

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr 1266/2009**z dnia 16 grudnia 2009 r.****dostosowujące po raz dziesiąty do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 wymaga, by urządzenia rejestrujące stosowane w transporcie drogowym, ich konstrukcja, badania, zasady instalacji i użytkowania spełniały wymagania określone w załącznikach I, IB i II do tego rozporządzenia.
- (2) Artykuł 5 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 stanowi, że państwo członkowskie przyznaje homologację typu każdemu rodzajowi tachografu cyfrowego, który spełnia wymagania wymienione w załączniku IB do tego rozporządzenia.
- (3) Artykuł 3 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 wymaga, aby urządzenie rejestrujące było zainstalowane i stosowane w odpowiednich pojazdach zarejestrowanych w państwie członkowskim.
- (4) Załącznik IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 określa specyfikacje techniczne dotyczące budowy, badania, instalacji i kontroli tachografów cyfrowych.
- (5) W celu ulepszenia i usprawnienia tachografów cyfrowych z myślą o zmniejszeniu obciążeń administracyjnych sektora i o zapewnieniu bezpiecznych informacji na temat czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku zarówno dla przewoźników, jak i krajowych organów kontrolnych, niezbędne jest dostosowanie załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 do postępu technicznego.

- (6) Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim przyznawania homologacji typu urządzeniom, które spełniają wymagania w nim określone, przed datą rozpoczęcia jego stosowania, aby bezpieczniejsze urządzenia rejestrujące mogły być wprowadzane szybko do obrotu. Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia państwom członkowskim przyznawania homologacji typu oprogramowaniu, które pozwala zmodernizować istniejące tachografy cyfrowe, aby spełniały wymagania zawarte w rozporządzeniu.
- (7) Niniejsze rozporządzenie nie wymaga zastąpienia funkcjonujących tachografów cyfrowych zainstalowanych przed datą rozpoczęcia jego stosowania.
- (8) Producenci tachografów cyfrowych zadeklarowali, że udostępnią na zasadzie wzajemności wszystkim stronom na uczciwych, rozsądnych i niedyskryminacyjnych warunkach prawa własności intelektualnej, które mogłyby stanowić istotne udogodnienie.
- (9) W celu ułatwienia homologacji krzyżowej poszczególnych części posiadających homologację typu i zagwarantowania nowym producentom urządzeń rejestrujących tachografów cyfrowych lub ich części składowych możliwości wejścia na rynek, należy określić zasady stosowania norm międzynarodowych dotyczących interfejsów technicznych różnych części składowych.
- (10) Aby pomóc przewoźnikom i przedsiębiorstwom przewoźowym w wypełnianiu zobowiązań wynikających z dyrektywy 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych ⁽²⁾, należy zwiększyć liczbę blokad firmowych.
- (11) Do tachografów cyfrowych należy wprowadzić większą liczbę zestawów znaków w celu zapewnienia właściwego egzekwowania przepisów, kontroli pojazdów oraz identyfikacji kierowców.

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.⁽²⁾ Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

