestrującymi jest zgodny z normą ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006

002 Przyrząd rejestrujący składa się z jednostki przetwarzającej, pamięci danych, zegara czasu rzeczywistego, dwóch czytników kart inteligentnych (dla kierowcy i współkierowcy), drukarki, wyświetlacza, ostrzeżenia wizualnego, gniazda do kalibracji/wczytywania danych i urządzeń do wprowadzania danych przez użytkownika.

Urządzenie rejestrujące można przyłączać do innych urządzeń poprzez dodatkowe gniazda.

003 Zawarcie w urządzeniu rejestrującym lub przyłączenie do niego jakiegokolwiek funkcji, urządzenia lub urządzeń, zatwierdzonych lub nie, nie może zakłócać, ani potencjalnie zakłócać, prawidłowego i bezpiecznego działania urządzenia rejestrującego ani uchybiać

przepisom niniejszego rozporządzenia.

Użytkowników urządzenia rejestrującego identyfikują w sprzęcie ich karty do tachografów.

004 Urządzenie rejestrujące zapewnia selektywne prawa dostępu do danych i funkcji, odpowiednio do i/lub tożsamości użytkownika.

Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje dane w swojej pamięci danych i na kartach do tachografów.

Odbywa się to zgodnie z dyrektywą 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽⁸⁾.

2. Funkcje

005 Urządzenie rejestrujące realizuje następujące funkcje:

- monitorowanie wkładania i wyjmowania kart,
- pomiar prędkości i odległości,
- pomiar czasu,
- monitorowanie czynności wykonywanych przez kierowcę,
- monitorowanie stanu prowadzenia pojazdu,
- dane wprowadzane ręcznie przez kierowcę:
 - wprowadzanie miejsca rozpoczęcia i/lub zakończenia okresu pracy,
 - ręcznie wprowadzane dane o czynnościach kierowcy,
 - warunki szczególne,
- zarządzanie blokadami firmowymi,
- monitorowanie czynności kontrolnych,
- wykrywanie zdarzeń i/lub usterek,
- testy wbudowane i auto testy,
- odczyt z pamięci danych,
- rejestrowanie i przechowywanie w pamięci danych,
- odczyt z kart do tachografów,
- rejestrowanie i przechowywanie na kartach do tachografów,
- wyświetlanie,
- drukowanie,
- ostrzeganie,
- przesyłanie danych do nośników zewnętrznych,
- wyprowadzanie danych do dodatkowych urządzeń zewnętrznych,
- kalibracja,
- nastawianie czasu.

3. Tryby pracy

006 Urządzenie rejestrujące może pracować w czterech trybach pracy:

- tryb eksploatacyjny,
- tryb kontrolny,
- tryb kalibracyjny,
- tryb firmowy.

007 Urządzenie rejestrujące przełącza się do następujących trybów pracy odpowiednio do tego, jakie karty do tachografów są włożone do czytników kart:

Tryb pracy		Szczelina karty współkierowcy			
		Brak karty	Karta kierowcy	Karta kontrolna	Karta wa
Szczelina karty kierowcy	Brak karty	Operacyjny	Operacyjny	Kontrolny	Kalibr
	Karta kierowcy	Operacyjny	Operacyjny	Kontrolny	Kalibr
	Karta kontrolna	Kontrolny	Kontrolny	Kontrolny ^(*)	Oper
	Karta warsztatowa	Kalibracyjny	Kalibracyjny	Operacyjny	Kalibra
	Karta firmowa	Firmowy	Firmowy	Operacyjny	Oper

008 ^(*) W tych sytuacjach urządzenie rejestrujące korzysta tylko z karty do tachografów włożonej do szczeliny karty kierowcy.

009 Urządzenie rejestrujące ignoruje karty nieważne, z wyjątkiem tego, że możliwe jest wyświetlanie, drukowanie lub wczytywanie danych zgromadzonych na kartach, których termin ważności minął.

010 Wszystkie funkcje wymienione w pkt II.2. działają w każdym trybie pracy z następującymi wyjątkami:

- funkcja kalibracji dostępna jest tylko w trybie kalibracyjnym,
- funkcja nastawiania czasu dostępna poza trybem kalibracyjnym działa tylko w ograniczonym zakresie,
- funkcja zarządzania blokadami firmowymi dostępna jest tylko w trybie firmowym,
- funkcja monitorowania czynności kontrolnych dostępna jest tylko w trybie kontrolnym,
- Funkcja wczytywania danych nie jest dostępna w trybie operacyjnym (wyjąwszy postanowienia wymagania 150) i z wyjątkiem wczytywania danych z karty kierowcy, gdy żadna

inna karta nie jest wprowadzona do VU.

011 Urządzenie rejestrujące może wyprowadzać dane na wyświetlacz, do drukarki lub interfejsów zewnętrznych z następującymi wyjątkami:

- w trybie eksploatacyjnym - wszystkie dane identyfikujące osoby (nazwisko i imię/imiona) nieodpowiadające włożonej karcie do tachografu są wygaszone a numer karty, nieodpowiadający włożonej karcie do tachografu jest częściowo wygaszony (wszystkie nieparzyste znaki od lewej do prawej są wygaszone),
- w trybie firmowym - dane dotyczące kierowcy (wymagania 081, 084 i 087) mogą być wyprowadzane tylko w okresach, w których nie ma żadnej blokady lub blokada nie została założona przez inną firmę (określoną pierwszymi 13 cyframi numeru karty firmowej),
- przy braku karty w czytniku urządzenia rejestrującego dane dotyczące kierowcy mogą być wyprowadzane tylko dla obecnego i ośmiu poprzednich dni kalendarzowych.

4. Zabezpieczenie

Celem zabezpieczenia systemu jest taka ochrona pamięci danych, by uniemożliwić nieautoryzowany dostęp i manipulowanie danymi oraz wykrycie wszelkich takich prób, ochrona integralności i autentyczności danych wymienianych między czujnikiem ruchu a przyrządem rejestrującym, ochrona integralności i autentyczności danych wymienianych między urządzeniem rejestrującym a kartami do tachografów oraz sprawdzenie integralności i autentyczności wczytywanych danych.

012 W celu uzyskania zabezpieczenia systemu urządzenie rejestrujące musi spełniać wymagania dotyczące bezpieczeństwa ustanowione dla czujnika ruchu i przyrządu rejestrującego ogólne cele zabezpieczenia (dodatek 10).

III. WYMAGANIA ODNOŚNIE DO KONSTRUKCJI I FUNKcjONALNOŚCI URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

1. Monitorowanie wkładania i wyjmowania kart

013 Urządzenie rejestrujące monitoruje urządzenia interfejsu kart w celu wykrycia wkładania i wyjmowania kart.

014 Po włożeniu karty urządzenie rejestrujące sprawdza czy włożona karta jest ważną kartą do tachografów i w przypadku takiej karty sprawdza, jakiego typu jest to karta.

015Urządzenie rejestrujące musi być tak skonstruowane, aby po prawidłowym włożeniu do urządzenia interfejsu kart karty do tachografów były blokowane we właściwej pozycji.

016Odblokowanie kart do tachografów w celu wyjęcia jest możliwe tylko przy zatrzymanym pojeździe i po zapisaniu odpowiednich danych na kartach. Odblokowanie karty wymaga wykonania przez użytkownika odpowiedniej czynności.

2. **Pomiar prędkości i odległości**

017Funkcja ta nieprzerwanie mierzy i dostarcza wartość stanu licznika kilometrów odpowiadającą całkowitej drodze przebytej przez pojazd.

018Funkcja ta nieprzerwanie mierzy i dostarcza wartość prędkości pojazdu.

019Funkcja pomiaru prędkości podaje także informacje o tym, czy pojazd porusza się czy stoi. Uważa się, że pojazd porusza się, gdy tylko funkcja pomiaru prędkości wykrywa więcej niż 1 impuls na sekundę z czujnika ruchu przez przynajmniej pięć sekund, w przeciwnym razie uważa się, że pojazd stoi.

Urządzenia do pokazywania prędkości (prędkościomierz) i łącznej drogi przebytej (licznik kilometrów) zainstalowane w pojeździe wyposażonym w urządzenie rejestrujące, spełniające wymagania niniejszego rozporządzenia, spełniają wymagania odnośnie do maksymalnych tolerancji ustanowione w niniejszym załączniku (rozdział III pkt 2.1 i 2.2).

019a W celu wykrycia manipulowania danymi dotyczącymi ruchu informacje z czujnika ruchu są potwierdzane przez informacje dotyczące ruchu pojazdu pochodzące z co najmniej jednego źródła niezależnego od czujnika ruchu.

2.1. **Pomiar przebytej drogi**

020Długość przebytej drogi może być mierzona, gdy pojazd porusza się:

- do przodu i do tyłu, albo
- tylko do przodu.

021Urządzenie rejestrujące mierzy odległość w zakresie 0-9.999.999,9 km.

022Pomiar odległości jest wykonywany z następującą dokładnością (odległości przynajmniej 1.000 m):

- ± 1 % przed instalacją,
- ± 2 % po instalacji i przeglądzie okresowym,
- ± 4 % podczas eksploatacji.

023Pomiar odległości jest wykonywany z rozdzielczością przynajmniej

0,1 km lub lepszą.

2.2. **Pomiar prędkości**

024 Urządzenie rejestrujące mierzy prędkość w zakresie od 0 do 220 km/godz.

025 W celu zapewnienia maksymalnej tolerancji wskazywanej prędkości ± 6 km/godz podczas eksploatacji i uwzględniając:

- tolerancję ± 2 km/godz. na zmiany sygnału wejściowego (zmiany opon, etc.),
- tolerancję ± 1 km/godz. dla pomiarów wykonywanych w czasie instalacji lub przeglądów okresowych,

urządzenie rejestrujące, dla zakresu prędkości między 20 a 180 km/godz. i dla współczynników charakterystycznych pojazdu między 4.000 a 25.000 impulsów na km, mierzy szybkość z dokładnością ± 1 km/godz. (przy stałej szybkości).

Uwaga: Rozdzielczość gromadzenia danych wprowadza dodatkową tolerancję $\pm 0,5$ km/godz. do prędkości zapisanej przez urządzenie rejestrujące.

025a Prędkość jest mierzona prawidłowo w zakresie normalnych tolerancji po czasie nie dłuższym niż 2 sekundy od zakończenia zmiany prędkości, gdy tempo zmiany prędkości jest maksymalne 2 m/s²i.

026 Pomiar prędkości jest wykonywany z rozdzielczością przynajmniej 1 km/godz. lub lepszą.

3. **Pomiar czasu**

027 Funkcja pomiaru czasu mierzy czas nieprzerwanie i cyfrowo podaje datę i czas UTC.

028 Do datowania w urządzeniu rejestrującym (rejestracja, wymiana danych) i do wszystkich wydruków wymienionych w dodatku 4 "Wydruki" używane są data i czas UTC

029 W celu wizualizacji czasu lokalnego możliwa jest zmiana przesunięcia wyświetlanego czasu skokowo co pół godziny. Nie dopuszcza się innych przesunięć poza przesunięciami wstecz lub do przodu o wielokrotność połowy godziny.

030 Dryft czasu mieści się w granicach ± 2 sekundy dziennie w warunkach zgodnych z homologacją typu.

031 Pomiar czasu jest wykonywany z rozdzielczością przynajmniej 1 sekundy lub lepszą.

032 Odcięcie zewnętrznego źródła zasilania na czas nie krótszy niż 12 miesięcy w warunkach zgodnych z homologacją typu nie wpływa na pomiar czasu.

4. **Monitorowanie czynności wykonywanych przez kierowcę**

- 033 Funkcja ta nieprzerwanie i odrębnie monitoruje czynności wykonywane przez jednego kierowcę i jednego współkierowcę.
- 034 Czynnościami kierowcy są PROWADZENIE, PRACA, DYSPOZYCYJNOŚĆ lub PRZERWA/ODPOCZYNEK.
- 035 Kierowca i/lub współkierowca mogą ręcznie wybierać PRACĘ, DYSPOZYCYJNOŚĆ lub PRZERWĘ/ODPOCZYNEK.
- 036 Gdy pojazd porusza się następuje automatyczne wybranie PROWADZENIE dla kierowcy i DYSPOZYCYJNOŚĆ dla współkierowcy.
- 037 Gdy pojazd zatrzymuje się następuje automatyczne wybranie PRACY dla kierowcy.
- 038 Jeżeli w czasie 120 sekund od automatycznej zmiany na PRACĘ, wskutek zatrzymania pojazdu nastąpi zmiana czynności na ODPOCZYNEK lub DYSPOZYCYJNOŚĆ, to przyjmuje się, że pierwsza taka zmiana zaistniała w czasie postoju pojazdu (w ten sposób można anulować zmianę na PRACĘ).
- 039 Funkcja ta przekazuje zmiany czynności do funkcji rejestrującej w odstępach co jedną minutę.
- 040 (skreślony).
- 041 W danej minucie zegarowej, jeżeli PROWADZENIE jest zarejestrowane jako czynność w minucie bezpośrednio ją poprzedzającej i następującej bezpośrednio po niej, to cała ta minuta liczy się jako PROWADZENIE.
- 042 W danej minucie zegarowej, nietraktowanej jako PROWADZENIE zgodnie z poprzednim wymaganiem 041, cała taka minuta liczy się jako jedna czynność, która trwała najdłużej w ciągu tej minuty (lub była późniejsza w przypadku czynności o jednakowym czasie trwania).
- 043 Funkcja ta także nieprzerwanie monitoruje zarówno nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu jak i skumulowany czas przerwy dla kierowcy.

5. Monitorowanie stanu prowadzenia pojazdu

- 044 Funkcja ta nieprzerwanie i automatycznie monitoruje stan prowadzenia pojazdu.
- 045 Po włożeniu dwóch ważnych kart kierowcy wybierany jest stan prowadzenia pojazdu ZAŁOGA, w każdym innym przypadku wybierany jest stan prowadzenia pojazdu JEDEN KIEROWCA.

6. Dane wprowadzane ręcznie przez kierowcę

6.1. Wprowadzanie miejsca rozpoczęcia i/lub zakończenia okresu pracy

- 046 Funkcja ta umożliwia wprowadzanie miejsc rozpoczęcia i/lub

zakończenia okresu pracy dla kierowcy i/lub współkierowcy.

047 Miejsca definiuje się jako kraj i dodatkowo, gdy stosowne, region.

048 W chwili wyjęcia karty kierowcy (lub warsztatowej), urządzenie rejestrujące sygnalizuje, że oczekuje od (współ)kierowcy wprowadzenia "miejsca zakończenia dziennego okresu pracy".

049 Urządzenie rejestrujące umożliwia zignorowanie tego żądania.

050 Możliwe jest wprowadzenie miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy przez wybranie polecenia w menu. Jeżeli w ciągu jednej minuty zegarowej wydane zostaje więcej poleceń niż jedno, zarejestrowane zostaje tylko ostatnie miejsce rozpoczęcia i ostatnie miejsce zakończenia wybrane w tym czasie.

6.2. **Ręczne wprowadzanie czynności wykonywanych przez kierowcę**

050a Po włożeniu karty kierowcy (lub warsztatowej), i tylko w tym czasie, urządzenie rejestrujące umożliwia ręczne wprowadzanie czynności. W razie potrzeby możliwe jest ręczne wprowadzanie czynności przy pierwszym włożeniu uprzednio nieużywanej karty kierowcy (lub warsztatowej).

Ręczne wprowadzanie czynności wykonuje się, stosując lokalny czas i datę strefy czasowej (przesunięcie UTC) aktualnie ustawione w przyrządzie rejestrującym.

Przy włożeniu karty kierowcy lub warsztatowej przyrząd rejestrujący przypomina posiadaczowi karty:

- datę i godzinę ostatniego wyjęcia jego karty
- opcjonalnie: przesunięcie czasu lokalnego aktualnie ustawionego w przyrządzie rejestrującym.

Wprowadzanie czynności jest możliwe przy następujących ograniczeniach:

- rodzajem czynności jest PRACA, DYSPOZYCYJNOŚĆ lub PRZERWA/ODPOCZYNEK.
- godzina rozpoczęcia i zakończenia każdej czynności zawarta jest wyłącznie w okresie między ostatnim wyjęciem a obecnym włożeniem karty.

Niedopuszczalne jest nakładanie się na siebie w czasie okresów wykonywania tych czynności.

Procedura ręcznego wprowadzania czynności zawiera tyle kolejnych etapów ile jest konieczne do ustawienia rodzaju każdej czynności, godziny jej rozpoczęcia i godziny jej zakończenia. Dla całego okresu między ostatnim wyjęciem a obecnym włożeniem karty posiadacz karty może nie zgłaszać żadnej czynności.

Podczas ręcznego wprowadzania danych związanego z

wprowadzeniem karty, posiadacz karty ma, w stosownych przypadkach, możliwość wprowadzenia:

- miejsca, w którym zakończył się poprzedni dzienny okres pracy powiązany z odnośnym czasem (jeżeli nie został wprowadzony przy ostatnim wyjęciu karty)
- miejsca, w którym rozpoczyna się obecny dzienny okres pracy powiązany z odnośnym czasem

Jeżeli wprowadza się umiejscowienie, rejestruje się je na stosownej karcie tachografu.

