



28.02.2014

UA

Офіційний вісник Європейського Союзу

L 60/1

I

(Законодавчі акти)

РЕГЛАМЕНТИ

**РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 165/2014**

**від 4 лютого 2014 року**

**про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію деякого соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом**

**(Текст стосується ЄЕП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 91,

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновок Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(2)</sup>, Оскільки:

(1) Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 <sup>(3)</sup> встановлює положення щодо конструкції, встановлення, використання і випробовування тахографів. До нього неодноразово вносилися суттєві зміни та доповнення. Для забезпечення більшої ясності, його основні положення необхідно, таким чином, спростити та реструктурувати.

(2) Досвід показує, що з метою забезпечення дієвості та ефективності системи тахографів, необхідно вдосконалити деякі технічні елементи та процедури контролю.

(3) Деякі транспортні засоби звільняються від положень Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 <sup>(4)</sup>. Для забезпечення узгодженості, також повинна існувати можливість звільнити такі транспортні засоби від сфери застосування цього Регламенту.

(4) Тахографи необхідно встановлювати на транспортні засоби, до яких застосовують Регламент (ЄС) № 561/2006. Для забезпечення певного ступеня гнучкості, деякі транспортні засоби необхідно виключити зі сфери застосування зазначеного Регламенту, а саме, транспортні засоби, максимальна дозволена маса яких не перевищує 7,5 тонн, які використовують для перевезення матеріалів, обладнання чи техніки, призначеної для

<sup>(1)</sup> ОВ С 43, 15.02.2012, с. 79.

<sup>(2)</sup> Позиція Європейського Парламенту від 3 липня 2012 року (ОВ С 349 Е, 29.11.2013, с. 105) та позиція Ради в першому читанні від 15 листопада 2013 року (ОВ С 360, 10.12.2013, с. 66). Позиція Європейського Парламенту від 15 січня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику).

<sup>(3)</sup> Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті (ОВ L 370, 31.12.1985, с. 8).

<sup>(4)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію деякого соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом, внесення змін до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.04.2006, с. 1).

## I

*(Законодавчі акти)*

## РЕГЛАМЕНТИ

**РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 165/2014****від 4 лютого 2014 року****про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію деякого соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом****(Текст стосується ЄЕП)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, зокрема його статтю 91,

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акта національним парламентам,

Беручи до уваги висновки Європейського економічно-соціального комітету <sup>(1)</sup>,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно зі звичайною законодавчою процедурою <sup>(2)</sup>, Оскільки:

(1) Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 <sup>(3)</sup> встановлює положення щодо конструкції, встановлення, використання і випробовування тахографів. До нього неодноразово вносилися суттєві зміни та доповнення. Для забезпечення більшої ясності, його основні положення необхідно, таким чином, спростити та реструктурувати.

(2) Досвід показує, що з метою забезпечення дієвості та ефективності системи тахографів, необхідно вдосконалити деякі технічні елементи та процедури контролю.

(3) Деякі транспортні засоби звільняються від положень Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 <sup>(4)</sup>. Для забезпечення узгодженості, також повинна існувати можливість звільнити такі транспортні засоби від сфери застосування цього Регламенту.

(4) Тахографи необхідно встановлювати на транспортні засоби, до яких застосовують Регламент (ЄС) № 561/2006. Для забезпечення певного ступеня гнучкості, деякі транспортні засоби необхідно виключити зі сфери застосування зазначеного Регламенту, а саме, транспортні засоби, максимальна дозволена маса яких не перевищує 7,5 тонн, які використовують для перевезення матеріалів, обладнання чи техніки, призначеної для використання водієм у ході його роботи, і які використовують тільки в межах радіусу 100 км від бази підприємства, за умови, що керування такими транспортними засобами не є основною діяльністю водія. Для забезпечення узгодженості між відповідними практиками звільнення,

<sup>(1)</sup> ОВ С 43, 15.02.2012, с. 79.