- (12) W celu wsparcia sektora, producentów i organów kontrolnych w zakresie możliwości identyfikacji aktualnych producentów na rynku oraz rozróżniania krajów i odpowiednich kodów w oparciu o znaki stosowane na pojazdach w ruchu międzynarodowym zgodnie z Konwencją wiedeńską Narodów Zjednoczonych o ruchu drogowym z 1968 r., laboratorium właściwe do prowadzenia badań interoperacyjności powinno prowadzić odpowiednie wykazy i udostępniać je na publicznej stronie internetowej.
- (13) Aby pomóc przedsiębiorstwom transportu drogowego w wypełnianiu ich obowiązków prawnych w zakresie przechowywania informacji potrzebnych do weryfikacji przestrzegania przepisów, należy ustalić wspólne specyfikacje dotyczące testu papieru do wydruków stosowane przy udzielaniu homologacji typu.
- (14) W celu zmniejszenia obciążeń administracyjnych, a tym samym kosztów, nałożonych na przewoźników i kierowców w związku ze stosowaniem tachografów cyfrowych, należy uprościć przepisy dotyczące instalacji, aktywacji, kalibracji i kontroli urządzeń oraz ukierunkować je konkretnie tylko na te pojazdy, których dotyczą przepisy określające godziny pracy kierowców zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego ⁽¹⁾.
- (15) Podczas okresowych kontroli lub w innych przypadkach, gdy istnieje potrzeba sprawdzenia, kalibracji, naprawy lub kontroli urządzeń rejestrujących, warsztaty powinny zbadać urządzenia rejestrujące na obecność lub stosowanie urządzeń służących do manipulacji i prowadzić ewidencję takich zdarzeń, w tym brakujących i zniszczonych plomb.
- (16) Jedynie tachografy cyfrowe pojazdów należących do kategorii M2, M3, N2 lub N3, określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów ⁽²⁾, powinny automatycznie rejestrować zdarzenia przekroczenia prędkości.
- (17) W następstwie sprawozdania Wspólnego Centrum Badawczego dotyczącego możliwości ingerencji w system tachografu cyfrowego oraz zagrożeń związanych z wprowadzeniem adapterów instalowanych w samochodach dostawczych (*Report on the Attacks to Security of the Digital Tachograph and on the Risk Associated With the Introduction of Adaptors to be fitted into Light Vehicles*) przekazywanie danych elektronicznych między źródłem ruchu pojazdu i czujnikiem ruchu powinno być chronione przed ingerencją, na przykład przez stosowanie magnesów, a dane dotyczące ruchu pojazdu powinny zostać potwierdzone przez dodatkowe i niezależne źródła wewnętrzne oraz zewnętrzne.
- (18) W celu zapewnienia integralności i wiarygodności bezpieczeństwa systemu tachografów cyfrowych istotne jest, aby kierowcom wydawano niepowtarzalne egzemplarze kart do tachografów. Aby uniemożliwić kierowcom ubieganie się o większą liczbę ważnych kart niż jedna lub posiadanie większej liczby ważnych kart niż jedna, powinna istnieć elektroniczna wymiana danych między państwami członkowskimi.
- (19) Interfejs człowiek-maszyna służący do ręcznego wprowadzania danych o czynnościach, podczas których kierowcy pozostawali poza pojazdem i w tym czasie nie mogli rejestrować swoich czynności na karcie kierowcy, powinien zostać uproszczony i objaśniony.
- (20) Dla kierowców przydatne są dodatkowe, fakultatywne informacje pojawiające się na wyświetlaczu tachometru cyfrowego i ukrywanie ostrzeżeń, kiedy pojazd prowadzony jest poza zakresem stosowania przepisów.
- (21) Czas potrzebny na wczytywanie danych z urządzeń rejestrujących powinien zostać skrócony dzięki usprawnieniu interfejsów technicznych.
- (22) W celu utrzymania wiarygodności systemu w związku z tym, że stosowane obecnie mechanizmy zabezpieczania staną się wkrótce przestarzałe, niezbędne są środki awaryjne zapewniające ciągłość procesu homologacji typu dla tachografów.
- (23) W celu zapewnienia możliwości określenia podczas kontroli drogowych wzorców jazdy i „prawdziwych” zapisów dotyczących prowadzenia pojazdu, należy uprościć obliczanie czasu prowadzenia pojazdu i zaokrąglanie okresów aktywności do jednej minuty.
- (24) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 18 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.
- (25) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (EWG) nr 3821/85,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Rozporządzenie stosuje się od dnia 1 października 2011 r. Jednak pkt 3.1, 3.8, 3.9, 3.11, 3.20, 8.2, 9.2, 12.3, 12.4 i 13 załącznika stosuje się od dnia 1 października 2012 r., a pkt 7.2, 7.3 i 7.5 stosuje się od daty wejścia w życie.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 grudnia 2009 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 wprowadza się następujące zmiany:

1. ZMIANY W ROZDZIALE I (DEFINICJE)

1.1 Definicja f) otrzymuje brzmienie:

„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 wymaganiem 256.

Do kalibracji urządzenia rejestrującego potrzebna jest karta warsztatowa;”

1.2 Definicja l) otrzymuje brzmienie:

„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”.

1.3 Definicja s) otrzymuje brzmienie:

„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.”

1.4 W przepisie 1) do definicji „n” i „p” dodaje się następujący akapit:

„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. ZMIANY W ROZDZIALE II (CHARAKTERYSTYKI OGÓLNE)

2.1 Po wymaganiu 001 dodaje się następujące nowe wymaganie:

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

2.2 W wymaganiu 010 wprowadza się następujące zmiany:

— Skreśla się tiret trzecie.

— Tiret ostatnie otrzymuje brzmienie:

„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.”

2.3 Tired drugie wymagania 011 otrzymuje brzmienie:

„— 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).”

3. **ZMIANY W ROZDZIALE III (FUNKCJE I WYMAGANIA)**

3.1 Po wymaganiu 019 dodaje się następujące wymaganie:

„**Wymaganie 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.”

3.2 Wymaganie 028 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 028** Do datowania w urządzeniu rejestrującym (rejestracja, wymiana danych) i do wszystkich wydruków wymienionych w dodatku 4 »Wydruki« używane są data i czas UTC”.

3.3 Wymaganie 029 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 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.”

3.4 Skreśla się wymaganie 040.

3.5 Wymagania 038, 041 i 042 otrzymują brzmienie:

„**Wymaganie 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).”

„**Wymaganie 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.”

„**Wymaganie 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).”

3.6 Wymagania 050, 050a i 050b otrzymują brzmienie:

„**Wymaganie 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.”

„**Wymaganie 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 umożliwia opcjonalnie posiadaczowi karty modyfikowanie ręcznie wprowadzonej czynności aż do zatwierdzenia przez wybranie odpowiedniego polecenia. W późniejszym czasie wprowadzenie takich zmian jest zabronione.”