Ręczne wprowadzanie zostaje przerwane, jeżeli:

- karta zostaje wyjęta lub
- pojazd porusza się i karta znajduje się w szczelinie czytnika karty kierowcy.

Dozwolone są dodatkowe przerwy, np. przekroczenie dozwolonego czasu po pewnym okresie braku aktywności użytkownika. Jeżeli ręczne wprowadzanie zostanie przerwane, urządzenie rejestrujące dokonuje walidacji wszystkich całkowicie wprowadzonych miejsc i czynności (mających przypisane jednoznaczne miejsce i godzinę lub rodzaj czynności, godzinę rozpoczęcia i godzinę zakończenia).

Jeżeli podczas ręcznego wprowadzania czynności dla wcześniej włożonej karty zostanie włożona karta drugiego kierowcy lub karta warsztatowa, dopuszcza się uzupełnienie ręcznego wprowadzania dla karty włożonej wcześniej przed rozpoczęciem ręcznego wprowadzania dla drugiej karty.

Posiadacz karty ma możliwość ręcznego wprowadzenia zgodnie z następującą procedurą minimalną:

Ręczne wprowadzenie czynności w kolejności chronologicznej w okresie między ostatnim wyjęciem a obecnym włożeniem karty.

Godzina rozpoczęcia pierwszej czynności jest ustawiona na godzinę wyjęcia karty. Dla każdego kolejnego wprowadzenia godzina rozpoczęcia jest wstępnie ustawiona tak, aby następowała bezpośrednio po godzinie zakończenia poprzedniego wprowadzenia. Rodzaj czynności i godzinę zakończenia wybiera się dla każdej czynności.

Procedura kończy się, gdy godzina zakończenia ręcznie wprowadzanej czynności pokrywa się z godziną włożenia karty. Urządzenie rejestrujące umożliwi opcjonalnie posiadaczowi karty modyfikowanie ręcznie wprowadzonej czynności aż do zatwierdzenia przez wybranie odpowiedniego polecenia. W późniejszym czasie wprowadzenie takich zmian jest zabronione."

6.3. ***Stany szczególne***

050b Urządzenie rejestrujące umożliwia kierowcy wprowadzenie w czasie rzeczywistym następujących dwóch stanów szczególnych:

"POZA ZAKRESEM" (początek, koniec)

"PRZEPRAWA PROMOWA / PRZEJAZD KOLEJOWY"

Przy wybraniu stanu "POZA ZAKRESEM" nie może występować stan "PRZEPRAWA PROMOWA / PRZEJAZD KOLEJOWY".

Włożenie lub wyjęcie karty kierowcy powoduje automatycznie zakończenie wybranego stanu "POZA ZAKRESEM".

Wybrany stan "POZA ZAKRESEM" blokuje następujące zdarzenia i ostrzeżenia:

- prowadzenie pojazdu bez prawidłowej karty
- ostrzeżenia związane z prowadzeniem pojazdu bez przerw.

7. Zarządzanie blokadami firmowymi

051 Funkcja ta umożliwia zarządzanie blokadami umieszczanymi przez firmę w celu ograniczenia dostępu do danych, gdy urządzenie pracuje w trybie firmowym.

052 Blokadę firmową polega na ustawieniu daty/godziny rozpoczęcia (włączenie blokady) i daty/godziny zakończenia (zwolnienie blokady) związanych z identyfikacją firmy pobraną z numeru karty firmowej (przy włączeniu blokady).

053 Blokadę można włączać i zwalniać tylko w czasie rzeczywistym.

054 Blokadę może zwolnić tylko ta firma, która ją włączyła (identyfikowana na podstawie pierwszych 13 cyfr numeru karty firmowej) lub

055 zwolnienie następuje automatycznie po włączeniu blokady przez inną firmę.

055a W przypadku gdy firma włącza blokadę a poprzednia blokada była włączona przez tę samą firmę, przyjmuje się, że poprzednia blokada nie została zdjęta i nadal jest włączona.

8. Monitorowanie czynności kontrolnych

056 Funkcja ta monitoruje wykonywane w trybie kontrolnym operacje OBRAZOWANIA, DRUKOWANIA, WCZYTYWANIA DANYCH z przyrządu rejestrującego i karty.

057 Funkcja ta również monitoruje KONTROLE PRZEKROCZENIA PRĘDKOŚCI wykonywane w trybie kontrolnym. Uważa się, że kontrola przekroczenia prędkości została przeprowadzona gdy w trybie kontrolnym komunikat "przekroczenie prędkości" zostaje wysłany do drukarki lub wyświetlony na monitorze, lub gdy dane o "zdarzeniach i usterkach" zostały wczytane z pamięci danych przyrządu rejestrującego.

9. Wykrywanie zdarzeń i/lub usterek

058 Funkcja ta wykrywa następujące zdarzenia i/lub usterki:

9.1. **Zdarzenie - włożenie nieważnej karty**

059 Zdarzenie to uruchamia włożenie nieważnej karty i/lub wygaśnięcie ważności włożonej, ważnej karty.

9.2. **Zdarzenie - "Konflikt kart"**

060 Zdarzenie to uruchamia każda kombinacja ważnych kart zaznaczona X w tabeli poniżej:

Konflikt kart		Szczelina karty współkierowcy			
		brak karty	karta kierowcy	karta kontrolna	karta warsztatowa
Szczelina karty kierowcy	brak karty				
	karta kierowcy				X
	karta kontrolna			X	X
	karta warsztatowa		X	X	X
	karta firmowa			X	X

9.3. **Zdarzenie - "Nakładające się czasy"**

061 Zdarzenie to uruchamia sytuacja, gdy data/godzina ostatniego wyjęcia karty kierowcy, odczytana z karty, jest późniejsza niż bieżąca data/godzina urządzenia rejestrującego, do którego karta jest wkładana.

9.4. **Zdarzenie - "Prowadzenie bez prawidłowej karty"**

062 Zdarzenie to uruchamia dowolna kombinacja kart do tachografów zaznaczonych X w poniższej tabeli, gdy czynność wykonywana przez kierowcę zmienia się na PROWADZENIE w przypadku zmiany trybu pracy, w czasie gdy czynnością wykonywaną przez kierowcę jest PROWADZENIE:

Prowadzenie bez prawidłowej karty	Szczelina karty współkierowcy			
	brak karty (lub karta nieważna)	karta kierowcy	karta kontrolna	karta warsztatowa

Szczelina karty kierowcy	brak karty (lub karta nieważna)	X		X	
	karta kierowcy	X		X	X
	karta kontrolna	X	X	X	X
	karta warsztatowa	X	X	X	
	karta firmowa	X	X	X	X

9.5. **Zdarzenie - "Włożenie karty podczas jazdy"**

063 Zdarzenie to uruchamia się, gdy do dowolnej szczeliny wkładana jest karta do tachografów, w czasie gdy czynnością wykonywaną przez kierowcę jest PROWADZENIE.

9.6. **Zdarzenie - "Sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo"**

064 Zdarzenie to uruchamia się, gdy przy wkładaniu karty urządzenie rejestrujące wykryje, że pomimo przepisów ustanowionych w rozdziale III pkt 1, sesja poprzedniej karty nie jest prawidłowo zamknięta (karta została wyjęta przed zapisaniem na karcie wszystkich wymaganych danych). Zdarzenie to uruchamiają tylko karty kierowcy i warsztatowe.

9.7. **Zdarzenie - "Przekroczenie prędkości" "Przekroczenie prędkości"**

065 Zdarzenie to uruchamia się przy każdym przekroczeniu prędkości. Wymaganie to stosuje się tylko do pojazdów należących do kategorii M2, M3, N2 lub N3, określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep

9.8. **Zdarzenie - "Przerwa zasilania"**

066 Zdarzenie to uruchamia się, z wyłączeniem pracy w trybie kalibracyjnym, w przypadku przekraczającej 200 ms przerwy w zasilaniu czujnika ruchu i/lub przyrządu rejestrującego. Wartość progową przerwy definiuje producent. Przerwa w zasilaniu spowodowana uruchamianiem silnika pojazdu nie może uruchamiać tego zdarzenia.

9.9. **Zdarzenie - "Błąd danych dotyczących ruchu"**

067 Zdarzenie to uruchamia się w przypadku przerwy normalnego przepływu danych między czujnikiem ruchu a przyrządem

rejestrującym i/lub w przypadku błędu integralności danych lub błędu uwierzytelnienia danych wymienianych między czujnikiem ruchu a przyrządem rejestrującym.

9.9 bis. *Zdarzenie "Konflikt ruchowy pojazdu"*

067a Zdarzenie to następuje również wtedy, gdy pomiar prędkości wynoszący zero jest sprzeczny z informacjami dotyczącymi ruchu pojazdu pochodzącymi co najmniej z jednego niezależnego źródła przez co najmniej jedną nieprzerwaną minutę.

067b Jeżeli przyrząd rejestrujący może odbierać lub opracować wartości prędkości z zewnętrznego niezależnego źródła informacji dotyczących ruchu pojazdu, zdarzenie to może nastąpić również wtedy, gdy wartości prędkości są w dużym stopniu sprzeczne z sygnałem prędkości uzyskiwanym przez okres dłuższy niż jedna minuta z czujnika ruchu.

9.10. *Zdarzenie - "Próba naruszenia zabezpieczenia"*

068 Zdarzenie to uruchamia każde inne zdarzenie naruszające zabezpieczenie czujnika ruchu i/lub przyrządu rejestrującego, określone w ogólnych celach zabezpieczenia tych elementów, z wyłączeniem pracy w trybie kalibracyjnym.

9.11. **Usterka - "Karta"**

069 Usterkę tę uruchamia usterka karty do tachografów powstała podczas pracy.

9.12. **Usterka - "Urządzenie rejestrujące"**

070 Usterkę tę uruchamia dowolna z następujących usterek, z wyłączeniem pracy w trybie kalibracyjnym:

- usterka wewnętrzna VU,
- usterka drukarki,
- usterka wyświetlacza,
- usterka wczytywania danych,
- usterka czujnika.

10. **Testy wbudowane i auto testy**

071 Urządzenie rejestrujące samoczynnie wykrywa usterki wykonując auto testy i testy wbudowane, zgodnie z poniższą tabelą:

Testowany podzespół	Auto test	Test wbudowany
Oprogramowanie		integralność
Testowany podzespół	Auto test	Test wbudowany
Pamięć danych	dostęp	dostęp, integralność danych

Czytniki kart	dostęp	dostęp
Klawiatura		sprawdzenie ręczne
Drukarka	(wg producenta)	wydruk
Wyświetlacz		sprawdzenie wizualne
Wczytywanie danych (wykonywane tylko podczas wczytywania danych)	prawidłowa praca	
Czujnik		prawidłowa praca prawidłowa praca

11. Odczyt z pamięci danych

072 Urządzenie rejestrujące umożliwia odczyt danych przechowywanych w jego pamięci danych.

12. Zapisywanie i przechowywanie w pamięci danych

Do celów niniejszego pkt,

- "365 dni" definiuje się jako 365 dni kalendarzowych przeciętnych czynności wykonywanych przez kierowców w pojeździe. Przeciętne czynności na dzień w pojeździe definiuje się jako przynajmniej sześciu kierowców lub współkierowców, sześć cykli wkładania wyjmowania karty i 256 zmian czynności. Tak więc "365 dni" obejmuje przynajmniej 2.190 współkierowców, 2.190 cykli wkładania wyjmowania karty i 93.440 zmian czynności,
- czasy rejestruje się z rozdzielczością jednej minuty, chyba że ustalono inaczej,
- stany licznika kilometrów rejestruje się z rozdzielczością jednego kilometra,
- prędkości rejestruje się z rozdzielczością 1 km/godz.

073 Odcięcie zewnętrznego źródła zasilania na czas krótszy niż 12 miesięcy, w warunkach zgodnych z homologacją typu, nie wpływa na dane przechowywane w pamięci danych.

074 Urządzenie rejestrujące umożliwia rejestrowanie, pośrednio lub bezpośrednio, w swojej pamięci danych następujących informacji:

12.1. **Dane identyfikujące sprzęt**

12.1.1. *Dane identyfikujące przyrząd rejestrujący*

075 Urządzenie rejestrujące umożliwia przechowywanie w swojej pamięci danych następujących danych identyfikujących przyrząd

rejestrujący:

- nazwa producenta,
- adres producenta,
- numer części,
- numer fabryczny,
- numer wersji oprogramowania,
- data instalacji wersji oprogramowania,
- rok produkcji urządzenia,
- numer homologacji.

076 Dane identyfikujące przyrząd rejestrujący są rejestrowane i zapisywane w pamięci tylko raz i tylko przez producenta przyrządu rejestrującego, z wyłączeniem danych dotyczących oprogramowania i numeru homologacji, które mogą zmieniać się w przypadku aktualizacji oprogramowania.

12.1.2. *Dane identyfikujące czujnik ruchu*

077 Czujnik ruchu umożliwia przechowywanie w swojej pamięci następujących danych identyfikujących:

- nazwa producenta,
- numer części,
- numer fabryczny,
- numer homologacji,
- identyfikator wbudowanego elementu zabezpieczenia (np. numer części wewnętrznego chipu/procesora),
- identyfikator systemu operacyjnego (np. numer wersji oprogramowania).

078 Dane identyfikujące czujnik ruchu są rejestrowane i zapisywane w czujniku ruchu tylko raz i tylko przez producenta czujnika ruchu.

079 Przyrząd rejestrujący umożliwia przechowywanie w swojej pamięci danych następujących danych identyfikujących sparowany czujnik ruchu:

- numer fabryczny,
- numer homologacji,
- data pierwszego sparowania.

12.2. **Elementy zabezpieczenia**

080 Urządzenie rejestrujące umożliwia przechowywanie w pamięci następujących danych dotyczących elementów zabezpieczenia:

- europejski klucz publiczny,
- certyfikat Państwa Członkowskiego,
- certyfikat urządzenia,
- klucz prywatny urządzenia.

Elementy zabezpieczenia urządzenia rejestrującego wpisuje

producent przyrządu rejestrującego.

12.3. **Dane rejestrowane przy wkładaniu i wyjmowaniu karty kierowcy**

081 Przy każdym cyklu wkładania/wyjmowania karty kierowcy lub warsztatowej do urządzenia, urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych następujące informacje:

- nazwisko i imię(imiona) posiadacza karty zapisane na karcie,
- numer karty, Państwo Członkowskie, które wydało kartę i datę ważności zapisane na karcie,
- datę i godzinę włożenia karty,
- stan licznika kilometrów przy wkładaniu karty,
- szczelinę czytnika, do której karta jest wkładana,
- datę i godzinę wyjęcia karty,
- stan licznika kilometrów przy wyjęciu karty,
- następujące informacje o poprzednim pojeździe używanym przez kierowcę, zapisane na karcie:
 - numer VRN i Państwo Członkowskie rejestracji,
 - datę i godzinę wyjęcia karty,
- wskaźnik stanu pokazujący, czy przy wkładaniu karty posiadacz karty wprowadził ręcznie informacje o wykonywaniu czynności.

082 Pamięć danych wystarcza do przechowywania tych danych przez przynajmniej 365 dni.

083 W przypadku zapelnienia pamięci danych nowe dane zastępują najstarsze dane.

12.4. **Dane dotyczące czynności kierowcy**

084 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych za każdym razem, kiedy następuje zmiana czynności kierowcy i/lub współkierowcy, i/lub za każdym razem, kiedy następuje zmiana stanu prowadzenia pojazdu, i/ lub za każdym razem, kiedy następuje włożenie lub wyjęcie karty kierowcy lub karty warsztatowej:

- stan prowadzenia pojazdu (ZAŁOGA, JEDEN KIEROWCA),
- kartę w szczelinie czytnika (KIEROWCA, WSPÓŁKIEROWCA),
- status karty w odpowiedniej szczelinie czytnika kart (WŁOŻONA, NIEWŁOŻONA) (patrz uwaga),
- czynność (PROWADZENIE, DYSPOZYCYJNOŚĆ, PRACA, PRZERWA/ODPOCZYNEK),
- datę i godzinę zmiany.

Uwaga: WŁOŻONA oznacza, że do szczeliny jest włożona ważna karta kierowcy lub warsztatowa. NIEWŁOŻONA oznacza sytuację przeciwną, tzn. że do szczeliny nie jest włożona ważna karta

kierowcy lub warsztatowa (np. włożona jest karta firmowa lub brak karty).

Uwaga: Dane dotyczące czynności ręcznie wprowadzone przez kierowcę nie są rejestrowane w pamięci danych.

085 Pamięć danych wystarcza do przechowywania danych dotyczących czynności kierowcy przez przynajmniej 365 dni.

086 W przypadku zapelnienia pamięci danych nowe dane zastępują najstarsze dane.

12.5. **Miejsca rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy**

087 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych za każdym razem gdy współkierowca wprowadza miejsce rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy:

- gdy dotyczy, numer karty (współ-)kierowcy i Państwo Członkowskie, które wydało kartę,
- datę i godzinę wprowadzenia danych (lub datę/godzinę odnoszące się do wpisu, jeżeli wpisu dokonano w ramach procedury ręcznego wprowadzania danych),
- typ wpisu (rozpoczęcia lub zakończenia, status wpisu),
- wprowadzone kraj i region,
- stan licznika kilometrów.