<sup>(2)</sup> Позиція Європейського Парламенту від 3 липня 2012 року (ОВ С 349 Е, 29.11.2013, с. 105) та позиція Ради в першому читанні від 15 листопада 2013 року (ОВ С 360, 10.12.2013, с. 66). Позиція Європейського Парламенту від 15 січня 2014 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику).

<sup>(3)</sup> Регламент Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті (ОВ L 370, 31.12.1985, с. 8).

<sup>(4)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію деякого соціального законодавства, пов'язаного з дорожнім транспортом, внесення змін до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.04.2006, с. 1).

викладеними у Регламенті (ЄС) № 561/2006, і зменшення адміністративного навантаження на транспортні підприємства, при цьому дотримуючись цілей такого Регламенту, необхідно переглянути деякі максимально допустимі відстані, встановлені в згаданих положеннях про звільнення.

(5) Комісія розгляне можливість подовження строку дії адаптера для транспортних засобів категорії M1 та N1 до 2015 року, і до настання 2015 року детальніше обміркує довгострокове рішення для транспортних засобів категорії M1 та N1.

(6) Комісія повинна розглянути питання встановлення датчиків ваги на великовагових транспортних засобах і повинна оцінити потенціал датчиків ваги для сприяння покращеному дотриманню законодавства у сфері дорожнього транспорту.

(7) Використання тахографів, під'єднаних до глобальної навігаційної супутникової системи, є належним та результативним за витратами способом автоматичного реєстрування місцезнаходження транспортного засобу в певних точках впродовж щоденного робочого часу з метою надання підтримки контролерам під час проведення контролю, і тому їх необхідно передбачити.

(8) У своєму рішенні у справі C-394/92 *Michielsen and Geybels Transport Service* <sup>(1)</sup> Суд надав визначення терміну «щоденний робочий час», і органи контролю повинні тлумачити положення цього Регламенту, виходячи з такого визначення. «Щоденний робочий час» починається в момент, коли водій вмикає тахограф після щотижневого або щоденного періоду відпочинку, або, якщо щоденний відпочинок поділено на окремі періоди, після періоду відпочинку тривалістю щонайменше дев'ять годин. Він закінчується з початком щоденного періоду відпочинку або, якщо щоденний відпочинок поділено на окремі періоди, з початком періоду відпочинку тривалістю щонайменше дев'ять годин поспіль.

(9) Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/22/ЄС <sup>(2)</sup> вимагає від держав-членів проводити мінімальну кількість перевірок на дорозі. Дистанційний зв'язок між тахографом та органами контролю для цілей проведення контролю на дорозі спрощує здійснення цільових перевірок на дорозі, уможливаючи зменшення адміністративного навантаження, створеного вибірковими перевірками транспортних підприємств, і тому його необхідно передбачити.

(10) Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) можуть допомогти у вирішенні труднощів, що постають перед Європейською транспортною політикою, таких як збільшення кількості дорожнього транспорту та його скупчення, та збільшення споживання енергії. Тому в тахографах необхідно передбачити стандартизовані інтерфейси, щоб забезпечити їх інтегруєбельність з програмами ІТС.

(11) Пріоритет необхідно надавати розробці програм, які допомагають водіям інтерпретувати записані тахографом дані, що дозволить їм дотримуватись соціального законодавства.

(12) Захищеність тахографа та його системи є важливою для забезпечення отримання достовірних даних. Тому виробники повинні розробляти, випробовувати та постійно перевіряти тахограф впродовж всього строку його служби з метою запобігання, виявлення та зменшення уразливості з точки зору захищеності.

(13) Експлуатаційні випробування тахографа, тип якого ще не затверджений, дозволяють випробовувати обладнання в реальних умовах експлуатації перед його загальним впровадженням, тим самим дозволяючи швидко вносити вдосконалення. Тому необхідно дозволити проведення експлуатаційних випробувань, за умови, що участь у таких випробуваннях та дотримання Регламенту (ЄС) № 561/2006 ефективно перевіряються і контролюються.