„**Wymaganie 50b** 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.”

3.7 Wymaganie 065 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 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”.

3.8 Po wymaganiu 067 dodaje się następujący tekst:

„9.9 bis. Zdarzenie »Konflikt ruchowy pojazdu«

Wymaganie 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.

Wymaganie 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”.

3.9 W wymaganiu 094 po zdarzeniu „błąd danych dotyczących ruchu” dodaje się następujący wiersz:

Konflikt ruchowy pojazdu	— najdłuższe zdarzenie w każdym z ostatnich 10 dni ich występowania, — 5 najdłuższych zdarzeń w ciągu ostatnich 365 dni.	— 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.
--------------------------	---	---

3.10 Wymaganie 104 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 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”.

3.11 Po wymaganiu 109a dodaje się następujące wymaganie:

„**Wymaganie 109b** Zdarzenie »Konflikt ruchowy pojazdu« nie jest zapisywane na karcie kierowcy ani na karcie warsztatowej.”

3.12 Wymaganie 114a otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 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)”.

3.13 Wymaganie 121 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 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.”

3.14 Wymaganie 127 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 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.”

3.15 Wymaganie 133a otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 133a** Drukarka umożliwi drukowanie znaków określonych w dodatku 1 rozdział 4 »Zestawy znaków« ”.

3.16 Wymaganie 136 otrzymuje brzmienie:

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

3.17 Po wymaganii 136 dodaje się następujące wymagania:

„**Wymaganie 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.

Wymaganie 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.

Wymaganie 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”.

3.18 Wymaganie 141 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 141** Urządzenie rejestrujące ostrzega kierowcę na 15 minut przed przekroczeniem i w momencie przekroczenia maksymalnego dopuszczalnego nieprzerwanego czasu prowadzenia pojazdu.”

3.19 Wymaganie 145 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 145** W tym ostatnim przypadku są oznaczone symbolem »T«.”

3.20 Po wymaganiu 161 dodaje się następujące wymaganie:

„**Wymaganie 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.”

4. ZMIANY W ROZDZIALE V (INSTALACJA)

4.1 W wymaganiu 239 dodaje się następujące zdanie:

„Dostawę części układu zabezpieczającego urządzeń rejestrujących można w razie konieczności ograniczyć podczas badań w celu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa”.

4.2 Wymaganie 243 otrzymuje brzmienie:

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

4.3 Wymagania 248 i 249 otrzymują brzmienie:

»**Wymaganie 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.

„**Wymaganie 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”.

4.4 Wymaganie 250 tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„data pomiaru współczynnika charakterystycznego pojazdu i skutecznego obwodu opon”

4.5 Po wymaganiu 250 dodaje się następujące wymaganie:

PL, „Wymaganie 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”.

5. ZMIANY W ROZDZIALE VI (INSPEKCJE)

5.1 W wymaganiu 257 wprowadza się następujące zmiany:

⁽¹⁾ Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1

⁽²⁾ Dz.U. L 21 z 24.1.2009, s. 3

Tiret czwarte otrzymuje brzmienie „— czy tabliczka instalacyjna określona w wymaganiu 250 oraz tabliczka znamionowa określona w wymaganiu 169 są zamocowane” i dodaje się następujące tiret: „ — czy do urządzenia nie są podłączone żadne urządzenia służące do manipulacji”.

5.2 Po wymaganiu 257 dodaje się następujące wymagania:

„**Wymaganie 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”.

„**Wymaganie 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”.

6. ZMIANY W ROZDZIALE VII (WYDAWANIE KART)

6.1 Po wymaganiu 268 dodaje się następujące wymaganie:

„**Wymaganie 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.”

7. ZMIANY W ROZDZIALE VIII (HOMOLOGACJA TYPU)

7.1 W sekcji 1 Uwagi ogólne w pierwszym akapicie dodaje się nowe zdanie:

„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”.

7.2 Po wymaganiu 274 dodaje się następujące wymagania:

„**Wymaganie 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”.

„**Wymaganie 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”.

7.3 Po wymaganiu 275 dodaje się następujące wymaganie:

„**Wymaganie 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”.

7.4 Po wymaganiu 277 dodaje się następujące wymaganie:

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

- 7.5 Wymaganie 281 otrzymuje brzmienie:

„**Wymaganie 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 wymaganii 274a.”

8. **ZMIANY W DODATKU 1 (SŁOWNIK DANYCH)**

- 8.1 Sekcja 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2 **Adres**

Adres.

Address: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

address OCTET STRING (SIZE(35))

}

codePage określa zestaw znaków zdefiniowany w rozdziale 4,

address jest adresem zakodowanym przy użyciu wyszczególnionego zestawu znaków”.

- 8.2 W sekcji 2.54 wiersz „»0A« H to »0F« H RFU,” otrzymuje brzmienie:

„»0A« H Konflikt ruchowy pojazdu,

»0B« H to »0F« H RFU,”

- 8.3 Sekcja 2.70 otrzymuje brzmienie:

„2.70 **Nazwa**

Nazwa (nazwisko).