088 Pamięć danych wystarcza do przechowywania danych dotyczących rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy przez przynajmniej 365 dni (przy założeniu, że jeden kierowca wprowadza dwa zapisy dziennie).

089 W przypadku zapelnienia pamięci danych nowe dane zastępują najstarsze dane.

12.6. **Dane dotyczące licznika kilometrów**

090 Urządzenie rejestrujące rejestruje w swojej pamięci danych stan licznika kilometrów i odpowiadającą datę o północy każdego dnia kalendarzowego.

091 Pamięć danych wystarcza do przechowywania danych dotyczących stanu licznika o północy przez przynajmniej 365 dni kalendarzowych.

092 W przypadku zapelnienia pamięci danych nowe dane zastępują dane najstarsze.

12.7. **Dane szczegółowe dotyczące prędkości**

093 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych prędkość chwilową pojazdu wraz z datą i godziną, rejestrowane co sekundę za okres przynajmniej ostatnich 24 godzin, w których pojazd był w ruchu.

12.8. **Dane dotyczące zdarzeń**

Do celów niniejszego punktu czas rejestruje się z rozdzielczością jednej sekundy.

094 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych następujące dane dla każdego zdarzenia wykrytego zgodnie z poniższymi zasadami gromadzenia danych:

Zdarzenie	Zasady gromadzenia danych	Dane rejestrowane dla zdarzenia
Konflikt kart	- 10 ostatnich zdarzeń.	- data i godzina rozpoczęcia zdarzenia, - data i godzina zakończenia zdarzenia, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, dla obu kart powodujących konflikt.
Prowadzenie prawidłowej karty bez	- najdłużej trwające zdarzenie dla każdego 10 ostatnich dni od zaistnienia zdarzenia. - pięć najdłużej trwających zdarzeń w okresie ostatnich 365 dni.	- data i godzina rozpoczęcia zdarzenia, - data i godzina zakończenia zdarzenia, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, dla obu kart powodujących konflikt. - liczba podobnych zdarzeń w tym dniu.
Włożenie karty podczas jazdy	- ostatnie zdarzenie dla każdego 10 ostatnich dni od zaistnienia zdarzenia.	- data i godzina zdarzenia, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, - liczba podobnych zdarzeń w tym dniu.
Sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo	- 10 ostatnich zdarzeń.	- data i godzina włożenia karty, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, - dane dotyczące ostatniej sesji odczytane z karty: - data i godzina włożenia karty, - numer VRN i Państwo Członkowskie rejestracji.

Przekroczenie prędkości ⁽¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> - najpoważniejsze zdarzenie dla każdego z 10 ostatnich dni od zaistnienia zdarzenia (tzn. zdarzenie o najwyższej, przeciętnej prędkości), - pięć najpoważniejszych zdarzeń w okresie ostatnich 365 dni. - pierwsze zdarzenie zaistniałe po ostatniej kalibracji. 	<ul style="list-style-type: none"> - data i godzina rozpoczęcia zdarzenia, - data i godzina zakończenia zdarzenia, - maksymalna prędkość pomierzona w czasie zdarzenia, - średnia arytmetyczna prędkość pomierzona w czasie zdarzenia, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę kierowcy, (gdy dotyczy), - liczba podobnych zdarzeń w tym dniu.
Przerwa zasilania ⁽²⁾	<ul style="list-style-type: none"> - najdłużej trwające zdarzenie dla każdego z 10 ostatnich dni od zaistnienia zdarzenia, - pięć najdłużej trwających zdarzeń w okresie ostatnich 365 dni. 	<ul style="list-style-type: none"> - data i godzina rozpoczęcia zdarzenia, - data i godzina zakończenia zdarzenia, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, dla każdej karty włożonej na początku i/lub po zakończeniu zdarzenia, - liczba podobnych zdarzeń w tym dniu.
Błąd danych dotyczących ruchu	<ul style="list-style-type: none"> - najdłużej trwające zdarzenie dla każdego z 10 ostatnich dni od zaistnienia zdarzenia. - pięć najdłużej trwających zdarzeń w okresie ostatnich 365 dni. 	<ul style="list-style-type: none"> - data i godzina rozpoczęcia zdarzenia, - data i godzina zakończenia zdarzenia - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, dla każdej karty włożonej na początku i/lub po zakończeniu zdarzenia, - liczba podobnych zdarzeń w tym dniu.
Konflikt ruchowy pojazdu	<ul style="list-style-type: none"> - najdłuższe zdarzenie w każdym z ostatnich 10 dni ich występowania - 5 najdłuższych zdarzeń w ciągu ostatnich 365 dni. 	<ul style="list-style-type: none"> - data i godzina początku zdarzenia, - data i godzina końca zdarzenia, - typ karty, numer karty i państwo członkowskie wydające kartę dla każdej

		karty wprowadzonej na początku lub po zakończeniu zdarzenia, - liczba podobnych zdarzeń w tym dniu.
Próba naruszenia zabezpieczenia	- 10 ostatnich zdarzeń wg typu zdarzenia.	- data i godzina rozpoczęcia zdarzenia, - data i godzina zakończenia zdarzenia, (gdy dotyczy), - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, dla każdej karty włożonej na początku i/lub po zakończeniu zdarzenia, - typ zdarzenia.

095 ⁽¹⁾ Urządzenie rejestrujące rejestruje również i przechowuje w swojej pamięci danych:

- datę i godzinę ostatniej KONTROLI PRZEKROCZENIA PRĘDKOŚCI,
- datę i godzinę pierwszego przekroczenia prędkości po tej KONTROLI PRZEKROCZENIA PRĘDKOŚCI,
- liczbę zdarzeń przekroczenia prędkości od ostatniej KONTROLI PRZEKROCZENIA PRĘDKOŚCI.

⁽²⁾ Dane te mogą być rejestrowane tylko po przywróceniu zasilania, godziny mogą być znane z dokładnością do minuty.

12.9. **Dane dotyczące usterek**

Do celów niniejszego pkt czas rejestruje się z rozdzielczością jednej sekundy.

096A menetíró készülék az adatmemóriájában megkísérli rögzíteni és tárolni a következő tárolási szabályok szerint észlelt valamennyi hibát:

Usterka	Zasady gromadzenia danych	Dane rejestrowane dla usterki
Uszkodzenie karty	- 10 ostatnich uszkodzeń karty kierowcy	- data i godzina rozpoczęcia usterki, - data i godzina zakończenia usterki, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które

		wydało kartę.
Usterki urządzenia rejestrującego	<ul style="list-style-type: none"> - 10 ostatnich usterek dla każdego typu usterki - pierwsza usterka po ostatniej kalibracji 	<ul style="list-style-type: none"> - data i godzina rozpoczęcia usterki, - data i godzina rozpoczęcia usterki, - typ usterki, - typ karty, numer karty i Państwo Członkowskie, które wydało kartę, dla każdej karty włożonej na początku i/lub po zakończeniu usterki.

12.10. **Dane kalibracyjne**

097 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci dane dotyczące:

- parametrów kalibracyjnych znanych w momencie aktywacji,
- pierwszej kalibracji po aktywacji urządzenia,
- pierwszej kalibracji w obecnym pojeździe (identyfikowanym numerem VIN),
- pięciu ostatnich kalibracji, (jeżeli w czasie jednego dnia jest kilka kalibracji, zapamiętuje się tylko jedną, ostatnią z tego dnia).

098 Przy każdej z tych kalibracji rejestruje się następujące dane:

- rodzaj kalibracji (aktywacja, pierwsza instalacja, instalacja, przegląd okresowy),
- nazwa (nazwisko) i adres warsztatu,
- numer karty warsztatowej, Państwo Członkowskie wydające kartę i data ważności karty,
- identyfikacja pojazdu,
- parametry uaktualnione lub potwierdzone: w, k, l, rozmiar opon, nastawy urządzenia ograniczenia prędkości, licznik kilometrów (wartości stare i nowe), data i godzina (wartości stare i nowe).

099 Czujnik ruchu rejestruje i przechowuje w swojej pamięci następujące dane instalacyjne czujnika ruchu:

- pierwsze sparowanie z VU (data, godzina, numer homologacji VU, numer fabryczny VU),
- ostatnie sparowanie z VU (data, godzina, numer homologacji VU, numer fabryczny VU).

12.11. **Dane dotyczące regulacji czasu**

100 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci

następujące dane:

- ostatnia regulacja czasu,
- pięć największych regulacji czasu od ostatniej kalibracji, wykonane w trybie kalibracyjnym, poza ramami regularnej kalibracji (definicja f).

101 Przy każdej z tych regulacji czasu rejestruje się następujące dane:

- data i godzina, stara wartość,
- data i godzina, nowa wartość,
- nazwa (nazwisko) i adres warsztatu,
- numer karty warsztatowej, Państwo Członkowskie wydające kartę i data ważności karty.

12.12. **Dane dotyczące kontroli**

102 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych następujące dane dotyczące ostatnich 20 czynności kontrolnych:

- data i godzina kontroli,
- numer karty kontrolnej i Państwo Członkowskie wydające kartę,
- typ kontroli (wyświetlanie i/lub drukowanie i/lub wczytywanie danych z VU i/lub wczytywanie danych z karty).

103 W przypadku wczytywania danych rejestruje się także daty najbardziej oddalonych w czasie i najświeższych dni, z których dane są wczytywane.

12.13. **Dane dotyczące blokad firmowych**

104 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci następujące dane dotyczące 255 ostatnich blokad firmowych.

- data i godzina założenia blokady,
- data i godzina zdjęcia blokady,
- numer karty firmowej i państwo członkowskie wydające kartę,
- nazwa i adres firmy.

Dane wcześniej zabezpieczone przez blokadę usuniętą z pamięci z powodu powyższego ograniczenia traktuje się jako niezabezpieczone.

12.14. **Dane dotyczące wczytywania danych**

105 Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych następujące dane dotyczące ostatniego wczytywania danych z pamięci urządzenia na nośnik zewnętrzny, wykonanego w trybie firmowym lub kalibracyjnym:

- data i godzina wczytania danych,
- numer karty firmowej lub warsztatowej, Państwo Członkowskie wydające kartę,

- nazwa (nazwisko) firmy lub warsztatu.

12.15. **Dane dotyczące warunków szczególnych**

105a Urządzenie rejestrujące rejestruje i przechowuje w swojej pamięci danych następujące dane dotyczące stanów szczególnych:

- data i godzina wprowadzenia danych,
- typ stanu szczególnego.

105b Pamięć danych przechowuje dane dotyczące stanów szczególnych przez przynajmniej 365 dni (przy założeniu, że przeciętnie otwiera się i zamyka jeden stan dziennie). W przypadku zapelnienia pamięci danych nowe dane zastępują dane najstarsze.

13. **Odczyt kart do tachografów**

106 Urządzenie rejestrujące umożliwia odczyt z kart do tachografów, gdzie stosowne, danych niezbędnych do:

- rozpoznania typu karty, posiadacza karty, wcześniej używanego pojazdu, daty i godziny ostatniego wyjęcia karty i czynności wybranej dla tego czasu,
- sprawdzenia czy ostatnia sesja karty jest prawidłowo zamknięta,
- wyliczenia dla kierowcy: nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu, skumulowanego czasu przerwy i skumulowanego czasu prowadzenia za poprzedni i obecny tydzień,
- wydrukowania żądanych wydruków związanych z danymi zarejestrowanymi na karcie kierowcy,
- przesłania danych z karty kierowcy do zewnętrznego nośnika.

107 W przypadku błędu odczytu urządzenie rejestrujące maksymalnie trzykrotnie powtarza to samo polecenie odczytu i w przypadku gdy odczyt nadal nie jest możliwy, uznaje kartę za uszkodzoną i nieważną.

14. **Rejestrowanie i przechowywanie danych na kartach do tachografów**

108 Urządzenie rejestrujące ustawia "dane sesji karty" na karcie kierowcy lub warsztatowej bezpośrednio po włożeniu karty.

109 Urządzenie rejestrujące aktualizuje dane zapisane na ważnej karcie kierowcy, warsztatowej i/lub kontrolnej wprowadzając wszystkie niezbędne dane odnośnie do okresu, w którym karta pozostaje włożona i odnośnie do posiadacza karty. Dane, które są przechowywane na tych kartach, określono w rozdziale IV.

109a Urządzenie rejestrujące aktualizuje dane dotyczące czynności kierowcy i umiejscowienia (określone w rozdziale IV, pkt 5.2.5 i 5.2.6), zapisane na ważnej karcie kierowcy i/lub warsztatowej, wpisując dane dotyczące czynności i umiejscowienia wprowadzone

ręcznie przez posiadacza karty.

109b Zdarzenie "Konflikt ruchowy pojazdu" nie jest zapisywane na karcie kierowcy ani na karcie warsztatowej.

110 Aktualizacja kart do tachografów odbywa się w taki sposób, że gdy trzeba i biorąc pod uwagę rzeczywistą zdolność gromadzenia danych, najświeższe dane zastępują dane najstarsze.

111 W przypadku błędu zapisu urządzenie rejestrujące maksymalnie trzykrotnie powtarza to samo polecenie zapisu i w przypadku gdy zapis nadal nie jest możliwy, uznaje kartę za uszkodzoną i nieważną.

112 Przed oddaniem karty kierowcy i po zapisaniu na karcie wszystkich stosownych danych urządzenie rejestrujące zeruje dane sesji karty.

15. Wyświetlanie

113 Wyświetlacz umożliwia wyświetlanie przynajmniej 20 znaków.

114 Znaki mają przynajmniej 5 mm wysokości i 3,5 mm szerokości.

114a Wyświetlacz umożliwia wyświetlanie znaków określonych w dodatku 1 rozdział 4 "Zestawy znaków". Wyświetlacz może wyświetlać uproszczone glify (np. znaki z akcentami można wyświetlać bez akcentu, a małe litery może wyświetlać jako duże)

115 Wyświetlacz ma nieoślepiające oświetlenie.

116 Wskazania są widoczne spoza urządzenia rejestrującego.

117 Urządzenie rejestrujące pokazuje:

- informacje standardowe,
- informacje związane z ostrzeżeniami,
- informacje związane z dostępem do menu,
- inne informacje, których zażąda użytkownik.

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

118 Wyświetlacz urządzenia rejestrującego używa piktogramów lub kombinacji piktogramów pokazanych w dodatku 3. Dopuszcza się także dodatkowe piktogramy lub kombinacje piktogramów, jeżeli są one łatwe do odróżnienia od wymaganych piktogramów lub kombinacji piktogramów.

119 Gdy pojazd jest w ruchu wyświetlacz jest stale włączony.

120 Urządzenie rejestrujące może gasić wyświetlacz automatycznie lub umożliwiać gaszenie ręczne, gdy pojazd nie jest w ruchu.

Format obrazowania określono w dodatku 5.

15.1. **Informacje na wyświetlaczu w warunkach normalnych**

121 Gdy nie istnieje potrzeba wyświetlania żadnych innych informacji,

urządzenie rejestrujące domyślnie wyświetla następujące informacje:

- czas lokalny (wynik czasu UTC + przesunięcia wprowadzonego przez kierowcę),
- tryb pracy,
- bieżącą czynność kierowcy i bieżącą czynność współkierowcy.

Informacje odnoszące się do kierowcy:

- jeżeli jego bieżącą czynnością jest PROWADZENIE, jego bieżący nieprzerwany czas prowadzenia pojazdu i jego bieżący skumulowany czas przerwy,
- jeżeli jego bieżącą czynnością nie jest PROWADZENIE, bieżący czas trwania tej czynności (od momentu wybrania) i jego bieżący skumulowany czas przerwy.

122 Prezentacja informacji odnoszących się do każdego kierowcy jest wyraźna, prosta i jednoznaczna. W przypadku gdy informacji odnoszących się do kierowcy i współkierowcy nie można wyświetlić w tym samym czasie, urządzenie rejestrujące pokazuje domyślnie informacje odnoszące się do kierowcy i pozwala użytkownikowi wyświetlić informacje odnoszące się do współkierowcy.

123 W przypadku gdy wyświetlacz nie pozwala na domyślne pokazywanie trybu pracy, to przy zmianie trybu pracy urządzenie rejestrujące przez krótki czas pokazuje nowy tryb pracy.

124 Przy wkładaniu karty urządzenie rejestrujące przez krótki czas pokazuje nazwisko jej posiadacza.

124a W przypadku rozpoczętego stanu "POZA ZAKRESEM", na wyświetlaczu, w warunkach normalnych, muszą być informacje w postaci stosownego piktogramu wskazujące, że stan taki jest rozpoczęty (dopuszcza się, że w tym samym czasie nie jest pokazywana bieżąca czynność kierowcy).

15.2. **Ostrzeżenia**

125 Przy wyświetlaniu ostrzeżeń urządzenie rejestrujące korzysta przede wszystkim z piktogramów pokazanych w dodatku 3, gdy trzeba uzupełnić informacjami w postaci kodów liczbowych. Można też dodać wyszczególnienie słowne w preferowanym języku kierowcy.