(14) З огляду на важливість підтримання якомога вищого рівня безпеки, сертифікати безпеки

<sup>(1)</sup> [1994] Звіти Європейського суду I-2497.

<sup>(2)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/22/ЄС від 15 березня 2006 року про мінімальні умови імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство щодо дорожньо-транспортної діяльності та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС (ОВ L 102, 11.04.2006, с. 35).

повинен видавати орган сертифікації, визнаний Комітетом з управління в рамках Угоди про взаємне визнання сертифікатів з оцінювання безпеки інформаційних технологій, ухваленої Групою вищих посадових осіб з безпеки інформаційних систем (SOG-IS).

У контексті міжнародних відносин з третіми країнами, Комісія не повинна визнавати жоден орган сертифікації для цілей цього Регламенту, за винятком випадків, коли такий орган забезпечує однакові умови оцінювання безпеки, як передбачено Угодою про взаємне визнання. У зв'язку з цим, необхідно покладатися на поради Комітету з управління.

(15) Механіки та майстерні відіграють важливу роль у забезпеченні захищеності тахографів. Тому доцільно встановити деякі мінімальні вимоги до їхньої надійності, їх затвердження і аудиту. Крім того, держави-члени повинні вживати належних заходів для запобігання конфлікту інтересів між механіками або майстернями та транспортними підприємствами. Ніщо у цьому Регламенті не перешкоджає державам-членам забезпечувати затвердження, контроль та сертифікацію через процедури, встановлені у Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 765/2008 <sup>(1)</sup>, за умови виконання мінімальних критеріїв, викладених у цьому Регламенті.

(16) Для забезпечення дієвішого ретельного вивчення і контролю за картками водія, а також для спрощення роботи контролерів, необхідно створити національні електронні реєстри і розробити положення щодо взаємодії між такими реєстрами.

(17) Під час перевірки унікальності карток водія держави-члени повинні застосовувати процедури, зазначені в Рекомендації Комісії 2010/19/ЄС <sup>(2)</sup>.

(18) Необхідно враховувати особливу ситуацію, за якої держава-член повинна мати можливість надати водію, який не має постійного місця проживання у державі-члені або в країні, яка є договірною стороною Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення від 1 липня 1970 року (далі - «Угода ЄУТР»), тимчасову картку водія, без можливості її оновлення. У таких випадках відповідні держави-члени повинні повною мірою застосовувати відповідні положення цього Регламенту.

(19) Крім цього, держави-члени повинні мати можливість видавати картки водія тим водіям, що проживають на їхній території, навіть якщо Договори не застосовують до деяких територій таких держав-членів. У таких випадках відповідні держави-члени повинні повною мірою застосовувати відповідні положення цього Регламенту.

(20) Перед контролерами постійно постають проблеми внаслідок змін у тахографі та нових технік маніпуляції. Для забезпечення дієвішого контролю та поліпшення гармонізації підходів до контролю по всій території Союзу, необхідно ухвалити спільну методологію щодо початкового та подальшого навчання контролерів.

(21) Реєстрування даних тахографом, а також розвиток технологій для реєстрування даних про місцезнаходження, дистанційного зв'язку та інтерфейсу з ІТС, призведе до опрацювання персональних даних. Тому застосовують відповідні правила Союзу, зокрема ті, які встановлені в Директиві Європейського Парламенту і Ради 95/46/ЄС <sup>(3)</sup> та Директиві Європейського Парламенту і Ради 2002/58/ЄС <sup>(4)</sup>.

(22) Для забезпечення добросовісної конкуренції у сфері розробки програм, пов'язаних з тахографами, права інтелектуальної власності та патенти, що стосуються передачі даних на тахограф або з нього, повинні бути загальнодоступними та без сплати роялті.

<sup>(1)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 765/2008 від 9 липня 2008 року про вимоги до акредитації та нагляду за ринком, пов'язані з реалізацією продуктів, та скасування Регламенту (ЄЕС) № 339/93 (ОВ L 218, 13.08.2008, с. 30).