Name: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

name OCTET STRING (SIZE(35))

}

codePage określa zestaw znaków zdefiniowany w rozdziale 4,

name jest nazwą zakodowaną przy użyciu wyszczególnionego zestawu znaków”.

- 8.4 Sekcja 2.114 otrzymuje brzmienie:

„2.114 **VehicleRegistrationNumber**

Numer rejestracyjny pojazdu (VRN). Numer rejestracyjny przydziela organ rejestracji pojazdów.

VehicleRegistrationNumber: = SEQUENCE {

codePage INTEGER (0..255),

vehicleRegNumber OCTET STRING (SIZE(13))

}

codePage określa zestaw znaków zdefiniowany w rozdziale 4,

vehicleRegNumber jest numerem VRN zakodowanym przy użyciu wyszczególnionego zestawu znaków.

Przypisanie wartości: swoisty dla kraju”.

8.5 Ostatni akapit rozdziału 4 otrzymuje brzmienie:

„W innych łańcuchach znaków (Address, Name, VehicleRegistrationNumber) używa się dodatkowo znaków zdefiniowanych kodami od 161 do 255 następujących 8-bitowych standardowych zestawów znaków, określonych numerem Code Page: Standardowy zestaw znaków	Code Page (dziesiętny)
ISO/IEC 8859-1 Latin-1 – alfabet łaciński dla Europy zachodniej	1
ISO/IEC 8859-2 Latin-2 – łaciński dla Europy środkowej i wschodniej	2
ISO/IEC 8859-3 Latin-3 – łaciński dla Europy południowej	3
ISO/IEC 8859-5 Latin – dla cyrylicy	5
ISO/IEC 8859-7 Latin – dla alfabetu greckiego	7
ISO/IEC 8859-9 Latin-5 – dla alfabetu tureckiego	9
ISO/IEC 8859-13 Latin-7 – dla krajów bałtyckich	13
ISO/IEC 8859-15 Latin-9	15
ISO/IEC 8859-16 Latin-10 – łaciński dla Europy środkowej	16
KOI8-R Latin – dla cyrylicy	80
KOI8-U Latin – dla cyrylicy	85”

8.6 W rozdziale 2 sekcja 2.67 otrzymuje brzmienie:

„2.67 ManufacturerCode

Kod identyfikujący producenta urządzeń posiadających homologację typu.

ManufacturerCode: = INTEGER (0..255)

Laboratorium właściwe dla przeprowadzania badań interoperacyjności prowadzi i publikuje wykaz kodów producenta na swojej stronie internetowej (wymaganie 290).

ManufacturerCodes przyznaje się tymczasowo twórcom tachografów po wystąpieniu przez nich z wnioskiem do laboratorium właściwego dla przeprowadzania badań interoperacyjności”.

8.7 Sekcja 2.71 otrzymuje brzmienie:

„2.71 NationAlpha

Alfabetyczne określenie kraju jest zgodne ze znakami wyróżniającymi stosowanymi na pojazdach w ruchu międzynarodowym (Konwencja wiedeńska Narodów Zjednoczonych o ruchu drogowym z 1968 r.).

NationAlpha: = IA5String (SIZE (3))

Kody Nation Alpha i Numeric znajdują się na wykazie utrzymywanym na stronie internetowej laboratorium wyznaczonego do przeprowadzenia badań interoperacyjności zgodnie z wymaganiami 278”.

8.8 Sekcja 2.72 otrzymuje brzmienie:

„2.72 NationNumeric

Numeryczne odniesienie do kraju.

NationNumeric: = INTEGER (0.. 255)

Przypisanie wartości: zob. typ danych w 2.71 (NationAlpha)

Modyfikacji lub aktualizacji specyfikacji Nation Alpha lub Numeric opisanych w powyższym akapicie dokonuje się jedynie po otrzymaniu przez wyznaczone laboratorium opinii producentów przyrządów rejestrujących tachografów cyfrowych posiadających homologację typu.”

9. ZMIANY W DODATKU 3 (PIKTOGRAMY)

9.1 Wymaganie PIC_001 otrzymuje brzmienie:

„PIC_001 Urządzenie rejestrujące może opcjonalnie używać następujących piktogramów i kombinacji piktogramów (lub piktogramów i kombinacji wystarczająco do nich podobnych, aby można je było z nimi jednoznacznie identyfikować):”

9.2 W sekcji 2 podsekcja „Zdarzenia” dodaje się następujący piktogram:

„!  Konflikt ruchowy pojazdu”

10. ZMIANY W DODATKU 4 (WYDRUKI)


10.1 Wymaganie PRT_006 w sekcji 2 „Specyfikacja bloków danych” otrzymuje brzmienie:

„PRT_006 W wydrukach korzysta się z następujących bloków danych lub zapisów danych w opisanym poniżej znaczeniu i formacie:

Numer bloku lub zapisu
Znaczenie

Data Format


1 **Data i godzina drukowania dokumentu**

 dd/mm/yyyy hh:mm (UTC)

2 **Typ wydruku**

Identyfikator bloku

Wydruk kombinacji piktogramu (zob. dodatek 3), ustawienie urządzenia ograniczenia prędkości (tylko wydruk przekroczenia prędkości)

-----  -----
Picto xxx **km/h**

3 **Identyfikacja posiadacza karty**

Identyfikator bloku P = piktogram indywidualny

Nazwisko posiadacza karty

Imię (imiona) posiadacza karty (o ile dotyczy)

Identyfikacja karty

Data wygaśnięcia karty (o ile dotyczy)

----- P -----
P Last_Name _____
First_Name _____
Card_Identification _____
dd/mm/yyyy



W przypadku gdy karta nie jest kartą osobistą i nie zawiera nazwiska posiadacza karty, zamiast nazwiska drukuje się nazwę przedsiębiorstwa, warsztatu lub organu kontrolnego.

4 **Identyfikacja pojazdu**

Identyfikator bloku

VIN

Państwo członkowskie rejestracji i numer VRN



-----  -----
 VIN _____
Nat/VRN _____

5 **Identyfikacja VU**

Identyfikator bloku

Nazwa producenta VU

Numer części VU

-----  -----
 VU_Manufacturer _____
VU_Part_Number _____




6 **Ostatnia kalibracja urządzenia rejestrującego**

Identyfikator bloku

Nazwa warsztatu

Identyfikacja karty warsztatowej

Data kalibracji

-----  -----
 Last_Name _____
Card_Identification _____
 dd/mm/yyyy





7 **Ostatnia kontrola (przez urzędnika przeprowadzającego kontrolę)**



Identyfikator bloku

Identyfikacja karty kontrolera

Data, godzina i typ kontroli

Typ kontroli: maksymalnie cztery piktogramy. Typ kontroli odpowiada jednemu z poniższych piktogramów (lub ich kombinacji):


: wczytywanie danych z karty, : wczytywanie danych z VU, : drukowanie, : wyświetlanie

-----  -----
Card_Identification _____
 dd/mm/yyyy hh:mm pppp

8 **Czynności kierowcy zapisane na karcie w kolejności chronologicznej**

Identyfikator bloku

Data zapytania (dzień kalendarzowy będący przedmiotem wydruku)
+ dzienny licznik obecności karty

-----  -----
dd/mm/yyyy xxx

8a Stan poza zakresem na początku danego dnia
(nie wypełniać, jeżeli nie występuje stan poza zakresem)

OUT



8.1 Okres, w którym nie wkładano karty

8.1a Identyfikator zapisu (początek okresu)

8.1b Okres czynności nieznanych. Godzina rozpoczęcia, czas trwania

8.1c Czynność wprowadzona ręcznie

Piktogram czynności, godzina rozpoczęcia, czas trwania


-----  -----
 hh:mm hhhmm
A: hh:mm hhhmm

8.2 Włożenie karty w szczelinę czytnika S

Identyfikator zapisu; S = piktogram szczeliny czytnika

Państwo członkowskie rejestracji pojazdu i numer VRN

Stan licznika kilometrów pojazdu przy wkładaniu karty

----- S -----
 Nat/VRN _____
x xxx xxx km

8.3 Czynność (przy włożonej karcie)

Piktogram czynności, godzina rozpoczęcia, czas trwania, status załogi (piktogram załogi, jeżeli ZAŁOGA, puste, jeżeli JEDEN KIEROWCA).

A: hh:mm hhmm ☒

8.3a Warunki szczególne. Godzina wprowadzenia wpisu, piktogram warunku szczególnego (lub kombinacja piktogramów).

hh:mm pppp

8.4 Wyjęcie karty

Stan licznika kilometrów pojazdu i odległość przebyta od ostatniego włożenia karty, dla którego znany jest stan licznika kilometrów

x xxx xxx km; x xxx km

9 Czynności kierowcy zapisane na VU według szczelin czytnika oraz w kolejności chronologicznej

Identyfikator bloku

Data zapytania (dzień kalendarzowy będący przedmiotem wydruku)

Stan licznika kilometrów pojazdu o godzinie 00:00 i 24:00

----- ☒ -----
dd/mm/yyyy
x xxx xxx - x xxx xxx km

10 Czynności wykonane przy karcie w szczelinie czytnika S

Identyfikator bloku

10a Stan poza zakresem na początku danego dnia (nie wypełniać, jeżeli nie występuje stan poza zakresem)

----- S -----
----- OUT -----

10.1 Okres, gdy brak jest karty w szczelinie czytnika S

Identyfikator zapisu

Brak karty

Stan licznika kilometrów na początku okresu

☒ -----
x xxx xxx km

10.2 Włożenie karty

Identyfikator zapisu włożenia karty

Nazwisko kierowcy

Imię kierowcy

Identyfikacja karty kierowcy

Data wygaśnięcia karty kierowcy

Państwo członkowskie rejestracji i numer VRN poprzednio używanego pojazdu

Data i godzina wyjęcia karty z poprzedniego pojazdu

Pusty wiersz

Stan licznika kilometrów pojazdu przy wkładaniu karty, wskaźnik pokazujący ręczne wprowadzenie informacji o wykonywaniu czynności (M, jeżeli wprowadzono, puste, jeżeli nie wprowadzono).