15.3. **Dostęp do menu**

126 Urządzenie rejestrujące udostępnia niezbędne polecenia poprzez odpowiednie menu.

15.4. **Inne informacje**

127 Na żądanie możliwe jest selektywne wyświetlanie:

- daty i godziny UTC oraz przesunięcia czasu lokalnego,

- treści każdego z sześciu wydruków w takim samym formacie jak wydruki,
- nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu i skumulowanego czasu przerwy kierowcy,
- nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu i skumulowanego czasu przerwy współkierowcy,
- skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu kierowcy za poprzedni i bieżący tydzień,
- skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu współkierowcy za poprzedni i bieżący tydzień.

Opcjonalnie:

- bieżącego czasu trwania czynności współkierowcy (od momentu wybrania),
- skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu kierowcy za bieżący tydzień,
- skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu kierowcy za bieżący dzienny okres pracy,
- skumulowanego czasu prowadzenia pojazdu współkierowcy za bieżący dzienny okres pracy.

128 Treść wydruku jest wyświetlana sekwencyjnie wiersz po wierszu. Jeżeli w szerokości wyświetlacza mieści się mniej niż 24 znaki, użytkownik ma dostęp do pełnej informacji np. w kilku wierszach, przy pomocy przewijania, itp. Wiersze wydruku przeznaczone na ręczne adnotacje można pominąć na wyświetlaczu.

16. Drukowanie

129 Urządzenie rejestrujące umożliwi drukowanie sześciu określonych poniżej wydruków, na podstawie informacji zgromadzonych w pamięci urządzenia i/lub na kartach do tachografów:

- wydruk dzienny czynności kierowcy z karty,
- wydruk dzienny czynności kierowcy z przyrządu rejestrującego,
- wydruk zdarzeń i usterek z karty,
- wydruk zdarzeń i usterek z przyrządu rejestrującego,
- wydruk danych technicznych,
- wydruk przekroczenia prędkości.

Szczegóły formatu i treści tych wydruków określono w dodatku 4.

Na zakończenie wydruków mogą być umieszczane informacje dodatkowe.

Urządzenie rejestrujące może wykonywać także dodatkowe wydruki, jeżeli są one łatwe do odróżnienia od sześciu, określonych powyżej wydruków.

130 "Wydruk dzienny czynności kierowcy z karty" i "wydruk zdarzeń i

usterek z karty" dostępne są jedynie wtedy, gdy do urządzenia rejestrującego włożona jest karta kierowcy lub karta warsztatowa. Przed uruchomieniem drukowania urządzenie rejestrujące aktualizuje dane przechowywane na stosownej karcie.

131W celu sporządzenia "wydruku dziennego czynności kierowcy z karty" lub "wydruku zdarzeń i usterek z karty" urządzenie rejestrujące:

- automatycznie wybiera kartę kierowcy lub kartę warsztatową, jeżeli tylko jedna z tych kart jest włożona do urządzenia rejestrującego,
- albo umożliwia wybór karty źródłowej albo wybiera kartę znajdującą się w szczelinie karty kierowcy, jeżeli obie te karty włożone są do urządzenia rejestrującego.

132Drukarka drukuje 24 znaki w wierszu.

133Drukowane znaki mają wymiary przynajmniej 2,1 mm wysokości i 1,5 mm szerokości.

133a Drukarka umożliwia drukowanie znaków określonych w dodatku 1 rozdział 4 "Zestawy znaków"

134Konstrukcja drukarki umożliwia sporządzanie wydruków z rozdzielczością eliminującą niejednoznaczność przy odczycie.

135Wydruki zachowują wymiary i treść w warunkach normalnej wilgotności (10 do 90 %) i temperatury.

136Papier do wydruków używany w urządzeniu rejestrującym ma odpowiedni znak homologacji typu i oznakowanie typu (typów) urządzenia rejestrującego, w którym może być używany.

136a Wydruki są łatwe do odczytania i rozróżnienia, gdy są przechowywane w normalnych warunkach przechowywania pod względem natężenia oświetlenia, wilgotności i temperatury, przez okres przynajmniej dwóch lat.

136b Papier do wydruków jest zgodny co najmniej ze specyfikacjami testów podanymi na stronie internetowej laboratorium wyznaczonego do przeprowadzenia badań interoperacyjności zgodnie z wymaganiami 278.

136c Modyfikacja lub aktualizacja specyfikacji opisanych w powyższym punkcie ma miejsce jedynie po konsultacji wyznaczonego laboratorium z producentem przyrządów rejestrujących tachografów cyfrowych posiadających homologację typu w porozumieniu z organami właściwymi dla homologacji typu.

137Na wydruku można umieścić ręcznie adnotacje, takie jak podpis kierowcy.

138Urządzenie rejestrujące obsługuje zdarzenia "brak papieru" w

czasie drukowania, a po założeniu papieru, uruchamia drukowanie od początku wydruku lub kontynuuje drukowanie i umieszcza jednoznaczne odniesienie do części wcześniej wydrukowanej.

17. Ostrzeżenia

- 139 Urządzenie rejestrujące ostrzega kierowcę o wykryciu zdarzenia i/lub usterki.
- 140 Ostrzeżenie o przerwie zasilania może być opóźnione do czasu przywrócenia zasilania.
- 141 Urządzenie rejestrujące ostrzega kierowcę na 15 minut przed przekroczeniem i w momencie przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu.
- 142 Ostrzeżenia są wizualne. Dopuszcza się ostrzeżenia akustyczne dodatkowo do ostrzeżeń wizualnych.
- 143 Ostrzeżenia wizualne są łatwo rozpoznawalne przez użytkownika, znajdują się w polu widzenia kierowcy i są łatwe do odczytania tak w dzień jak i w nocy.
- 144 Ostrzeżenia wizualne mogą być emitowane bezpośrednio przez urządzenie rejestrujące i/lub zdalnie od urządzenia rejestrującego.
- 145 W tym ostatnim przypadku są oznaczone symbolem "T".
- 146 Ostrzeżenia trwają przez przynajmniej 30 sekund, chyba że są potwierdzone przez użytkownika poprzez wciśnięcie dowolnego przycisku w urządzeniu rejestrującym. To pierwsze potwierdzenie nie kasuje informacji o przyczynie ostrzeżenia omówionej w następnym punkcie.
- 147 Urządzenie rejestrujące wyświetla informację o przyczynie ostrzeżenia, aż do momentu potwierdzenia przez użytkownika przy pomocy specjalnego przycisku lub polecenia urządzenia rejestrującego.
- 148 Dopuszcza się dodatkowe ostrzeżenia, pod warunkiem że nie są mylące dla kierowców w odniesieniu do wcześniej zdefiniowanych ostrzeżeń.

18. Przesyłanie danych do nośnika zewnętrznego

- 149 Urządzenie rejestrujące umożliwia przesyłanie, na żądanie, danych ze swojej pamięci danych lub karty kierowcy do zewnętrznego nośnika poprzez gniazdo kalibracji/wczytywania danych. Przed przesłaniem danych urządzenie rejestrujące aktualizuje dane zgromadzone na stosownej karcie.
- 150 Dodatkowo i opcjonalnie, urządzenie rejestrujące może w trybie pracy i po dokonaniu uwierzytelnienia przysyłać dane poprzez inne gniazdo do firmy upoważnionej do korzystania z tego kanału. W takim przypadku do tak przesyłanych danych stosuje się prawa

dostępu obowiązujące dla trybu firmowego.

151 Przesyłanie danych nie może zmieniać ani usuwać jakichkolwiek zgromadzonych danych.

Specyfikacje elektrycznego interfejsu dla gniazda kalibracji/wczytywania danych znajdują się w dodatku 6.

Protokoły przesyłania danych znajdują się w dodatku 7.

19. Wyjście danych dla dodatkowych urządzeń zewnętrznych

152 Jeżeli w urządzeniu rejestrującym nie ma funkcji wyświetlania prędkości i/lub licznika kilometrów, urządzenie rejestrujące dostarcza sygnał(-y) wyjściowy umożliwiający wyświetlenia prędkości pojazdu (prędkościomierz) i/lub całkowitej drogi przebytej przez pojazd (licznik kilometrów).

153 Przyrząd rejestrujący umożliwia też wyprowadzanie następujących danych poprzez odpowiednie, dedykowane łącze szeregowo niezależnie od opcjonalnego przyłączenia szyny CAN (norma ISO 11898 Pojazdy drogowe - Wymiana cyfrowych informacji - Szybka sieć obszaru kontroli CAN), umożliwiającego innym urządzeniom elektrycznym zainstalowanym w pojeździe przetwarzane następujących danych:

- aktualnej daty i godziny UTC,
- prędkości pojazdu,
- całkowitej drogi przebytej przez pojazd (licznik kilometrów),
- bieżąco wybranej czynności kierowcy i współkierowcy,
- informacji czy w szczelinach karty kierowcy i współkierowcy jest aktualnie włożona karta do tachografów i (gdy dotyczy) informacje identyfikacyjne odpowiednich kart (numer karty i Państwo Członkowskie wydające kartę).

Ten wykaz minimum można rozszerzyć o inne dane.

Przy włączonym zapłonie pojazdu dane te udostępniane są nieprzerwanie. Przy wyłączonym zapłonie pojazdu na odpowiednich wyjściach generowane są dane przynajmniej przy każdej zmianie czynności kierowcy lub współkierowcy i/lub włożeniu lub wyjęciu karty do tachografów. W przypadku gdy przy wyłączonym zapłonie wyprowadzanie danych jest zablokowane, dane te zostają udostępnione ponownie z chwilą włączenia zapłonu pojazdu.

20. Kalibracja

154 Funkcja kalibracji umożliwia:

- automatyczne sparowanie czujnika ruchu z VU,
- cyfrowe dostosowanie stałej urządzenia rejestrującego (k) do współczynnika charakterystycznego pojazdu (w) (pojazdy

mające dwa lub więcej przełożeń osi posiadają urządzenie przełączające, które automatycznie dopasowuje te różne przełożenia do przełożenia, dla którego urządzenie jest dostosowane w tym pojeździe),

- regulację (bez ograniczenia) bieżącego czasu,
- regulację bieżącego wskazania licznika kilometrów,
- aktualizację danych identyfikacyjnych czujnika ruchu zapisanych w pamięci danych,
- aktualizację lub potwierdzenie innych parametrów używanych przez urządzenie rejestrujące: identyfikacja pojazdu, w, l, rozmiar opon i ustawienie urządzenia ograniczenia prędkości, (gdy dotyczy).

155 Parowanie czujnika ruchu z VU obejmuje przynajmniej:

- aktualizację danych instalacyjnych czujnika ruchu zapisanych w pamięci czujnika ruchu, (gdy trzeba),
- skopiowanie z czujnika ruchu do pamięci danych VU niezbędnych danych identyfikacyjnych czujnika ruchu.

156 Funkcja kalibracji umożliwia wprowadzanie niezbędnych danych poprzez gniazdo kalibracji/wczytywania danych zgodnie z protokołem kalibracji zdefiniowanym w dodatku 8. Funkcja kalibracji może także pozwalać na wprowadzanie niezbędnych danych poprzez inne gniazda.

21. Regulacja czasu

157 Funkcja regulacji czasu umożliwia regulację bieżącego czasu w granicach maksymalnie jednej minuty, w nie mniej niż siedmiodniowych odstępach czasu.

158 W trybie kalibracyjnym funkcja regulacji czasu umożliwia regulację bieżącego czasu bez ograniczenia.

22. Charakterystyki pracy

159 Przyrząd rejestrujący zachowuje pełną funkcjonalność w zakresie temperatur - 20 do 70 °C a czujnik ruchu w zakresie temperatur - 40 do 135 °C. Zawartość pamięci danych jest zachowana w temperaturach do - 40 °C.

160 Urządzenie rejestrujące zachowuje pełną funkcjonalność w zakresie wilgotności 10 do 90 %.

161 Urządzenie rejestrujące jest zabezpieczone przed przepięciami, odwróceniem biegunowości zasilania i zwarciami.

161a Czujniki ruchu:

- reagują na pole magnetyczne, które zakłóca wykrywanie ruchu pojazdu. W takich okolicznościach przyrząd rejestrujący zarejestruje i zapisze w pamięci usterkę czujnika (wymaganie

070) lub

posiadają czujnik, który jest chroniony przed polami magnetycznymi lub odporny na nie.

162Urządzenie rejestrujące spełnia wymagania dyrektywy Komisji 95/54/WE z dnia 31 października 1995 r.⁽⁹⁾ dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Rady 72/245/EWG⁽¹⁰⁾ odnoszącą się do kompatybilności elektromagnetycznej i jest zabezpieczone przed rozładowania elektrostatycznymi i stanami przejściowymi.

23. Materiały

163Wszystkie części składowe urządzenia rejestrującego są wykonane z materiałów o wystarczającej stabilności i wytrzymałości mechanicznej oraz stabilnych właściwościach elektrycznych i magnetycznych.

164Dla normalnych warunków eksploatacji wszystkie części wewnętrzne urządzeń są zabezpieczone przed wilgocią i pyłem.

165Przyrząd rejestrujący spełnia wymagania klasy ochrony IP 40 a czujnik spełnia wymagania klasy ochrony IP 64 zgodnie z normą IEC 529.

166Urządzenie rejestrujące spełnia odpowiednie wymagania techniczne odnoszące się do ergonomii rozwiązania.

167Urządzenie rejestrujące jest zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.

24. Oznakowania

168Jeżeli urządzenie rejestrujące pokazuje stan licznika kilometrów i prędkość, na jego wyświetlaczu widoczne są następujące informacje:

- przy liczbie pokazującej odległość, jednostka miary odległości wskazana skrótem "km",
- przy liczbie pokazującej prędkość, wpis "km/h".

Urządzenie rejestrujące może być przełączane na wskazywanie prędkości w milach na godzinę, w takim przypadku jednostka pomiaru prędkości jest wskazana skrótem "mph".

169Do każdego odrębnego elementu urządzenia rejestrującego jest przymocowana tabliczka zawierająca następujące informacje:

- nazwa (nazwisko) i adres producenta urządzenia,
- numer części producenta i rok produkcji urządzenia,
- numer fabryczny urządzenia,
- znak homologacji typu dla urządzenia.

170Jeżeli dostępna powierzchnia nie wystarcza do pokazania wszystkich opisanych powyżej informacji, to na plakietce znajduje się przynajmniej: nazwa producenta lub jego logo i numer części.

IV. WYMAGANIA KONSTRUKCYJNE I FUNKCJONALNE KART DO TACHOGRAFÓW

1. Dane widzialne

Na awersie znajdują się:

171 Wyrażenie "Karta kierowcy" lub "Karta kontrolna", lub "Karta warsztatowa", lub "Karta firmowa" drukowane dużą czcionką w języku urzędowym lub językach Państwa Członkowskiego wydającego kartę, zgodnie z typem karty;

172 te same wyrazy w innych językach urzędowych Wspólnoty, wydrukowane w sposób stanowiący tło karty:

BG	KAPTA HA BODAYA	ĘІІŃĐІЄІŔ ĘŔĐŃŔ	ĘŔĐŃŔ ĆŔ ĘІІŃŔĀ Ć ІŔŃŃĐІЄЄĀ	ĘŔĐŃŔ ІŔ ĐĐĀĀĀĀŔ×
ES	TARJETA DEL CONDUCTOR	TARJETA DE CONTROL	TARJETA DEL CENTRO DE ENSAYO	TARJETA D EMPRESA
CS	KARTA ŘIDIČE	KONTROLNÍ KARTA	KARTA DÍLNÝ	KARTA POD
DA	FŘRERKORT	KONTROLKORT	VĀRKSTEDSKORT	VIRKSOMH
DE	FAHRERKARTE	KONTROLLKARTE	WERKSTATTKARTE	UNTERNEHM
ET	AUTOJUHI KAART	KONTROLLIJA KAART	TÖÖKOJA KAART	TÖÖANDJA
EL	KAPTA OΔHFOY	ĘĀŃŃĀ ĻĒĻ×ĐŃ	ĘĀŃŃĀ ĘĻІŃŃĐŃ ĀĐĘĒĒŪĪ	ĘĀŃŃĀ ĻĐĒ×ĻĒŃĀ
EN	DRIVER CARD	CONTROL CARD	WORKSHOP CARD	COMPANY
FR	CARTE DE CONDUCTEUR	CARTE DE CONTROLEUR	CARTE D'ATELIER	CARTE D'E
GA	CÁRTA TIOMÁNAÍ	CÁRTA STIÚRTHA	CÁRTA CEARDLAINNE	CÁRTA CO
IT	CARTA DEL CONDUCENTE	CARTA DI CONTROLLO	CARTA DELL'OFFICINA	CARTA DEL AZIENDA
LV	VADĪTĀJA KARTE	KONTROLKARTE	DARBNĪCAS KARTE	UZŅĀMUM
LT	VAIRUOTOJO KORTELĖ	KONTROLĖS KORTELĖ	DIRBTUVĖS KORTELĖ	ĀMONĖS K
HU	GÉPJÁRMŰVEZETŐI KÁRTYA	ELLENŐRI KÁRTYA	MŰHELYKÁRTYA	ŰZEMBENT KÁRTYA