<sup>(2)</sup> Рекомендація Комісії 2010/19/ЄС від 13 січня 2010 року про захищений обмін електронними даними між державами-членами з метою перевірки унікальності виданих ними карток водія (ОВ L 9, 14.01.2010, с. 10).

<sup>(3)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 95/46/ЄС від 24 жовтня 1995 року про захист фізичних осіб при опрацюванні персональних даних та про вільний рух таких даних (ОВ L 281, 23.11.1995, с. 31).

<sup>(4)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/58/ЄС від 12 липня 2002 року про опрацювання персональних даних і захист приватності у сфері електронних засобів зв'язку (Директива про приватність та електронні засоби зв'язку) (ОВ L 201, 31.07.2002, с. 37).

(23) Якщо це доцільно, дані, обмін якими здійснюється під час зв'язку з органами контролю держав-членів, повинні відповідати застосовним міжнародним стандартам, таким як низка стандартів щодо виділеного зв'язку малого покриття, встановлених Європейським комітетом зі стандартизації.

(24) Для забезпечення добросовісної конкуренції на внутрішньому ринку дорожнього транспорту та чіткого доведення до відома водіїв і транспортних підприємств, держави-члени повинні встановити, відповідно до категорій порушень, визначених у Директиві 2006/22/ЄС, дієві, пропорційні, стримувальні та недискримінаційні покарання, без обмеження принципу субсидіарності.

(25) Держави-члени повинні забезпечити здійснення відбору транспортних засобів для перевірки без дискримінації за національністю водія, або країною реєстрації чи введення в експлуатацію транспортного засобу комерційного призначення.

(26) Задля чіткої, дієвої, пропорційної та уніфікованої реалізації соціальних правил у сфері дорожнього транспорту, органи держав-членів повинні застосовувати такі правила уніфіковано.

(27) Кожна держава-член повинна інформувати Комісію про всі виявлені нею наявні шахрайські пристрої або установки, призначені для маніпулювання тахографом, включаючи ті, які пропонують через Інтернет, а Комісія повинна інформувати про такі виявлення усі держави-члени.

(28) Комісія повинна продовжувати підтримувати роботу онлайн-служби технічної підтримки, яка дозволяє водіям, транспортним підприємствам, органам контролю та затвердженням механікам, майстерням і виробникам транспортних засобів надсилати питання та зауваження стосовно цифрових тахографів, у тому числі щодо нових видів маніпуляцій або шахрайства.

(29) Шляхом адаптації Угоди ЄУТР використання цифрових тахографів стало обов'язковим для транспортних засобів, зареєстрованих у третіх країнах, які підписали Угоду ЄУТР. Оскільки зміни до тахографа, впроваджені цим Регламентом, безпосередньо впливають на такі країни, вони повинні мати змогу брати участь у діалозі з технічних питань, включаючи питання стосовно системи обміну інформацією на картках водіїв та картках майстерень. З цією метою необхідно створити Форум з питань тахографів.

(30) Для забезпечення однакових умов імплементації цього Регламенту, на Комісію необхідно покласти виконавчі повноваження щодо: вимог до тахографів, функцій їх дисплея та попередження і затвердження типу, а також щодо детальних положень про смарт-тахографи; процедур, яких необхідно дотримуватись для проведення експлуатаційних випробувань та форм, які необхідно використовувати для спостереження за такими експлуатаційними випробуваннями; стандартних форм для письмових заяв, у яких вказують причини зняття пломби; спільних процедур та специфікацій, необхідних для забезпечення взаємодії між електронними реєстрами; та методології із зазначенням змісту початкового та подальшого навчання контролерів. Зазначені повноваження необхідно здійснювати відповідно до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 <sup>(1)</sup>.

(31) Імплементаційні акти, ухвалені для цілей цього Регламенту, які замінять положення додатка I В до Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 та інші імплементаційні інструменти, необхідно ухвалити до 2 березня 2016 року. Однак, якщо з певних причин зазначені імплементаційні акти не будуть ухвалені вчасно, перехідні інструменти повинні забезпечити необхідну безперервність.