Jeżeli w dniu wydruku nie włożono karty kierowcy, wówczas w odniesieniu do bloku 10.2 stosuje się wskazania licznika z ostatniego dostępnego włożenia karty, które miało miejsce przed tym dniem.

☒ Last_Name _____
First_Name _____
Card_Identification _____
dd/mm/yyyy
☒ Nat/VRN _____
dd/mm/yyyy hh:mm
x xxx xxx km M

10.3 Czynność

Piktogram czynności, godzina rozpoczęcia, czas trwania, status załogi (piktogram załogi, jeżeli ZAŁOGA, puste, jeżeli JEDEN KIEROWCA)

A: hh:mm hhmm ☉☉

10.3a Warunki szczególne. Godzina wprowadzenia wpisu, piktogram warunku szczególnego (lub kombinacja piktogramów).

hh:mm - - - - - pppp - - - - -

10.4 Wyjęcie karty lub koniec okresu 'brak karty'

Stan licznika kilometrów pojazdu przy wyjęciu karty lub na koniec okresu 'brak karty' i odległość przebyta od włożenia karty lub od początku okresu 'brak karty'.

x xxx xxx km; x xxx km

11 Dienne zestawienie

Identyfikator bloku

- - - - - Σ - - - - -

11.1 Zestawienie VU okresów bez karty w szczelinie czytnika karty kierowcy

Identyfikator bloku

1☉ - - - - -

11.2 Zestawienie VU okresów bez karty w szczelinie czytnika karty współkierowcy

Identyfikator bloku

2☉ - - - - -

11.3 Dienne zestawienie VU dla poszczególnych kierowców

Identyfikator zapisu

Nazwisko kierowcy

Imię (imiona) kierowcy

Identyfikacja karty kierowcy

- - - - -
☉ Last_Name _____
First_Name _____
Card_Identification _____

11.4 Wprowadzanie miejsca rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy

pi = piktogram miejsca rozpoczęcia / zakończenia, godzina, kraj, region

pihh:mm Pay Rég

Stan licznika kilometrów

x xxx xxx km

11.5 Podsumowania dla czynności (z karty)

Całkowity czas prowadzenia pojazdu, przebyta odległość

☉ hhmm x xxx km

Całkowity czas pracy i dyspozycyjności

☉ hhmm ☉ hhmm

Całkowity czas odpoczynku i nieznanymi czynności

☉ hhmm ? hhmm

Całkowity czas czynności załogi

☉☉ hhmm

11.6 Podsumowania dla czynności (okresy bez karty w szczelinie czytnika karty kierowcy)

Całkowity czas prowadzenia pojazdu, przebyta odległość

⊗ hhhmm x xxx km

Całkowity czas pracy i dyspozycyjności

✕ hhhmm ⊗ hhhmm

Całkowity czas odpoczynku

⌂ hhhmm

11.7 Podsumowania dla czynności (okresy bez karty w szczelinie czytnika karty współkierowcy)

Całkowity czas pracy i dyspozycyjności

✕ hhhmm ⊗ hhhmm

Całkowity czas odpoczynku

⌂ hhhmm

11.8 Podsumowania dla czynności (dla poszczególnych kierowców, z uwzględnieniem obu szczelin czytnika kart)

Całkowity czas prowadzenia pojazdu, przebyta odległość

⊗ hhhmm x xxx km

Całkowity czas pracy i dyspozycyjności

✕ hhhmm ⊗ hhhmm

Całkowity czas odpoczynku

⌂ hhhmm

Całkowity czas czynności załogi

⊗⊗ hhhmm

Gdy bieżącego dnia potrzebny jest dzienny wydruk, dzienne zestawienie informacji oblicza się na podstawie danych dostępnych w czasie wydruku.

12 Zdarzenia i/lub usterki zapisane na karcie

12.1 Identyfikator bloku ostatnich 5 »Zdarzeń i usterek« na karcie

----- !⊗⌂ -----

12.2 Identyfikator bloku wszystkich »zdarzeń« zarejestrowanych na karcie

!⌂ -----

12.3 Identyfikator bloku wszystkich »usterek« zarejestrowanych na karcie

⊗⌂ -----

12.4 Zapis zdarzenia lub usterki

Identyfikator zapisu

Piktogram zdarzenia/ usterki, cel zapisu, data i godzina rozpoczęcia,

Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm

Dodatkowy kod zdarzenia/ usterki (w stosownych przypadkach), czas trwania

! xx hhhmm

Państwo członkowskie rejestracji i numer VRN pojazdu, w którym zaistniało zdarzenie lub usterka