MT	KARTA TAS-SEWWIEQ	KARTA TAL-KONTROLL	KARTA TAL-ISTAZZJON TATTESTIJET	KARTA TAL KUMPAÑIJI
NL	BESTUURDERS KAART	CONTROLEKAART	WERKPLAATSKAART	BEDRIJFSK
PL	KARTA KIEROWCY	KARTA KONTROLNA	KARTA WARSZTATOWA	KARTA PRZEDSIĘB
PT	CARTÃO DE CONDUTOR	CARTÃO DE CONTROLO	CARTÃO DO CENTRO DE ENSAIO	CARTÃO DI
RO	CARTELA CONDUCĂTORULUI AUTO	CARTELA DE CONTROL	CARTELA AGENTULUI ECONOMIC AUTORIZAT	CARTELA OPERATORULUI TRANSPORT
SK	KARTA VODIČA	KONTROLNÁ KARTA	DIELENSKÁ KARTA	PODNIKOV
SL	VOZNIKOVA KARTICA	KONTROLNA KARTICA	KARTICA PREIZKUŠEVALIŠČA	KARTICA P
FI	KULJETTAJAKORTTI	VALVONTAKORTTI	KORJAAMOKORTTI	YRITYSKOP
SV	FÖRARKORT	KONTROLLKORT	VERKSTADSKORT	FÖRETAGS

173 Nazwa Państwa Członkowskiego wydającego kartę (opcjonalnie);

174 znak odróżniający państwa członkowskiego wydającego kartę, wydrukowany w sposób kontrastujący na tle niebieskiego prostokąta, oraz otoczony przez 12 żółtych gwiazdek; znaki odróżniające są następujące:

B: Belgia

BG: Bułgaria

CZ: Republika Czeska

DK: Dania

D: Niemcy

EST: Estonia

GR: Grecja

E: Hiszpania

F: Francja

IRL: Irlandia

I: Włochy

CY: Cypr

LV: Łotwa

LT: Litwa

L: Luksemburg

H: Węgry
M: Malta
NL: Niderlandy
A: Austria
PL: Polska
P: Portugalia
RO: Rumunia
SLO: Słowenia
SK: Słowacja
FIN: Finlandia
S: Szwecja
UK: Zjednoczone Królestwo

175 Informacje szczególne dla wydanej karty, ponumerowane jak następuje:

	Karta kierowcy	Karta kontrolna	Karta firmowa lub warsztatowa
1.	Nazwisko kierowcy	Nazwa organu kontrolnego	Karta firmowa lub warsztatowa
2.	Imię(-ona) kierowcy	Nazwisko kontrolera, (gdy dotyczy)	Nazwisko posiadacza karty, (gdy dotyczy)
3.	Data urodzenia kierowcy	Imię(imiona) kontrolera, (gdy dotyczy)	Imię(imiona) posiadacza karty, (gdy dotyczy)
4.(a)	Data początku okresu ważności karty		
(b)	Data upływu ważności karty, (gdy dotyczy)		
(c)	Nazwa organu wydającego (może być umieszczona na odwrocie)		
(d)	Numer inny niż w pozycji 5, do celów administracyjnych (nieobowiązkowe)		
5.(a)	Numer prawa jazdy (dla daty wydania karty kierowcy)		
5.(b)	Numer karty		
6.	Zdjęcie kierowcy	Zdjęcie kontrolera (nieobowiązkowe)	-
7.	Podpis kierowcy	Podpis posiadacza karty (nieobowiązkowe)	
8.	Miejsce stałego zamieszkania	Adres pocztowy organu	Adres pocztowy firmy

	lub adres pocztowy posiadacza karty (nieobowiązkowe)	kontrolnego	lub warsztatu
--	--	-------------	---------------

176 Daty podaje się w formacie "dd/mm/rrrr" lub "dd.mm.rrrr" (dzień, miesiąc, rok);
na rewersie znajdują się:

177 Objaśnienia numerowanych pozycji znajdujących się na awersie karty;

178 Za szczególną, pisemną zgodą posiadacza karty, na karcie można dodatkowo umieścić informacje, które nie wiążą się z administrowaniem kartą, takie dodatkowe informacje w żaden sposób nie zmieniają sposobu używania danego modelu jako karty do tachografów.

grafika

179 Karty do tachografów drukuje się w następujących dominujących kolorach tła:

- karta kierowcy: biały,
- karta kontrolna: niebieski,
- karta warsztatowa: czerwony,
- karta firmowa: żółty.

180 Karty do tachografów mają przynajmniej następujące zabezpieczenia przed fałszowaniem:

- zabezpieczający wzór tła z drukowanym drobnym giloszem i tęczą,
- w obszarze zdjęcia zabezpieczający wzór tła i zdjęcia zachodzą na siebie,
- przynajmniej dwubarwną linię wykonaną techniką mikrodruku.

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

2. Zabezpieczenie

Celem systemu zabezpieczenia jest ochrona integralności i autentyczności danych wymienianych między kartami a urządzeniem rejestrującym, ochrona integralności i autentyczności danych wczytywanych z kart, umożliwienie niektórych czynności zapisu na kartach tylko urządzeniu rejestrującemu, uniemożliwienie fałszowania danych przechowywanych na kartach, uniemożliwienie fałszowania i wykrycie wszelkich prób fałszerstwa.

182 W celu osiągnięcia bezpieczeństwa systemu karty do tachografów

spełniają zdefiniowane dla kart do tachografów ogólne cele zabezpieczenia (dodatek 10).

183Karty do tachografów są odczytywane przy pomocy innych urządzeń, takich jak komputer osobisty.

3. **Normy**

184Karty do tachografów spełniają wymagania następujących norm:

- ISO/IEC 7810 Identyfikacja kart - charakterystyki fizyczne,
- ISO/IEC 7816 Identyfikacja kart - obwody drukowane z zespołami stykowymi:
 - Część 1: Charakterystyki fizyczne,
 - Część 2: Wymiary i rozmieszczenie styków,
 - Część 3: Sygnały elektryczne i Protokoły transmisji,
 - Część 4: Polecenia międzybranżowe dla wymiany danych,
 - Część 8: Polecenia międzybranżowe związane z bezpieczeństwem,
- ISO/IEC 10373 Identyfikacja kart - Metody badania.

4. **Wymagania środowiskowe i elektryczne**

185Karty do tachografów prawidłowo pracują w warunkach klimatycznych normalnie występujących na terytorium Wspólnoty, przynajmniej w zakresie temperatur od - 25 do + 70 °C ze sporadycznymi temperaturami szczytowymi do + 85 °C, przy czym "sporadyczny" oznacza nie dłużej niż 4 godziny jednorazowo i nie więcej niż 100 razy w okresie eksploatacji karty.

186Karty do tachografów prawidłowo pracują w zakresie wilgotności od 10 do 90 %.

187Karty do tachografów prawidłowo pracują przez okres pięciu lat, jeżeli są używane w warunkach określonych w warunkach środowiskowych i elektrycznych.

188W czasie pracy karty do tachografów spełniają wymagania dyrektywy Komisji 95/54/WE z dnia 31 października 1995 r.⁽¹¹⁾ odnoszącej się do kompatybilności elektromagnetycznej, i są zabezpieczone przed rozładowaniami elektrostatycznymi.

5. **Gromadzenie danych**

Do celów niniejszego pkt:

- czas jest rejestrowany z dokładnością do jednej minuty, chyba że ustalono inaczej,
- stany licznika kilometrów rejestruje się z dokładnością do jednego kilometra,
- prędkości rejestruje się z dokładnością do 1 km/godz.

Funkcje kart do tachografów, polecenia i struktury logiczne, spełnianie wymagań dotyczących gromadzenia danych

wyszczególniono w dodatku 2.

189W niniejszym punkcie określono minimalne zdolności gromadzenia danych dla różnych zbiorów danych aplikacyjnych. Karty do tachografów przekazują do urządzenia rejestrującego bieżącą zdolność gromadzenia danych dla tych zbiorów danych.

Wszelkie dodatkowe dane, jakie mogą być zapisywane na kartach do tachografów, odnoszące się do innych aplikacji ewentualnie obsługiwanych przez kartę, są zapisywane zgodnie z dyrektywą 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych⁽¹²⁾.

5.1. **Identyfikacja kart i bezpieczeństwo danych**

5.1.1. *Identyfikacja aplikacji*

190Karty do tachografów umożliwiają przechowywanie następujących danych identyfikujących aplikacje:

- identyfikacja aplikacji tachograficznej,
- identyfikacja typu karty do tachografów.

5.1.2. *Identyfikacja układu scalonego*

191Karty do tachografów umożliwiają przechowywanie następujących danych identyfikujących układ scalony (IC):

- numer fabryczny układu scalonego,
- oznaczenie fabryczne układu scalonego.

5.1.3. *Identyfikacja kart mikroprocesorowych*

192Karty do tachografów umożliwiają przechowywanie następujących danych identyfikujących kartę inteligentną:

- numer fabryczny karty (włącznie z numerem karty producenta),
- numer homologacji typu dla karty,
- identyfikacja instytucji dokonującej personalizacji kart (ID),
- wbudowany identyfikator,
- identyfikator układu scalonego.

5.1.4. *Zabezpieczenia*

193Karty do tachografów umożliwiają przechowywanie następujących danych dotyczących zabezpieczenia:

- europejski klucz publiczny,
- certyfikat Państwa Członkowskiego,
- certyfikat karty,
- klucz prywatny karty.

5.2. **Karta kierowcy**

5.2.1. *Identyfikacja karty*

194Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych

identyfikujących kartę:

- numer karty,
- Państwo Członkowskie wydające, nazwa organu wydającego, data wydania,
- data rozpoczęcia okresu ważności karty, data upływu ważności karty.

5.2.2. *Identyfikacja posiadacza karty*

195 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych identyfikujących posiadacza karty:

- nazwisko posiadacza karty,
- imię (imiona) posiadacza karty,
- data urodzenia,
- preferowany język.

5.2.3. *Dane dotyczące prawa jazdy*

196 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących prawa jazdy:

- Państwo Członkowskie wydające, nazwa organu wydającego,
- numer prawa jazdy (w dacie wydania karty).

5.2.4. *Dane dotyczące używanego pojazdu*

197 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie, dla każdego dnia kalendarzowego, w którym karta jest użyta, i dla każdego okresu używania danego pojazdu w tym dniu (okres używania obejmuje cały okres włożenia wyjęcia karty w danym pojeździe z punktu widzenia karty), następujących danych:

- data i godzina pierwszego użycia pojazdu (tj. pierwsze włożenie karty w tym okresie używania pojazdu lub 00:00, jeżeli okres używania trwał w tym czasie),
- stan licznika kilometrów o tej godzinie,
- data i godzina ostatniego użycia pojazdu, (tj. ostatnie wyjęcie karty w tym okresie używania pojazdu lub 23:59, jeżeli okres używania trwał w tym czasie),
- stan licznika kilometrów o tej godzinie,
- numer VRN i Państwo Członkowskie rejestracji pojazdu.

198 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie przynajmniej 84 takich zapisów.

5.2.5. *Dane dotyczące czynności kierowcy*

199 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie, dla każdego dnia kalendarzowego, w którym karta jest użyta, lub dla każdego dnia, dla którego kierowca ręcznie wprowadza informacje dotyczące czynności, następujących danych:

- data,

- dzienny licznik obecności (zwiększony o jeden dla każdego z dni kalendarzowych),
- całkowita droga przebyta przez kierowcę w ciągu tego dnia,
- status kierowcy o godzinie 00:00,
- za każdym razem, kiedy kierowca zmienia czynność, i/lub zmienia stan prowadzenia pojazdu, i/lub wkłada lub wyjmuje swoją kartę:
 - stan prowadzenia pojazdu (ZAŁOGA, JEDEN KIEROWCA),
 - szczelina czytnika karty (KIEROWCA, WSPÓLKIEROWCA),
 - status karty (WŁOŻONA, NIEWŁOŻONA),
 - czynność (PROWADZENIE, DYSPOZYCYJNOŚĆ, PRACA, PRZERWA/ODPOCZYNEK),
 - godzina zmiany.

200 Pamięć karty kierowcy wystarcza do przechowywania danych dotyczących czynności kierowcy przez przynajmniej 28 dni (przeciętną aktywność kierowcy definiuje się jako 93 zmiany czynności dziennie).

201 Dane wyszczególnione w wymaganiach 197 i 199 przechowuje się w sposób umożliwiający wyszukiwanie ich w kolejności chronologicznej, nawet w przypadku nakładania się czasów.

5.2.6. *Miejsca rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy*

202 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących miejsc rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy, wprowadzane przez kierowcę:

- data i godzina wprowadzenia danych (lub data/godzina odnosząca się do wpisu, jeżeli wpis wprowadza się w czasie procedury ręcznego wprowadzania danych),
- rodzaj wpisu (rozpoczęcie lub zakończenie, status wpisu),
- kraj i region,
- stan licznika kilometrów.

203 Pamięć karty kierowcy umożliwia przechowywanie przynajmniej 42 par takich zapisów.

5.2.7. *Dane dotyczące zdarzeń*

Do celów niniejszego pkt czas rejestruje się z dokładnością do jednej sekundy.

204 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących zdarzeń wykrytych przez urządzenie rejestrujące przy włożonej karcie:

- Nakładające się czasy (w przypadku gdy ta karta jest przedmiotem zdarzenia),

- włożenie karty podczas jazdy (w przypadku gdy ta karta jest przedmiotem zdarzenia),
- sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo (w przypadku gdy ta karta jest przedmiotem zdarzenia),
- przerwa zasilania,
- Błąd danych dotyczących ruchu,
- próba naruszenia zabezpieczeń.

205 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dla tych zdarzeń:

- kod zdarzenia,
- data i godzina rozpoczęcia zdarzenia (lub włożenia karty, jeżeli zdarzenie trwało w tym czasie),
- data i godzina zakończenia zdarzenia (lub wyjęcia karty, jeżeli zdarzenie trwało w tym czasie),
- numer VRN i Państwo Członkowskie rejestracji pojazdu, w którym zdarzenie wystąpiło.

Uwaga: dla zdarzenia "Nakładające się czasy":

- data i godzina rozpoczęcia zdarzenia odpowiada dacie i godzinie wyjęcia karty z poprzedniego pojazdu,
- data i godzina zakończenia zdarzenia odpowiada dacie i godzinie włożenia karty w tym pojeździe,
- dane pojazdu odpowiadające bieżącemu pojazdowi powodującemu zdarzenie.

Uwaga: dla zdarzenia "sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo":

- data i godzina rozpoczęcia zdarzenia odpowiada dacie i godzinie włożenia karty dla sesji niezamkniętej prawidłowo,
- data i godzina zakończenia zdarzenia odpowiada dacie i godzinie włożenia karty dla sesji, w czasie której wykryto zdarzenie (bieżąca sesja),
- dane pojazdu odpowiadające pojazdowi, w którym sesja nie została zamknięta prawidłowo.

206 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących sześciu ostatnich zdarzeń każdego typu (tj. 36 zdarzeń).

5.2.8. Dane dotyczące usterek

Do celów niniejszego pkt czas rejestruje się z dokładnością do jednej sekundy.

207 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących usterek wykrytych przez urządzenie rejestrujące przy włożonej karcie:

- usterka karty (w przypadku gdy ta karta jest przedmiotem zdarzenia),
- usterka urządzenia rejestrującego.

208 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących tych usterek:

- kod usterki,
- data i godzina rozpoczęcia usterki (lub włożenia karty, jeżeli usterka trwała w tym czasie),
- data i godzina zakończenia usterki (lub wyjęcia karty, jeżeli usterka trwała w tym czasie),
- numer VRN i Państwo Członkowskie rejestracji pojazdu, w którym usterka wystąpiła.

209 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących dwunastu ostatnich usterek każdego rodzaju (tj. 24 usterki).

5.2.9. *Dane dotyczące czynności kontrolnej*

210 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących czynności kontrolnych:

- data i godzina kontroli,
- numer karty kontrolnej i Państwo Członkowskie wydające kartę,
- rodzaj kontroli (wyświetlanie i/lub drukowanie i/lub wczytywanie danych z VU i/lub wczytywanie danych z karty - patrz uwaga),
- okres, dla którego wczytano dane, w przypadku wczytywania danych,
- numer VRN i Państwo Członkowskie rejestracji pojazdu, w którym kontrola miała miejsce.

Uwaga: zgodnie z wymaganiami bezpieczeństwa wczytywanie danych z karty jest rejestrowane wyłącznie wtedy, gdy jest wykonywane przez urządzenie rejestrujące.

211 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie jednego takiego zapisu.

5.2.10. *Dane sesji karty*

212 Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących pojazdu, dla którego otwarto bieżącą sesję:

- data i godzina otwarcia sesji (tj. włożenia karty) z dokładnością do jednej sekundy,
- numer VRN i Państwo Członkowskie rejestracji.