(32) Комісія не повинна ухвалювати імплементаційні акти, зазначені в цьому Регламенті, якщо зазначений у цьому Регламенті комітет не надає жодного висновку щодо проекту імплементаційного акта, представленого Комісією.

<sup>(1)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року про правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.02.2011, с. 13).

(33) В контексті застосування Угоди ЄУТР, покликання на Регламент (ЄЕС) № 3821/85 необхідно розуміти як покликання на цей Регламент. Союз розгляне відповідні заходи, яких Європейська економічна комісія ООН повинна вжити для забезпечення необхідної узгодженості між цим Регламентом та Угодою ЄУТР.

(34) З Європейським інспектором із захисту даних було проведено консультацію відповідно до статті 28(2) Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 45/2001 <sup>(1)</sup>, і 5 жовтня 2011 року ним було надано висновок <sup>(2)</sup>.

(35) Таким чином Регламент (ЄЕС) № 3821/85 необхідно скасувати,

**УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:**

## ГЛАВА I

### ПРИНЦИПИ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ ТА ВИМОГИ

#### Стаття 1

##### Предмет та принципи

1. У цьому Регламенті викладені зобов'язання та вимоги щодо конструкції, встановлення, використання, випробовування та контролю тахографів, які використовують в дорожньому транспорті, для перевірки дотримання Регламенту (ЄС) № 561/2006, Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/15/ЄС <sup>(3)</sup> та Директиви Ради 92/6/ЄЕС <sup>(4)</sup>.

Тахографи повинні відповідати вимогам цього Регламенту щодо конструкції, встановлення, використання і випробовування.

2. У цьому Регламенті викладені умови і вимоги, відповідно до яких інформація та дані, окрім персональних даних, які реєструють, опрацьовують або зберігають тахографи, можуть бути використані для інших цілей, ніж для перевірки дотримання актів, зазначених у параграфі 1.

#### Стаття 2

##### Терміни та означення

1. Для цілей цього Регламенту застосовують терміни та означення, викладені в статті 4 Регламенту (ЄС) № 561/2006.

2. Крім термінів та означень, зазначених у параграфі 1, для цілей цього Регламенту застосовують такі терміни та означення:

(а) «тахограф» або «реєструвальне обладнання» означає обладнання, призначене для встановлення на дорожніх транспортних засобах для відображення, реєстрування, друку, збереження та виведення даних про рух в автоматичному або напівавтоматичному режимі, включаючи дані про швидкість, таких транспортних засобів відповідно до статті 4(3), а також дані про деякі періоди активності водіїв;

(б) «бортовий блок» означає тахограф, за винятком датчика руху і кабелів, що з'єднують датчик руху. Бортовий блок може складатися з одного або декількох блоків, розташованих у різних частинах транспортного засобу, за умови, що він відповідає вимогам безпеки цього Регламенту; бортовий блок включає, серед іншого, блок опрацювання даних, пам'ять даних,

<sup>(1)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 45/2001 від 18 грудня 2000 року про захист фізичних осіб при опрацюванні персональних даних інституціями та органами Співтовариства, та про вільний рух таких даних (ОВ L 8, 12.01.2001, с. 1).

<sup>(2)</sup> ОВ С 37, 10.02.2012, с. 6.

<sup>(3)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/15/ЄС від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які виконують мобільну дорожньо-транспортну діяльність (ОВ L 80, 23.03.2002, с. 35).

<sup>(4)</sup> Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення і використання обмежувачів швидкості для деяких категорій автомобілів у Співтоваристві (ОВ L 57, 02.03.1992, с. 27).

функцію вимірювання часу, два інтерфейси для смарт-карток водія і водія-напарника, принтер, дисплей, з'єднувачі та механізми для введення даних користувача;

(с) «датчик руху» означає частину тахографа, що подає сигнал, який відповідає швидкості руху транспортного засобу та/або пройдений ним відстані.