⌂ Nat/VRN _____

13 Zdarzenia lub usterki zapisane lub trwające na VU

13.1 Identyfikator bloku ostatnich 5 »zdarzeń i usterek« z VU

!⊗⌂ -----

13.2 Identyfikator bloku wszystkich »zdarzeń« zarejestrowanych lub trwających na VU

!⌂ -----

13.3 Identyfikator bloku wszystkich »usterek« zarejestrowanych lub trwających na VU -----
A-----

13.4 Zapis zdarzenia lub usterki

<p>Identyfikator zapisu</p> <p>Piktogram zdarzenia/ usterki, cel zapisu, data i godzina rozpoczęcia,</p> <p>Dodatkowy kod zdarzenia/ usterki (w stosownych przypadkach), liczba podobnych zdarzeń zaistniałych tego dnia, czas trwania</p> <p>Identyfikacja karty włożonej na początku lub końcu zdarzenia lub usterki (maksymalnie 4 wiersze bez powtarzania tych samych numerów kart)</p> <p>Przypadek, gdy nie włożono żadnej karty</p>	<p>-----</p> <p>Pic (p) dd/mm/yyyy hh:mm</p> <p>! xx (xxx) hhmm</p> <p>Card_Identification</p> <p>Card_Identification</p> <p>Card_Identification</p> <p>Card_Identification</p> <p>-----</p> <p>█-----</p>
--	--

Cel zapisu (p) jest kodem numerycznym wyjaśniającym, dlaczego zapisano zdarzenie lub usterkę i jest kodowany zgodnie z elementami danych EventFaultRecordPurpose.

14 Identyfikacja VU

<p>Identyfikator bloku</p> <p>Nazwa producenta VU</p> <p>Adres producenta VU</p> <p>Numer części VU</p> <p>Numer homologacji VU</p> <p>Numer fabryczny VU</p> <p>Rok produkcji VU</p> <p>Wersja oprogramowania i data instalacji VU</p>	<p>-----</p> <p>█-----</p> <p>█ Name _____</p> <p>Address _____</p> <p>PartNumber _____</p> <p>Apprv _____</p> <p>S/N _____</p> <p>Yyyy</p> <p>V xxxx dd/mm/yyyy</p>
---	--

15 Identyfikacja czujnika

<p>Identyfikator bloku</p> <p>Numer fabryczny czujnika</p> <p>Numer homologacji czujnika</p> <p>Data pierwszej instalacji czujnika</p>	<p>-----</p> <p>█-----</p> <p>█ S/N _____</p> <p>Apprv _____</p> <p>dd/mm/yyyy"</p>
--	---

10.2 Sekcja 3.1. „Wydruk dzienny czynności kierowcy” z karty otrzymuje brzmienie:

„3.1 Wydruk dzienny czynności kierowcy z karty

PRT_007 Wydruk dzienny czynności kierowcy z karty jest zgodny z następującym formatem:

1	Data i godzina drukowania dokumentu
2	Typ wydruku
3	Identyfikacja kontrolera (jeżeli karta kontrolna jest włożona do VU)
3	Identyfikacja kierowcy (z karty będącej przedmiotem wydruku)
4	Identyfikacja pojazdu (z którego uzyskano wydruk)

5	Identyfikacja VU (z którego uzyskano wydruk)
6	Ostatnia kalibracja VU
7	Ostatnia kontrola sprawdzanego kierowcy
8	Ogranicznik czynności kierowcy
8a	Stan poza zakresem na początku danego dnia
8.1a / 8.1b / 8.1c / 8.2 / 8.3 / 8.3a / 8.4	Czynności kierowcy w kolejności chronologicznej
11	Ogranicznik dziennego zestawienia
11.4	Miejsca wprowadzone w kolejności chronologicznej
11.5	Podsumowania dla czynności
12.1	Zdarzenia lub usterki z ogranicznika karty
12.4	Zapisy zdarzeń/ usterek (5 ostatnich zdarzeń lub usterek zapisanych na karcie)
13.1	Zdarzenia lub usterki z ogranicznika VU
13.4	Zapisy zdarzeń/ usterek (5 ostatnich zdarzeń lub usterek zapisanych lub trwających na VU)
21.1	Miejsce kontroli
21.2	Podpis kontrolera
21.5	Podpis kierowcy

10.3 Sekcja 3.2 „Wydruk dzienny czynności kierowcy” z VU otrzymuje brzmienie:

„Sekcja 3.2 Wydruk dzienny czynności kierowcy z VU

PRT_008 Wydruk dzienny czynności kierowcy z VU jest zgodny z następującym formatem:

1	Data i godzina drukowania dokumentu
2	Typ wydruku
3	Identyfikacja posiadacza karty (dla wszystkich kart włożonych do VU)
4	Identyfikacja pojazdu (z którego uzyskano wydruk)
5	Identyfikacja VU (z którego uzyskano wydruk)
6	Ostatnia kalibracja VU
7	Ostatnia kontrola danego urządzenia rejestrującego
9	Ogranicznik czynności kierowcy
10	Ogranicznik szczeliny czytnika karty kierowcy (szczelina 1)
10a	Stan poza zakresem na początku danego dnia
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Czynności w kolejności chronologicznej (szczelina czytnika karty kierowcy)