5.2.11. *Dane dotyczące stanów szczególnych*

212a Karta kierowcy umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących stanów szczególnych wprowadzonych przy włożonej

karcie (niezależnie od tego, do której szczeliny czytnika):

- data i godzina wprowadzenia danych,
- rodzaj stanu szczególnego.

212b Karta kierowcy umożliwia przechowywanie 56 takich zapisów.

5.3. **Karta warsztatowa**

5.3.1. *Zabezpieczenia*

213 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie osobistego numeru identyfikacyjnego (kodu PIN).

214 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie kluczy kryptograficznych potrzebnych przy parowaniu czujników ruchu z przyrządami rejestrującymi..

5.3.2. *Identyfikacja karty*

215 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie następujących danych identyfikujących kartę:

- numer karty,
- wydające Państwo Członkowskie, nazwa organu wydającego, data wydania,
- data rozpoczęcia okresu ważności karty, data ważności karty.

5.3.3. *Identyfikacja posiadacza karty*

216 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie następujących danych identyfikujących posiadacza karty:

- nazwa warsztatu,
- adres warsztatu,
- nazwisko posiadacza karty,
- imię (imiona) posiadacza karty,
- preferowany język.

5.3.4. *Dane dotyczące używanego pojazdu*

217 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie zapisów z danymi dotyczącymi używanego pojazdu, w taki sam sposób jak karta kierowcy.

218 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie przynajmniej 4 takich zapisów.

5.3.5. *Dane dotyczące czynności kierowcy*

219 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie danych dotyczących czynności kierowcy, w taki sam sposób jak karta kierowcy.

220 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie danych dotyczących czynności kierowcy przynajmniej za jeden dzień przeciętnej aktywności kierowcy.

5.3.6. *Dane dotyczące rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy*

221 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie zapisów z danymi

dotyczącymi rozpoczęcia i/lub zakończenia dziennego okresu pracy, w taki sam sposób jak karta kierowcy.

222 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie przynajmniej trzech par takich zapisów.

5.3.7. *Dane dotyczące zdarzeń i usterek*

223 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie danych dotyczących zdarzeń i danych dotyczących zapisów usterek, w taki sam sposób jak karta kierowcy.

224 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie danych dotyczących trzech ostatnich zdarzeń każdego rodzaju (tj. 18 zdarzeń) i sześciu ostatnich usterek każdego rodzaju (tj. 12 usterek).

5.3.8. *Dane dotyczące czynności kontrolnej*

225 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie zapisu z danymi dotyczącymi czynności kontrolnej, w taki sam sposób jak karta kierowcy.

5.3.9. *Dane dotyczące kalibracji i regulacji czasu*

226 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie zapisów dotyczących kalibracji i/lub regulacji czasu wykonanych przy karcie włożonej do urządzenia rejestrującego.

227 Każdy zapis dotyczący kalibracji zawiera następujące dane:

- cel kalibracji (aktywacja, pierwsza instalacja, instalacja, kontrola okresowa),
- identyfikacja pojazdu,
- parametry uaktualnione lub potwierdzone (w, k, l, wielkość opon, ustawienie urządzenia ograniczenia prędkości, stan licznika kilometrów (nowe i stare wartości), data i godzina (nowe i stare wartości),
- identyfikacja urządzenia rejestrującego (numer części VU, numer fabryczny VU, numer fabryczny czujnika ruchu).

228 Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie przynajmniej 88 takich zapisów.

229 Karta warsztatowa jest wyposażona w licznik pokazujący łączną liczbę kalibracji wykonanych przy użyciu tej karty.

230 Karta warsztatowa jest wyposażona w licznik pokazujący liczbę kalibracji wykonanych od ostatniego wczytania danych.

5.3.10. *Dane dotyczące stanów szczególnych*

230a Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie danych dotyczących odpowiednich stanów szczególnych, w taki sam sposób jak karta kierowcy. Karta warsztatowa umożliwia przechowywanie dwóch takich zapisów.

5.4. **Karta kontrolna**

5.4.1. *Identyfikacja karty*

231 Karta kontrolna umożliwia przechowywanie następujących danych identyfikujących kartę:

- numer karty,
- wydające Państwo Członkowskie, nazwa organu wydającego, data wydania,
- data rozpoczęcia okresu ważności karty, data ważności karty, (gdy dotyczy).

5.4.2. *Identyfikacja posiadacza karty*

232 Karta kontrolna umożliwia przechowywanie następujących danych identyfikujących posiadacza karty:

- nazwa organu kontrolnego,
- adres organu kontrolnego,
- nazwisko posiadacza karty,
- imię (imiona) posiadacza karty,
- preferowany język.

5.4.3. *Dane dotyczące czynności kontrolnej*

233 Karta kontrolna umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących czynności kontrolnej:

- data i godzina kontroli,
- typ kontroli (wyświetlanie i/lub drukowanie i/lub wczytywanie danych z VU i/lub wczytywanie danych z karty),
- okres, dla którego wczytano dane, (gdy dotyczy),
- numer VRN i organ Państwa Członkowskiego rejestracji kontrolowanego pojazdu,
- numer karty i Państwo Członkowskie wydające kartę kontrolowanego kierowcy.

234 Karta kontrolna umożliwia przechowywanie przynajmniej 230 takich zapisów.

5.5. ***Karta firmowa***

5.5.1. *Identyfikacja karty*

235 Karta firmowa umożliwia przechowywanie następujących danych identyfikujących kartę:

- numer karty,
- wydające Państwo Członkowskie, nazwa organu wydającego, data wydania,
- data rozpoczęcia okresu ważności karty, data ważności karty, (gdy dotyczy).

5.5.2. *Identyfikacja posiadacza karty*

236 Karta firmowa umożliwia przechowywanie następujących danych identyfikujących posiadacza karty:

- nazwa firmy,
- adres firmy.

5.5.3. Dane dotyczące czynności wykonywanych przez firmę

237 Karta firmowa umożliwia przechowywanie następujących danych dotyczących czynności wykonywanych przez firmę:

- data i godzina czynności,
- typ czynności (blokowanie i/lub zdejmowanie blokady z VU, i/lub wczytywanie danych z VU i/lub wczytywanie danych z karty),
- okres, dla którego wczytano dane, (gdy dotyczy),
- numer VRN i Państwo Członkowskie organu rejestracji pojazdu,
- numer karty i Państwo Członkowskie wydające kartę (w przypadku wczytywania danych z karty).

238 Karta firmowa umożliwia przechowywanie przynajmniej 230 takich zapisów.

V. INSTALACJA URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

1. Instalacja

239 Nowe urządzenie rejestrujące dostarcza się instalatorom lub producentom pojazdów w stanie nieaktywowanym, z wszystkimi parametrami kalibracyjnymi, wyszczególnionymi w rozdziale III pkt 20, ustawionymi na odpowiednie i ważne wartości domyślne. W przypadku gdy nie ma konkretnej, odpowiedniej wartości, parametry literowe należy ustawić jako łańcuchy "?" a parametry liczbowe należy ustawić na "0". Dostawę części układu zabezpieczającego urządzeń rejestrujących można w razie konieczności ograniczyć podczas badań w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa.

240 Przed aktywacją urządzenie rejestrujące umożliwia dostęp do funkcji kalibracji, nawet jeśli nie jest w trybie kalibracyjnym.

241 Przed aktywacją urządzenie rejestrujące nie może rejestrować ani przechowywać danych, o których mowa w rozdziale III w pkt 12.3.-12.9. i 12.12-12.14.

242 W czasie instalacji producenci pojazdów wstępnie ustawiają wszystkie znane parametry.

243 Producenci pojazdów lub instalatorzy aktywują zainstalowane urządzenie rejestrujące najpóźniej przed rozpoczęciem korzystania z pojazdu w zakresie objętym rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

244 Aktywacja urządzenia rejestrującego uruchamiana jest automatycznie przez pierwsze włożenie karty warsztatowej do

któregokolwiek czytnika karty.

245 Szczególne czynności parujące, wymagane między czujnikiem ruchu a przyrządem rejestrującym, gdy konieczne, odbywają się automatycznie przed lub w czasie aktywacji.

246 Po aktywowaniu urządzenia rejestrującego wszystkie funkcje i prawa dostępu do danych są w pełni wdrożone.

247 Po aktywowaniu urządzenia rejestrującego wszystkie funkcje rejestrowania i przechowywania są w pełni funkcjonalne.

248 Następnym krokiem po instalacji jest kalibracja. Podczas pierwszej kalibracji wprowadzenie numeru rejestracyjnego pojazdu (VRN) nie jest konieczne, jeżeli nie jest on znany uprawnionemu warsztatowi mającemu przeprowadzić kalibrację. W tej sytuacji, i tylko wtedy, właściciel pojazdu może wprowadzić VRN, używając swojej karty firmowej przed rozpoczęciem korzystania z pojazdu w zakresie objętym rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 (np. używając poleceń poprzez odpowiednie menu interfejsu człowiek-maszyna przyrządu rejestrującego)⁽¹⁾. Każda aktualizacja lub potwierdzenie tego wprowadzenia są możliwe jedynie przy użyciu karty warsztatowej«.

248a Urządzenie rejestrujące musi być umieszczone w pojeździe w taki sposób, aby kierowca miał ze swojego siedzenia dostęp do wszystkich, niezbędnych funkcji.

2. **Tabliczka instalacyjna**

249 Po zainstalowaniu i sprawdzeniu urządzenia rejestrującego mocuje się na nim dobrze widoczną i łatwo dostępną tabliczkę instalacyjną. Jeżeli nie jest to możliwe, tabliczkę mocuje się na słupku "B" pojazdu, tak aby była dobrze widoczna. W przypadku pojazdów, które nie posiadają słupka "B", tabliczkę instalacyjną należy umocować na ościeżnicy po stronie kierowcy pojazdu, tak aby zawsze była dobrze widoczna.

Po każdej kontroli przeprowadzonej przez uprawnionego instalatora lub warsztat, w miejsce starej tabliczki mocuje się nową

250. Tabliczka zawiera co najmniej następujące dane:

- nazwa, adres lub nazwa handlowa uprawnionego instalatora lub warsztatu,
- współczynnik charakterystyczny pojazdu, w postaci "w = ...imp/km",
- stała urządzenia rejestrującego, w postaci "k = ...imp/km",
- skuteczny obwód opon, w postaci "l = ...mm",
- rozmiar opon,
- data pomiaru współczynnika charakterystycznego pojazdu i skutecznego obwodu opon,

- numer identyfikacyjny pojazdu,
- część pojazdu, w której zamontowany jest adapter (o ile występuje),
- część pojazdu, w której zamontowany jest czujnik ruchu, jeżeli nie jest podłączony do skrzyni biegów lub w przypadku niezastosowania adaptera,
- kolor przewodu łączącego adapter z częścią pojazdu, z której dochodzą impulsy,
- numer seryjny czujnika ruchu wbudowanego w adapter.

250a Drugą, dodatkową tabliczkę można użyć tylko w pojazdach M1 i N1, w których zainstalowany jest adapter zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 68/2009⁽²⁾, oraz gdy nie ma możliwości zamieszczenia wszystkich niezbędnych informacji opisanych w wymaganiu 250. W takich przypadkach na dodatkowej tabliczce zamieszczane są co najmniej ostatnie cztery tiret opisane w wymaganiu 250.

Drugą, dodatkową tabliczkę mocuje się w stosownych przypadkach obok lub w pobliżu pierwszej podstawowej tabliczki opisanej w wymaganiu 250 i zapewnia jej taki sam poziom ochrony. Na dodatkowej tabliczce umieszcza się ponadto nazwę, adres lub nazwę handlową uprawnionego instalatora lub warsztatu, który dokonał instalacji, oraz datę instalacji

- Tabliczki instalacyjne w przypadku pojazdów wyposażonych w adaptery lub pojazdów, w których czujnik ruchu nie jest podłączony do skrzyni biegów, mocuje się przy instalacji. W przypadku wszystkich innych pojazdów, tabliczki instalacyjne z nowymi danymi mocuje się podczas inspekcji przeprowadzanej po instalacji.

3. **Plombowanie**

251 Następujące części są zaplombowane:

- wszelkie połączenia, których rozłączenie może powodować niewykrywalne zmiany danych lub niewykrywalne utraty danych,
- tabliczka instalacyjna, dopóki nie jest przymocowana w taki sposób, że nie można jej usunąć bez uszkodzenia wykonanych na niej oznaczeń.

252 Plomby, o których mowa powyżej mogą być zdjęte:

- w przypadkach nagłej konieczności,
- w celu zainstalowania, wyregulowania lub naprawy urządzenia ograniczenia prędkości lub innego urządzenia istotnego dla bezpieczeństwa drogowego, z zastrzeżeniem, że urządzenie

rejestrujące nadal pracuje niezawodnie i prawidłowo i zostanie powtórnie zaplombowane przez uprawnionego instalatora lub warsztat (zgodnie z rozdziałem VI) niezwłocznie po zainstalowaniu urządzenia ograniczenia prędkości lub innego urządzenia istotnego dla bezpieczeństwa drogowego lub w terminie siedmiu dni w pozostałych przypadkach.

253 Każdy przypadek zniszczenia takiej plomby wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania, a oświadczenie to udostępniane jest właściwemu organowi.

VI. SPRAWDZENIA, INSPEKCJE I NAPRAWY

Wymagania odnośnie do okoliczności, w jakich można zdjąć plomby, określone w art. 12 ust. 5 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, ostatnio zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 2135/98, definiuje rozdział V pkt 3 niniejszego Załącznika.

1. Zatwierdzanie instalatorów lub warsztatów

Państwa Członkowskie zatwierdzają, regularnie kontrolują i certyfikują instytucje odpowiadające za:

- instalacje,
- sprawdzenia,
- inspekcje,
- naprawy.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 niniejszego rozporządzenia karty warsztatowe wydaje się wyłącznie instalatorom i/lub warszatom zatwierdzonym do aktywowania i/lub kalibrowania urządzenia rejestrującego zgodnie z niniejszym załącznikiem i, chyba że istnieją inne należyte uzasadnienia:

- którzy nie kwalifikują się do posiadania karty firmowej,
- i których inna działalność zawodowa nie stanowi potencjalnego zagrożenia dla ogólnego bezpieczeństwa systemu, zdefiniowanego w dodatku 10.

2. Kontrola techniczna przyrządów nowych i po naprawie

254 Każdy przyrząd, tak nowy jak i po naprawie, jest kontrolowany pod względem prawidłowego funkcjonowania oraz dokładności odczytów i rejestracji, w granicach ustanowionych w rozdziale III pkt 2.1. i 2.2, i otrzymuje plomby zgodnie z pkt 3 rozdział V oraz jest kalibrowany.

3. Kontrola techniczna po instalacji

255 Po zainstalowaniu w pojeździe cała instalacja (włącznie z urządzeniem rejestrującym) jest zgodna z przepisami dotyczącymi

maksymalnych tolerancji ustanowionymi w rozdziale III pkt 2.1 i 2.2.

4. **Przeglądy okresowe**

256 Przeglądy okresowe urządzeń zainstalowanych w pojazdach przeprowadza się po każdej naprawie urządzenia, lub po jakiegokolwiek zmianie współczynnika charakterystycznego pojazdu lub skutecznego obwodu tocznego opon, lub gdy czas UTC urządzenia różni się od czasu UTC o więcej niż 20 minut, lub przy zmianie numeru VRN i przynajmniej raz w okresie dwóch lat (24 miesięcy) od ostatniej kontroli.

257 Przeglądy okresowe obejmują następujące kontrole:

- czy urządzenie rejestrujące działa prawidłowo, włącznie z funkcją gromadzenia danych na kartach do tachografów,
- czy jest zachowana zgodność z wymaganiami rozdziału III pkt 2.1 i 2.2 co do maksymalnych tolerancji przy instalacji,
- czy urządzenie rejestrujące opatrzone jest znakiem homologacji typu,
- czy tabliczka instalacyjna określona w wymaganiu 250 oraz tabliczka znamionowa określona w wymaganiu 169 są zamocowane,
- czy plomby na urządzeniu i na innych częściach instalacji są nienaruszone,
- sprawdzenie rozmiaru opon i wyznaczenie faktycznego obwodu tocznego kół,
- czy do urządzenia nie są podłączone żadne urządzenia służące do manipulacji.

257a Jeżeli jedno ze zdarzeń wymienionych w rozdziale III sekcja 9 (Wykrywanie zdarzeń i/lub usterek) pojawiło się od czasu poprzedniej inspekcji i producenci tachografów lub organy krajowe uważają, że stwarza ono zagrożenie dla bezpieczeństwa urządzenia, warsztat:

- a) porównuje dane identyfikacyjne czujnika ruchu podłączonego do skrzyni biegów z danymi sparowanego czujnika ruchu zarejestrowanymi w przyrządzie rejestrującym;
- b) sprawdza, czy informacje zapisane na tabliczce instalacyjnej są zgodne z informacjami zawartymi w przyrządzie rejestrującym;
- c) sprawdza, czy numer seryjny czujnika ruchu i numer homologacji, jeżeli są nadrukowane na obudowie czujnika ruchu, są zgodne z informacjami zawartymi w przyrządzie rejestrującym.