(d) «картка тахографа» означає смарт-картку, призначену для використання у тахографі, яка дозволяє за допомогою тахографа ідентифікувати роль власника картки та дозволяє передавати та зберігати дані;

(е) «тахокарта» означає бланк, призначений для внесення і зберігання зареєстрованих даних, який поміщають в аналоговий тахограф і на якому маркувальні пристрої аналогового тахографа безперервно фіксують інформацію, що підлягає реєструванню;

(f) «картка водія» означає картку тахографа, видану органами держави-члена конкретному водію, яка ідентифікує водія та дозволяє зберігати дані про діяльність водія;

(g) «аналоговий тахограф» означає тахограф, у якому використовується тахокарта, відповідно до цього Регламенту;

(h) «цифровий тахограф» означає тахограф, який використовує картку тахографа, відповідно до цього Регламенту;

(i) «картка контролера» означає картку тахографа, видану органами держави-члена національному компетентному органу контролю, яка ідентифікує орган контролю і, в разі необхідності, контролера, та надає доступ до даних, що зберігаються у пам'яті даних чи на картках водіїв, або, за необхідності, на картках майстерень для зчитування, друку та/або завантаження;

(j) «картка підприємства» означає картку тахографа, видану органами держави-члена транспортному підприємству, яке повинно використовувати транспортні засоби, обладнані тахографом, що ідентифікує транспортне підприємство та дозволяє відображати, завантажувати і друкувати дані, що зберігаються у тахографі, який було заблоковано таким транспортним підприємством;

(k) «картка майстерні» означає картку тахографа, видану органами держави-члена визначеному персоналу виробника тахографів, механіка, виробника транспортних засобів або майстерні, затвердженому такою державою-членом, яка ідентифікує власника картки та дозволяє випробовувати, калібрувати та активувати тахографи, і/або завантажувати з них дані;

(l) «активація» означає фазу, в якій тахограф стає повністю функціональним і виконує усі функції, включаючи функції безпеки, через використання картки майстерні;

(m) «калібрування» цифрового тахографа означає оновлення або підтвердження параметрів транспортного засобу, включаючи ідентифікацію транспортного засобу та його характеристики, які повинні зберігатися в пам'яті даних, через використання картки майстерні;

(n) «завантаження» з цифрового тахографа означає копіювання, разом із цифровим підписом, частини або повного комплексу файлів даних, записаних у пам'ять даних бортового блока або в пам'ять картки тахографа, за умови, що цей процес не призведе до зміни або видалення будь-яких збережених даних;

(o) «подія» означає нестандартну операцію, виявлену цифровим тахографом, яка могла бути спричинена спробою шахрайства;

(p) «несправність» означає нестандартну операцію, виявлену цифровим тахографом, яка могла бути спричинена відмовою або ламанням обладнання;

(q) «встановлення» означає монтування тахографа на транспортний засіб.

(r) «недійсна картка» означає картку, яку виявлено несправною або яка не пройшла первинну автентифікацію, або строк дії якої ще не розпочався або вже закінчився;

(s) «періодична перевірка» означає набір операцій, які здійснюють для перевірки того, що

тахограф працює належним чином, що його налаштування відповідають параметрам транспортного засобу та що до тахографа не прикріплено жодних маніпуляційних пристроїв;

(t) «ремонт» означає будь-який ремонт датчика руху або бортового блока, що вимагає від'єднання його від електроживлення або від'єднання його від інших компонентів тахографа, чи відкриття датчика руху або бортового блока.

(u) «затвердження типу» означає процес підтвердження державою-членом відповідно до статті 13 того, що тахограф, його відповідні компоненти або картка тахографа, які будуть представлені на ринку, відповідають вимогам цього Регламенту;

(v) «інтероперабельність» означає здатність систем та бізнес-процесів, що лежать в їх основі, обмінюватися даними та ділитися інформацією;

(w) «інтерфейс» означає механізм між системами, який надає носій інформації, через який вони можуть встановлювати зв'язок і взаємодіяти;

(x) «вимірювання часу» означає постійне цифрове реєстрування всесвітніх координованих дати і часу (UTC);

(y) «коригування часу» означає автоматичне коригування поточного часу з регулярними інтервалами і максимальною похибкою, що становить одну хвилину, або коригування, яке відбувається під час калібрування;

(z) «відкритий стандарт» означає стандарт, викладений у стандартному документі зі специфікаціями, доступний на безоплатній основі або за номінальну плату, який можна копіювати, поширювати або використовувати на безоплатній основі або за номінальну плату.