10	Ogranicznik szczeliny czytnika karty współkierowcy (szczelina 2)
10a	Stan poza zakresem na początku danego dnia
10.1 / 10.2 / 10.3 / 10.3a / 10.4	Czynności w kolejności chronologicznej (szczelina czytnika karty współkierowcy)
11	Ogranicznik dziennego zestawienia
11.1	Zestawienie okresów bez karty w szczelinie czytnika karty kierowcy
11.4	Miejsca wprowadzone w kolejności chronologicznej
11.6	Podsumowania dla czynności
11.2	Zestawienie okresów bez karty w szczelinie czytnika karty współkierowcy
11.4	Miejsca wprowadzone w kolejności chronologicznej
11.8	Podsumowania dla czynności
11.3	Zestawienie czynności dla kierowcy z uwzględnieniem obu szczelin czytnika kart
11.4	Miejsca wprowadzone przez danego kierowcę w kolejności chronologicznej
11.7	Podsumowania dla czynności danego kierowcy
13.1	Ogranicznik zdarzeń/ usterek
13.4	Zapisy zdarzeń/ usterek (5 ostatnich zdarzeń lub usterek zapisanych lub trwających na VU)
21.1	Miejsce kontroli
21.2	Podpis kontrolera
21.3	Od godziny (miejsce przeznaczone dla kierowcy bez karty w celu wskazania
21.4	Do godziny dotyczących go okresów)
21.5	Podpis kierowcy"

11. ZMIANY W DODATKU 7 (PROTOKOŁY WCZYTYWANIA DANYCH)

11.1 Przepis w sekcji 2.1 dotyczący procedury wczytywania otrzymuje brzmienie:

„(1) Włożenie karty powoduje aktywację właściwych praw dostępu do funkcji wczytywania i do danych. Możliwe jest jednak wczytywanie danych z karty kierowcy włożonej do jednej ze szczelin VU, jeżeli w drugiej szczelinie nie ma żadnej innej karty.”

12. ZMIANY W DODATKU 9 (HOMOLOGACJA TYPU – WYKAZ MINIMUM WYMAGANYCH TESTÓW)

12.1 W rozdziale I w pkt 1 dodaje się następującą normę ISO:

„1.2. Odniesienia

ISO 16844-3:2004, Cor 1:2006 Pojazdy drogowe – Tachografy – Część 3: Podłączenie czujnika ruchu (do przyrządów rejestrujących)”.

12.2 W rozdziale II BADANIA FUNKCJONALNOŚCI PRZYRZĄDU REJESTRUJĄCEGO w sekcji 3 poświęconej badaniom funkcjonalności, które mają zostać przeprowadzone, dodaje się następujące nowe wymaganie:

„3.36 Podłączenie czujnika ruchu, powiązane wymagania 001a, 099”

12.3 W rozdziale II dodaje się następujące nowe wymaganie:

„Badanie funkcjonalności (VU)

3.37 Sprawdzenie, czy VU wykrywa, rejestruje i zapisuje zdarzenie (zdarzenia) lub usterkę (usterki) określone przez producenta VU, gdy sparowany czujnik ruchu reaguje na pola magnetyczne zaburzające wykrywanie ruchu pojazdu, wymaganie 161a.”

12.4 W rozdziale III dodaje się następujące nowe wymaganie:

Badanie funkcjonalności (czujnik ruchu)

„3.5 Sprawdzenie, czy pole magnetyczne nie wpływa na czujnik ruchu. Ewentualnie, sprawdzenie, czy czujnik ruchu reaguje na pola magnetyczne zaburzające wykrywanie ruchu pojazdu, aby sparowany VU mógł wykrywać, rejestrować i zapisywać usterki czujnika, powiązane wymaganie 161a.”

12.5 W rozdziale III CZUJNIK RUCHU BADANIA FUNKCJONALNOŚCI w sekcji 3 poświęconej przewidzianym badaniom funkcjonalności, które mają zostać przeprowadzone, dodaje się następujące nowe wymaganie:

„3.4. Podłączenie przyrządu rejestrującego, wymaganie 001a”.

13. ZMIANY W DODATKU 12 (ADAPTER DO POJAZDÓW KATEGORII M1 I N1)

W rozdziale VII sekcja 7.2 dodaje się następujące nowe wymaganie:

„3.3 Sprawdzenie, czy pole magnetyczne nie wpływa na adapter. Ewentualnie sprawdzenie, czy adapter reaguje na pola magnetyczne zaburzające wykrywanie ruchu pojazdu, aby podłączony VU mógł wykrywać, rejestrować i zapisywać usterki czujnika, powiązane wymaganie 161a.”