257b Warsztaty odnotowują w swoich sprawozdaniach z inspekcji

wszystkie ustalenia dotyczące zniszczonych plomb lub urządzeń służących do manipulacji. Warsztaty przechowują przedmiotowe sprawozdania przynajmniej przez dwa lata i udostępniają je każdorazowo na wniosek właściwego organu

258W ramach przeglądu okresowego wykonuje się kalibrację.

5. Pomiar błędów

259Pomiar błędów po zainstalowaniu i podczas użytkowania jest dokonywany w następujących warunkach, które stanowią normalne warunki badań:

- pojazd bez ładunku w normalnym stanie gotowym do jazdy,
- ciśnienie w ogumieniu zgodne z instrukcjami producenta,
- zużycie ogumienia w granicach dopuszczalnych przepisami,
- przemieszczanie pojazdu:
 - pojazd poruszać się napędzany własnym silnikiem, po linii prostej i po poziomej powierzchni, z prędkością 50 ± 5 km/h. Odległość pomiarowa wynosi przynajmniej 1.000 m,
- sprawdzenie może być również przeprowadzone inną metodą, np. na stanowisku warsztatowym, pod warunkiem, że zapewni ono porównywalną dokładność.

6. Naprawy

260Warsztaty mogą wczytywać dane z urządzenia rejestrującego w celu przekazania tych danych odpowiedniej firmie przewozowej.

261Uprawnione warsztaty wydają firmom przewozowym zaświadczenie o niemożliwości wczytania danych, w przypadku gdy uszkodzenie urządzenia rejestrującego uniemożliwia wczytanie zarejestrowanych danych nawet po naprawie w tym warsztacie. Warsztaty przechowują kopię każdego wydanego zaświadczenia przez okres przynajmniej jednego roku.

VII. WYDAWANIE KART

Procedury wydawania kart ustanowione przez Państwa Członkowskie spełniają następujące wymagania:

262Pierwsza karta do tachografów wydana wnioskodawcy ma numer karty równy numerowi kolejnemu, (gdy dotyczy) a numer zastąpienia i numer odświeżenia ustawione na "0".

263Numery karty wszystkich nieosobistych kart do tachografów wydanych jednemu organowi kontrolnemu lub jednemu warsztatowi lub jednej firmie przewozowej mają te same pierwsze 13 cyfr i wszystkie mają różny numer kolejny.

264Karta do tachografów wydana jako duplikat istniejącej karty do

tachografów ma ten sam numer karty, co karta zastąpiona, z wyjątkiem numeru zastąpienia, który jest zwiększony o "1" (w kolejności 0, ..., 9, A, ..., Z).

265 Karta do tachografów wydana jako duplikat istniejącej karty do tachografów ma tę samą datę ważności karty co karta zastąpiona.

266 Karta do tachografów wydana jako odświeżenie istniejącej karty do tachografów ma ten sam numer karty, co karta odświeżona, z wyjątkiem numeru zastąpienia, który jest ustawiony na "0" i numeru odświeżenia, który jest zwiększony o "1" (w kolejności 0, ..., 9, A, ..., Z).

267 Przy wymianie istniejącej karty do tachografów, w celu zmiany danych administracyjnych, stosuje się te same zasady jak przy odświeżeniu, gdy jest wykonywana w tym samym Państwie Członkowskim lub zasady jak przy pierwszym wydaniu, gdy wykonywana jest przez inne Państwo Członkowskie.

268 W przypadku nieosobistych kart warsztatowych lub kontrolnych w rubryce "nazwisko posiadacza karty" wstawia się nazwę warsztatu lub organu kontrolnego.

268a Państwa członkowskie wymieniają dane drogą elektroniczną w celu zapewnienia niepowtarzalności tachografu karty kierowcy, którą wydają.

Właściwe organy państw członkowskich mogą też wymieniać dane elektronicznie przy przeprowadzaniu kontroli kart kierowców w ramach kontroli drogowych lub na terenie przedsiębiorstwa w celu zweryfikowania niepowtarzalności i statusu kart.

VII. HOMOLOGACJA TYPU DLA URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO I KART DO TACHOGRAFÓW

1. Uwagi ogólne

Do celów niniejszego rozdziału wyrażenie "urządzenie rejestrujące" oznacza "urządzenie rejestrujące lub jego części składowe". Homologacji typu nie wymaga się dla przewodu(-ów) łączącego czujnik ruchu z VU. Papier używany przez urządzenie rejestrujące uważa się za część składową urządzenia rejestrującego. Producent przyrządów rejestrujących może zwrócić się o homologację typu jego części z każdym typem czujnika ruchu, i odwrotnie, pod warunkiem że każda część jest zgodna z wymaganiem 001a.

269 Urządzenie rejestrujące dostarcza się do homologacji w stanie kompletnym z wszystkimi zintegrowanymi urządzeniami dodatkowymi.

270 Homologacja typu urządzenia rejestrującego i kart do tachografów obejmuje badania związane z bezpieczeństwem, badania funkcjonalności i badania interoperacyjności. Pozytywne wyniki każdego z tych badań potwierdza się odpowiednim świadectwem.

271 Organy Państw Członkowskich właściwe dla homologacji typu nie wydają świadectwa homologacji typu zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia, dopóki nie mają:

- świadectwa bezpieczeństwa,
- świadectwa funkcjonalności,
- i świadectwa interoperacyjności

dla urządzenia rejestrującego lub kart do tachografów, dla których złożono wnioski o homologację typu.

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

273 Procedury aktualizacji oprogramowania w prawidłowo funkcjonującym urządzeniu rejestrującym zatwierdza organ, który wydał homologację typu dla tego urządzenia rejestrującego. Aktualizacja oprogramowania nie może zmienić ani usunąć żadnych danych dotyczących czynności kierowcy zgromadzonych w pamięci urządzenia rejestrującego. Oprogramowanie można aktualizować wyłącznie na odpowiedzialność producenta urządzenia.

2. Świadectwo bezpieczeństwa

274 Świadectwo bezpieczeństwa wydaje się zgodnie z przepisami dodatku 10 do niniejszego Załącznika.

274a W wyjątkowej sytuacji, gdy organy certyfikacji bezpieczeństwa odmawiają certyfikowania nowego urządzenia z powodu przestarzałych mechanizmów bezpieczeństwa, homologację typu przyznaje się nadal tylko w tej konkretnej i wyjątkowej sytuacji oraz jeżeli, zgodnie z rozporządzeniem, nie istnieje rozwiązanie alternatywne

274b W takiej sytuacji dane państwo członkowskie bezzwłocznie informuje Komisję Europejską, która w ciągu dwunastu miesięcy kalendarzowych od przyznania homologacji typu wszczyna procedurę mającą na celu zapewnienie przywrócenia poziomu bezpieczeństwa do stanu początkowego.

3. Świadectwo funkcjonalności

275 Każdy ubiegający się o homologację typu dostarcza organowi Państwa Członkowskiego właściwemu dla homologacji typu wszelkie Materiały i dokumentacje, jakie organ ten uzna za niezbędne.

275a W ciągu jednego miesiąca od złożenia wniosku producenci dostarczają odpowiednie próbki produktów posiadających homologację typu i związaną z nimi dokumentację wymaganą przez laboratoria wyznaczone do przeprowadzenia badań funkcjonalności. Wnioskodawca ponosi wszystkie koszty wynikające z przedmiotowego wniosku. Laboratoria zachowują poufność informacji wrażliwych pod względem handlowym.

276 Świadczenie funkcjonalności wydaje się producentowi wyłącznie po pozytywnym przejściu przynajmniej przez wszystkie badania funkcjonalności wyszczególnione w dodatku 9.

277 Organ właściwy dla homologacji typu wydaje świadectwo funkcjonalności. W świadectwie tym podaje się, oprócz nazwy (nazwiska) otrzymującego świadectwo i identyfikacji modelu, szczegółowy wykaz wykonanych badań i uzyskanych wyników.

277a Świadectwo funkcjonalności każdej części urządzenia rejestrującego wskazuje też numery homologacji typu wszystkich innych zgodnych części urządzeń rejestrujących posiadających homologację typu

4. **Świadectwo interoperacyjności**

278 Badania interoperacyjności przeprowadza jedno laboratorium na mocy homologacji i na odpowiedzialność Komisji Europejskiej..

279 Laboratorium rejestruje wnioski o badania interoperacyjności złożone przez producentów w kolejności chronologicznej napływu tych wniosków.

280 Wnioski rejestruje się oficjalnie tylko wtedy, gdy w posiadaniu laboratorium znajdują się:

- komplet materiałów i dokumentów niezbędnych do takich badań interoperacyjności,
- odpowiednie świadectwo bezpieczeństwa,
- odpowiednie świadectwo funkcjonalności.

Producenta zawiadamia się o dacie rejestracji wniosku.

281 Laboratorium nie przeprowadza żadnych badań interoperacyjności urządzeń rejestrujących lub kart do tachografów, którym nie przyznano świadectwa bezpieczeństwa i świadectwa funkcjonalności, poza wyjątkowymi sytuacjami opisanymi w wymaganiu 274a.

282 Producent wnioskujący o przeprowadzenie badań

interoperacyjności zobowiązuje się do pozostawienia w laboratorium, które ma przeprowadzić te badania, kompletu materiałów i dokumentów, które dostarczył do przeprowadzenia tych badań.

Badania interoperacyjności przeprowadza się, zgodnie z przepisami pkt 5 dodatku 9 do niniejszego Załącznika, dla, odpowiednio, wszystkich typów urządzenia rejestrującego lub kart do tachografów:

- które mają jeszcze ważną homologację typu, lub
- których homologacja typu jest w toku załatwiania i które mają ważne świadectwo interoperacyjności.

284 Laboratorium wydaje producentowi świadectwo interoperacyjności tylko wtedy, gdy objęte nim urządzenia pomyślnie przejdą wszystkie wymagane badania interoperacyjności.

285 Jeżeli jedno lub więcej urządzeń rejestrujących lub karta do tachografów nie przejdzie pomyślnie badań interoperacyjności, zgodnie z wymogiem 283, świadectwa interoperacyjności nie wydaje się dopóki wnioskujący producent nie wprowadzi niezbędnych poprawek i dopóki nie przejdą one pomyślnie przez badania interoperacyjności. Laboratorium, przy pomocy zainteresowanych producentów, rozpoznaje przyczynę problemu interoperacyjności i dokłada starań, by pomóc wnioskującemu producentowi w znalezieniu rozwiązania technicznego. W przypadku gdy producent modyfikuje swój produkt, to producent odpowiada za uzyskanie potwierdzenia właściwych organów, że świadectwo bezpieczeństwa i świadectwo funkcjonalności nadal zachowują ważność.

286 Świadectwo interoperacyjności ważne jest przez sześć miesięcy. Zostaje ono odwołane na koniec tego okresu, jeżeli producent nie uzyska odpowiadającego mu świadectwa homologacji typu. Producent przekazuje to świadectwo organowi właściwemu dla homologacji typu Państwa Członkowskiego, który wydał świadectwo funkcjonalności.

287 Żaden element, który może być źródłem usterki interoperacyjności, nie może być użyty do osiągania korzyści z pozycji dominującej ani prowadzić do uzyskania takiej pozycji.

5. **Świadectwo homologacji typu**

288 Organ Państwa Członkowskiego, właściwy dla homologacji typu, może wydać świadectwo homologacji typu, gdy tylko posiada trzy wymagane świadectwa.

289 Organ właściwy dla homologacji typu przekazuje kopię świadectwa

homologacji typu do laboratorium właściwego do przeprowadzenia badań interoperacyjności, w czasie dostarczania tego świadectwa producentowi.

290 Laboratorium właściwe do przeprowadzenia badań interoperacyjności prowadzi publiczną stronę internetową, na której znajduje się uaktualniony wykaz modeli urządzeń rejestrujących lub kart do tachografów:

- dla których zarejestrowano wnioski o badania interoperacyjności,
- które uzyskały świadectwo interoperacyjności (nawet czasowe),
- które uzyskały świadectwo homologacji typu.

6. Procedura szczególna: pierwsze świadectwa interoperacyjności

291 Przez cztery miesiące od czasu, gdy pierwsza para urządzenie rejestrujące i karty do tachografów (karty kierowcy, warsztatowe, kontrolne i firmowe) uzyska świadectwa interoperacyjności, wszelkie wydane świadectwa interoperacyjności (włącznie z tym pierwszym), w związku z wnioskami zarejestrowanymi w tym okresie, uważa się za czasowe.

292 Jeżeli na koniec tego okresu wszystkie produkty, których to dotyczy, współdziałają, wszystkie odpowiednie świadectwa interoperacyjności zastępuje się świadectwem ostatecznym.

293 Jeżeli w tym okresie wykryje się usterki interoperacyjności, laboratorium właściwe do przeprowadzenia badań interoperacyjności rozpoznaje przyczyny problemów z pomocą wszystkich zainteresowanych producentów i zachęca ich do wprowadzenia niezbędnych poprawek.

294 Jeżeli na koniec tego okresu nadal występują problemy interoperacyjności, laboratorium właściwe do przeprowadzenia badań interoperacyjności, we współpracy z zainteresowanymi producentami i organami właściwymi do homologacji typu, która wydała odpowiednie świadectwo funkcjonalności, szuka przyczyn usterek interoperacyjności i ustala, jakie poprawki wprowadza każdy z zainteresowanych producentów. Poszukiwanie rozwiązań technicznych trwa maksymalnie dwa miesiące, po których, jeśli nie zostanie znalezione wspólne rozwiązanie, Komisja, po konsultacji z laboratorium właściwymi do przeprowadzenia badań interoperacyjności decyduje, które urządzenie(-a) i karty otrzymują ostateczne świadectwa interoperacyjności wraz z uzasadnieniem swojej decyzji.

295 Wszelkie wnioski o przeprowadzenie badań interoperacyjności,

zarejestrowane przez laboratorium w okresie między końcem czteromiesięcznego okresu po dostarczeniu pierwszego czasowego świadectwa interoperacyjności a datą decyzji Komisji, określonej w wymaganiu 294, są odraczane, aż do rozwiązania początkowych problemów interoperacyjności. Następnie wnioski te załatwia się w kolejności chronologicznej rejestracji.

-
- (1) Ten sposób obliczania nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu oraz łącznego czasu przerwy służy do obliczenia ostrzeżenia nieprzerwanego czasu prowadzenia. Nie przesądza to prawnej interpretacji tych czasów.
Można stosować alternatywne sposoby obliczania nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu i łącznego czasu przerw w celu zastąpienia niniejszych definicji, jeżeli definicje te stały się przestarzałe w wyniku aktualizacji innych stosownych przepisów
- (2) Nieznane okresy odpowiadają okresom, gdy karta kierowcy nie jest włożona do urządzenia rejestrującego oraz dla których nie dokonano ręcznego włożenia karty.
- (3) Dyrektywa 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnosząca się do wagi i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG (Dz.U. L 233 z 25.8.1997, str. 1).
- (4) Dz.U. nr L 57 z 2.3.1992, str. 27.
- (5) Zalecenie Rady 95/144/WE z dnia 7 kwietnia 1995 r. w sprawie wspólnych kryteriów oceny zabezpieczenia informatycznego (Dz.U. L 93 z 26.4.1995, str. 27).
- (6) Dz.U. nr L 129 z 14.5.1992, str. 95.
- (7) Dyrektywa 76/114/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz sposobu i miejsca ich umieszczenia (Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 1).
- (8) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31.
- (9) Dz.U. L 266 z 8.11.1995, str. 1.
- (10) Dz.U. L 152 z 6.7.1972, str. 15.
- (11) Dz.U. L 266 z 8.11.1995, str. 1.
- (12) Dz.U. L 281 z 23.11.1995, str. 31.

DODATEK 1

SŁOWNIK DANYCH

grafika

DODATEK 2

SPECYFIKACJA KART DO TACHOGRAFÓW

grafika

DODATEK 3

PIKTOGRAMY

grafika

DODATEK 4

WYDRUKI

grafika

DODATEK 5

WYŚWIETLACZ

grafika

DODATEK 6

INTERFEJSY ZEWNĘTRZNE

grafika

DODATEK 7

PROTOKÓŁ WCZYTYWANIA DANYCH

grafika

DODATEK 8

PROTOKÓŁ KALIBRACJI

grafika

DODATEK 9

HOMOLOGACJA TYPU - WYKAZ MINIMUM WYMAGANYCH TESTÓW

grafika

DODATEK 10

OGÓLNE CELE ZABEZPIECZENIA

grafika

DODATEK 11

WSPÓLNE MECHANIZMY ZABEZPIECZENIA

grafika

DODATEK 12

ADAPTER DO POJAZDÓW KATEGORII M1 I N1

1. SKRÓTY I DOKUMENTY REFERENCYJNE

1.1. Skróty

TBD Do ustalenia

VU Przyrząd rejestrujący

1.2. Normy referencyjne

ISO 16844-3 Pojazdy drogowe - Tachografy - Część 3: Podłączenie czujnika ruchu

2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA I FUNKCJE ADAPTERA

2.1. Ogólny opis adaptera

ADA_001 Adapter dostarcza podłączonemu do niego VU (przyrządowi rejestrującemu) w sposób pewny i ciągły dane o ruchu pojazdu, odwzorowujące jego prędkość i przebytą drogę.