### *Стаття 3*

#### **Сфера застосування**

1. Тахографи встановлюють і використовують на транспортних засобах, зареєстрованих у державі-члені, які використовуються для дорожніх перевезень пасажирів або вантажів, та до яких застосовують Регламент (ЄС) № 561/2006.

2. Держави-члени можуть звільнити від застосування цього Регламенту транспортні засоби, зазначені в статті 13(1) та (3) Регламенту (ЄС) № 561/2006.

3. Держави-члени можуть звільнити від застосування цього Регламенту транспортні засоби, які використовують для транспортних перевезень, стосовно яких був зроблений виняток згідно зі статтею 14(1) Регламенту (ЄС) № 561/2006.

Держави-члени можуть звільнити від застосування цього Регламенту транспортні засоби, які використовують для транспортних перевезень, стосовно яких був зроблений виняток згідно зі статтею 14(2) Регламенту (ЄС) № 561/2006; вони повинні негайно повідомити про це Комісію.

4. Через 15 років після набуття чинності вимогою щодо оснащення нещодавно зареєстрованих транспортних засобів тахографом відповідно до статей 8, 9 та 10, транспортні засоби, що здійснюють перевезення в державі-члені, що не є державою-членом їх реєстрації, повинні бути оснащені таким тахографом.

5. У випадку національних транспортних перевезень, держави-члени можуть вимагати встановлення та використання тахографів відповідно до цього Регламенту на будь-яких транспортних засобах, для яких їх встановлення та використання за інших умов не вимагається параграфом 1.

### *Стаття 4*

#### **Вимоги та дані, що підлягають реєструванню**



1. Тахографи, у тому числі зовнішні компоненти, картки тахографів та тахокарти повинні відповідати найсуворішим технічним та іншим вимогам, щоб забезпечити належне виконання цього Регламенту.

2. Тахографи та картки тахографів повинні відповідати наведеним нижче вимогам.

Вони повинні:

— реєструвати точні та достовірні дані, що стосуються водія, його діяльності та транспортного засобу;

— бути надійними, зокрема, гарантувати цілісність та походження джерела даних, зареєстрованих бортовими блоками та датчиками руху і зчитаних з них;

— бути інтероперабельними з різними поколіннями бортових блоків та карток тахографів;

— дозволяти ефективно перевіряти дотримання вимог цього Регламенту та інших застосовних правових актів;

— бути простими у користуванні.

3. Цифрові тахографи реєструють такі дані:

(a) пройдено відстань та швидкість транспортного засобу;

(b) вимірювання часу;

(c) точки позиціонування, як зазначено у статті 8(1);

(d) особу водія;

(e) діяльність водія;

(f) дані про контроль, калібрування та ремонт тахографа, у тому числі ідентифікаційні дані майстерні;

(g) події та несправності.

4. Аналогові тахографи повинні реєструвати принаймні дані, зазначені у пунктах (a), (b) та (e) параграфу 3.

5. Доступ до даних, що зберігаються в тахографі та на картці тахографа, може в будь-який час надаватися:

(a) компетентним органам контролю;

(b) відповідному транспортному підприємству для виконання ним своїх юридичних зобов'язань, зокрема, визначених у статтях 32 і 33.

6. Завантаження даних повинне здійснюватися з мінімальною затримкою для транспортних підприємств або водіїв.

7. Зареєстровані тахографом дані, що можуть передаватися в тахограф або з нього засобами бездротового або електронного зв'язку, повинні бути в формі загальнодоступних протоколів, як це визначено відкритими стандартами.