Adapter przeznaczony jest wyłącznie do pojazdów, które muszą być wyposażone w urządzenie rejestrujące zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Instaluje się go i używa wyłącznie w pojazdach określonych w pkt (rr), w których z mechanicznego punktu widzenia niemożliwy jest montaż stosowanych czujników ruchu innego rodzaju, pod innym względem

zgodnych z wymaganiami przedstawionymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia i w dodatkach 1-11 do tego załącznika.

Adapter nie może być mechanicznie sprzężony z ruchomą częścią pojazdu, zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w dodatku 10 do niniejszego załącznika (sekcja 3.1), lecz podłącza się go do impulsów prędkości/przebytej drogi, które są generowane przez zintegrowane czujniki lub alternatywne interfejsy.

ADA_002 Czujnik ruchu posiadający homologację typu (zgodnie z przepisami niniejszego załącznika, sekcja VIII - Homologacja typu dla urządzenia rejestrującego i kart tachografów) umieszczony jest w obudowie adaptera, gdzie znajduje się również przetwornik przekazujący odbierane impulsy do wbudowanego czujnika ruchu. Sam wbudowany czujnik ruchu jest podłączony do VU w taki sposób, aby sprzężenie między VU a adapterem było zgodne z wymaganiami ISO 16844-3.

2.2. Funkcje

ADA_003 Adapter realizuje następujące funkcje:

- odbiór i adaptacja wejściowych impulsów pomiaru prędkości,
- przekazywanie odbieranych impulsów do wbudowanego czujnika ruchu,
- wszystkie funkcje wbudowanego czujnika ruchu przekazują w sposób pewny dane o ruchu pojazdu do VU.

2.3. Zabezpieczenie

ADA_004 Adapter nie musi posiadać świadectwa zabezpieczenia zgodnie z ogólnym celem zabezpieczenia czujnika ruchu określonym w dodatku 10 do niniejszego załącznika. Zastosowanie mają natomiast wymagania dotyczące zabezpieczenia określone w sekcji 4.4 niniejszego dodatku.

3. WYMAGANIA DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH W PRZYPADKU ZAMONTOWANIA ADAPTERA

Wymagania zawarte w niniejszym rozdziale oraz w kolejnych rozdziałach wskazują sposób, w jaki należy rozumieć wymagania niniejszego załącznika w przypadku zastosowania adaptera. W nawiasach podano odpowiednie numery poszczególnych wymagań.

- ADA_005 Urządzenie rejestrujące każdego pojazdu wyposażonego w adapter musi być zgodne ze wszystkimi przepisami niniejszego załącznika, chyba że w niniejszym dodatku przewidziano inaczej.
- ADA_006 W przypadku zainstalowania adaptera, na urządzenie rejestrujące składają się przewody, adapter (zamiast czujnika ruchu) oraz VU (001).
- ADA_007 Przepisy regulujące wykrywanie zdarzeń lub usterek urządzenia rejestrującego otrzymują brzmienie:
- zdarzenie "przerwa w zasilaniu" jest wyzwalane przez VU, o ile nie jest on w trybie kalibracji, w przypadku każdej przerwy w zasilaniu wbudowanego czujnika ruchu przekraczającej 200 milisekund (066),
 - każda przerwa w zasilaniu adaptera przekraczająca 200 ms (milisekund) powinna spowodować taką samą przerwę w zasilaniu wbudowanego czujnika ruchu. Wartość progową przerwy w zasilaniu ustala producent adaptera,
 - zdarzenie "błąd danych o ruchu" jest wyzwalane przez UV w przypadku przerwy w normalnym strumieniu danych między wbudowanym czujnikiem ruchu a VU lub w przypadku błędu spójności lub autentyczności danych, który występuje podczas wymiany danych między wbudowanym czujnikiem ruchu a VU (067),
 - zdarzenie "próba złamania zabezpieczeń" jest wyzwalane przez VU w przypadku każdego zdarzenia mającego wpływ na zabezpieczenie wbudowanego czujnika ruchu, o ile nie jest on w trybie kalibracji (068),
 - błąd "urządzenie rejestrujące" jest wyzwalany przez VU, o ile nie jest on w trybie kalibracji, w przypadku każdego błędu wbudowanego czujnika ruchu (070).
- ADA_008 Błędy adaptera wykrywalne przez urządzenie rejestrujące to błędy związane z wbudowanym czujnikiem ruchu (071).
- ADA_009 Funkcja kalibracji VU pozwala na automatyczne sparowanie wbudowanego czujnika ruchu z VU (154, 155).
- ADA_010 Wyrażenia "czujnik ruchu" lub "czujnik" wymieniane w celach zabezpieczenia VU zawartych w dodatku 10 do niniejszego załącznika dotyczą wbudowanego czujnika

ruchu.

4. **WYMAGANIA KONSTRUKCYJNE I FUNKCJONALNE W STOSUNKU DO ADAPTERA**

4.1. **Odbiór i adaptacja wejściowych impulsów pomiaru prędkości**

ADA_011 Interfejs wejściowy adaptera odbiera impulsy o częstotliwości odwzorowującej prędkość i przebytą drogę. Własności elektryczne impulsów wejściowych: *do ustalenia przez producenta*. Prawidłowe sprzężenie wejścia adaptera z pojazdem umożliwiają w stosownych przypadkach regulacje, których może dokonać wyłącznie producent adaptera lub uprawniony warsztat montujący adapter.

ADA_012 Interfejs wejściowy adaptera musi w stosownych przypadkach mnożyć lub dzielić częstotliwość impulsów wejściowych prędkości przez stałą wartość, aby dostosować sygnał do zakresu wartości stałej k zdefiniowanej w niniejszym załączniku (4.000 do 25.000 impulsów/km). Wartość stałej może zaprogramować wyłącznie producent adaptera lub uprawniony warsztat instalujący adapter.

4.2. **Przekazywanie odbieranych impulsów do wbudowanego czujnika ruchu**

ADA_013 Impulsy wejściowe, poddane ewentualnej adaptacji w sposób opisany powyżej, przekazywane są do wbudowanego czujnika ruchu w taki sposób, że każdy wejściowy impuls wykrywany jest przez czujnik ruchu.

4.3. **Wbudowany czujnik ruchu**

ADA_014 Wbudowany czujnik ruchu stymulowany jest przez przekazywane impulsy, co pozwala mu na wytwarzanie danych o ruchu, dokładnie odwzorowujących ruch pojazdu w taki sposób, jakby był on mechanicznie sprzężony z ruchomą częścią pojazdu.

ADA_015 VU wykorzystuje dane identyfikacyjne wbudowanego czujnika ruchu do identyfikacji adaptera (077).

ADA_016 Dane instalacyjne przechowywane we wbudowanym czujniku ruchu uważa się za dane instalacyjne adaptera (099).

4.4. **Wymagania dotyczące bezpieczeństwa**

ADA_017 Obudowa adaptera powinna być wykonana w sposób uniemożliwiający jej otwarcie. Musi być zaplombowana,

by łatwo można było wykryć próby fizycznej ingerencji (np. w drodze oględzin, zob. ADA_035).

ADA_018 Należy wykluczyć możliwość usunięcia wbudowanego czujnika ruchu z adaptera bez naruszania plomb założonych na obudowę adaptera lub uszkodzenia plomb między czujnikiem a obudową adaptera (zob. ADA_035).

ADA_019 Konstrukcja adaptera musi być taka, by dane o ruchu mogły być przetwarzane i odbierane tylko z wejścia adaptera.

4.5. **Warunki zastosowania**

ADA_020 Adapter musi realizować wszystkie funkcje w zakresie temperatur (*do ustalenia przez producenta, zależnie od miejsca instalacji*) (159).

ADA_021 Adapter musi realizować wszystkie funkcje w zakresie wilgotności od 10 % do 90 % (160).

ADA_022 Adapter musi być zabezpieczony przed zbyt wysokim napięciem, odwróceniem biegunowości zasilania oraz przed zwarciami (161).

ADA_023 Adapter musi spełniać przepisy dyrektywy Komisji 2006/28/WE⁽¹⁾ zmieniającej, w celu dostosowania do postępu technicznego, dyrektywę Rady 72/245/EWG odnoszącą się do kompatybilności elektromagnetycznej, jak również musi być zabezpieczony przed skutkami wyładowań elektrostatycznych oraz stanów nieustalonych (162).

4.6. **Materialy**

ADA_024 Adapter musi spełniać wymagania odnośnie do stopnia ochrony (do ustalenia przez producentów, zależnie od miejsca instalacji) (164, 165).

ADA_025 Obudowa adaptera musi być żółta.

4.7. **Oznakowania**

ADA_026 Do adaptera musi być przymocowana tabliczka opisowa z następującymi danymi (169):

- nazwa i adres producenta adaptera,
- numer części producenta i rok produkcji adaptera,
- znak homologacji typu dla adaptera lub urządzenia rejestrującego zawierającego adapter,
- data instalacji adaptera,
- numer identyfikacyjny pojazdu, w którym zainstalowano dany adapter.

ADA_027 Na tabliczce opisowej umieszcza się również

następujące dane, jeżeli nie można ich bezpośrednio odczytać z zewnątrz na wbudowanym czujniku ruchu:

- nazwa producenta wbudowanego czujnika ruchu,
- numer części producenta i rok produkcji wbudowanego czujnika ruchu,
- znak homologacji wbudowanego czujnika ruchu.

5. INSTALACJA URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO W PRZYPADKU ZASTOSOWANIA ADAPTERA

5.1. Instalacja

ADA_028 Adaptery przeznaczone do zamontowania w pojazdach dostarcza się wyłącznie do producentów pojazdów lub do warsztatów zatwierdzonych przez właściwe organy państw członkowskich i uprawnionych do instalacji, aktywacji oraz kalibracji tachografów cyfrowych.

ADA_029 Taki uprawniony warsztat instalujący adaptery musi dostosować interfejs wejściowy oraz wybrać podzielnik wejściowego sygnału (o ile ma zastosowanie).

ADA_030 Uprawniony warsztat instalujący adapter musi zaplombować jego obudowę.

ADA_031 Adapter montuje się jak najbliżej tej części pojazdu, która jest źródłem impulsów wejściowych.

ADA_032 Przewody zasilające adapter muszą być czerwone (plus zasilania) i czarne (masa).

5.2. Plombowanie

ADA_033 W odniesieniu do plombowania stosuje się następujące wymagania:

- obudowa adaptera musi być zaplombowana (zob. ADA_017),
- obudowa wbudowanego czujnika ruchu musi być połączona plombą z obudową adaptera, chyba że wbudowanego czujnika ruchu nie można usunąć bez naruszania plomby lub plomb obudowy adaptera (zob. ADA_018),
- obudowa adaptera musi być połączona plombą z pojazdem,
- połączenie między adapterem a urządzeniem będącym źródłem impulsów wejściowych musi być zaplombowane na obu końcach (na tyle, na ile jest to możliwe).

6. KONTROLE, PRZEGLĄDY I NAPRAWY

6.1. Przeglądy okresowe

ADA_034 Każdy okresowy przegląd (okresowy przegląd oznacza przegląd zgodny z wymaganiami 256-258 zawartymi w rozdziale VI załącznika 1B) urządzenia rejestrującego w przypadku zastosowania adaptera obejmuje sprawdzenie (257):

- czy na adapterze znajdują się odpowiednie znaki homologacji typu,
- czy plomby na adapterze i jego podłączeniach są nienaruszone,
- czy adapter zainstalowano zgodnie z informacjami podanymi na tabliczce instalacyjnej,
- czy adapter zainstalowano zgodnie z instrukcjami producenta adaptera lub pojazdu,
- czy dopuszcza się instalację adaptera w kontrolowanym pojeździe.

7. **HOMOLOGACJA TYPU URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO W PRZYPADKU ZASTOSOWANIA ADAPTERA**

7.1. **Informacje ogólne**

ADA_035 Urządzenie rejestrujące dostarcza się do homologacji w stanie kompletnym z adapterem (269).

ADA_036 Do homologacji typu można przedstawić sam adapter lub adapter jako część urządzenia rejestrującego.

ADA_037 Homologacja typu obejmuje badania funkcjonalności adaptera. Pozytywne wyniki każdego z tych badań potwierdza się odpowiednim świadectwem (270).

7.2. **Świadectwo funkcjonalności**

ADA_038 Świadectwo funkcjonalności adaptera lub urządzenia rejestrującego zawierającego adapter wydaje się producentowi adaptera wyłącznie po pozytywnym przejściu co najmniej przez wszystkie wyszczególnione niżej badania funkcjonalności.

Nr	Badanie	Wyszczególnienie	
1.	Badanie administracyjne		
1.1.	Dokumentacja	Prawidłowość dokumentacji adaptera	
2.	Kontrola wizualna		
2.1.	Zgodność adaptera z dokumentacją		

2.2.	Identyfikacja/oznakowania adaptera		A
2.3.	Materiały, z których wykonany jest adapter		1
2.4.	Plomby		A AD
3.	Badania funkcjonalności		
3.1.	Przekazywanie impulsów prędkości do wbudowanego czujnika ruchu		A
3.2.	Odbiór i przetwarzanie wejściowych impulsów prędkości		A
3.3.	Dokładność pomiaru ruchu		0
4.	Badania środowiskowe		
4.1.	Wyniki badań producenta	Wyniki badań środowiskowych przeprowadzonych przez producenta	A AD AD
5.	EMC (kompatybilność elektromagnetyczna)		
5.1.	Emisje radiacyjne i wrażliwość na radiację	Sprawdzenie zgodności z przepisami dyrektywy 2006/28/WE	A
5.2.	Wyniki badań producenta	Wyniki badań środowiskowych przeprowadzonych przez producenta	A

⁽¹⁾ Dz.U. L 65 z 7.3.2006, s. 27.

ZAŁĄCZNIK II

ZNAK HOMOLOGACJI TYPU I ŚWIADECTWO

I. ZNAK HOMOLOGACJI TYPU

1. Znak homologacji typu składa się z:
 - prostokąta, wewnątrz którego jest umieszczona litera "e", po której następuje liczba lub litera oznaczająca państwo, które wydało homologację, zgodnie z następującymi umownymi znakami:

Belgia	6,
Bułgaria	34,

Republika Czeska	8,
Dania	18,
Niemcy	1,
Estonia	29,
Grecja	23,
Hiszpania	9,
Francja	2
Irlandia	24,
Włochy	3,
Cypr	CY,
Łotwa	32,
Litwa	36,
Luksemburg	13,
Węgry	7,
Malta	MT,
Niderlandy	4,
Austria	12,
Polska	20,
Portugalia	21,
Rumunia	19
Słowenia	26,
Słowacja	27,
Finlandia	17,
Szwecja	5,
Zjednoczone Królestwo	11
oraz	

- numeru homologacji typu odpowiadającego numerowi świadectwa homologacji typu wydanego na wzór urządzenia rejestrującego lub wykresówki lub karty do tachografów, umieszczonego bezpośrednio obok wymienionego prostokąta.
2. Znak homologacji typu jest umieszczony na tabliczce znamionowej każdego urządzenia oraz na każdej wykresówce i na każdej karcie do tachografów. Nie można go zetrzeć i zawsze jest wyraźnie czytelny.
 3. Wymiary narysowanego poniżej znaku homologacji typu wyrażone są w milimetrach, przy czym są to wymiary minimalne. Należy zachować proporcje między wymiarami.

grafika

II. ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU DLA PRODUKTÓW

ZGODNYCH Z ZAŁĄCZNIKIEM I

Państwo, które przyznało homologację typu, zobowiązane jest wystawić wnioskodawcy świadectwo homologacji typu, którego wzór przedstawiono poniżej. Informując inne Państwa Członkowskie o wydanej lub ewentualnie cofniętej homologacji, Państwo Członkowskie musi posługiwać się kopią tego świadectwa.

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU

Nazwa właściwej jednostki administracyjnej

Uwaga dotycząca⁽¹⁾:

- homologacji typu urządzenia rejestrującego
 - wycofania homologacji typu urządzenia rejestrującego
 - homologacji wzoru wykresówki
 - cofnięcia homologacji wzoru wykresówki
-

.....

Homologacja nr

1. Znak handlowy lub nazwa handlowa
2. Nazwa typu lub modelu
3. Nazwa producenta
4. Adres producenta
5. Zgłoszono do homologacji w dniu
6. Zbadano w
7. Data i numer protokołu badań
8. Data homologacji
9. Data cofnięcia homologacji
10. Typ lub typy urządzeń rejestrujących, dla których przeznaczona jest wykresówka
.....
11. Miejscowość

12. Data

13. Załączone dokumenty opisowe

14. Uwagi

.....
(Podpis)

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

III. ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU DLA PRODUKTÓW ZGODNYCH Z ZAŁĄCZNIKIEM B

grafika

© *European Communities (Wspólnoty Europejskie)*, <http://eur-lex.europa.eu/>
*Za autentyczne uważa się wyłącznie przepisy prawne Unii Europejskiej opublikowane w
papierowych wydaniach Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.*