8. Для забезпечення відповідності тахографів та карток тахографів принципам і вимогам цього Регламенту, та, зокрема, цієї статті, Комісія через імплементаційні акти ухвалює детальні положення, необхідні для однакового застосування цієї статті, зокрема положень, якими передбачені технічні засоби виконання таких вимог. Згадані імплементаційні акти ухвалюються відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 42(3).

9. У відповідних випадках, детальні положення, зазначені в параграфі 8, повинні ґрунтуватися на стандартах та гарантувати інтероперабельність і сумісність між різними поколіннями бортових блоків та всіх карток тахографів.

## Стаття 5

### Функції цифрового тахографа

Цифрові тахографи повинні забезпечувати виконання таких функцій:

- вимірювання швидкості та відстані;
- моніторинг діяльності водія і режиму керування;
- моніторинг вставлення та виймання карток тахографа;
- реєстрування даних, введених водієм вручну;
- калібрування;
- автоматичне реєстрування точок позиціонування, зазначених у статті 8(1);
- моніторинг заходів контролю;
- виявлення та реєстрування подій і несправностей;
- зчитування з пам'яті даних, реєстрування та зберігання в пам'ять даних;
- зчитування даних з карток тахографів, реєстрування та зберігання даних на картках тахографів;
- відображення, попередження, друк та завантаження даних на зовнішні пристрої;
- коригування та вимірювання часу;
- дистанційний зв'язок;
- управління блокуванням даних підприємства;
- вбудований контроль і самоперевірка.

## Стаття 6

### Відображення та попередження

1. Інформація, що міститься в цифрових тахографах і на картках тахографів, та стосується діяльності транспортного засобу, водіїв і водіїв-напарників, повинна відображатися чітко, однозначно та ергономічно.

2. Відображається така інформація:

- (a) час;
- (b) режим роботи;
- (c) діяльність водія:

— якщо поточною діяльністю є керування — поточний безперервний час керування водія та поточний сумарний час його перерви;

— якщо поточною діяльністю є готовність/інша робота/відпочинок або перерва — поточна тривалість такої діяльності (з моменту її вибору) та поточний сумарний час перерви;

- (d) дані щодо попереджень;
- (e) дані щодо доступу до меню.

Додаткова інформація може відображатися за умови, що її можна чітко відрізнити від інформації, яка вимагається цим параграфом.

3. З метою сприяння дотриманню відповідного законодавства, цифрові тахографи повинні попереджати водіїв про виявлення будь-яких подій та/або несправностей, а також перед і під час перевищення максимально дозволеного безперервного часу керування.

4. Попередження повинні бути візуальними та можуть також бути звуковими. Попередження повинні тривати щонайменше 30 секунд, якщо тільки користувач не підтверджує ознайомлення з ними натисканням на будь-яку кнопку тахографа. Причина попередження повинна відображатися та залишатися видимою, доки користувач не підтвердить ознайомлення з нею, використовуючи спеціальну кнопку або команду тахографа.

5. Для забезпечення відповідності тахографів вимогам цієї статті щодо відображення та попереджень, Комісія через імплементаційні акти ухвалює детальні положення, необхідні для однакового застосування цієї статті. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 42(3).

## *Стаття 7*

### **Захист даних**

1. Держави-члени повинні забезпечити здійснення опрацювання персональних даних у рамках цього Регламенту виключно з метою перевірки дотримання цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006, відповідно до Директив 95/46/ЄС і 2002/58/ЄС та під наглядом контролюючого органу держави-члена, зазначеного у статті 28 Директиви 95/46/ЄС.

2. Зокрема, держави-члени повинні забезпечити захист персональних даних від будь-якого використання, окрім того, що суворо пов'язане з цим Регламентом та Регламентом (ЄС) № 561/2006, згідно з параграфом 1, щодо:

— використання глобальної навігаційної супутникової системи (ГНСС) для реєстрування даних про місцезнаходження, як зазначено у статті 8;

— використання дистанційного зв'язку для цілей контролю, як це зазначено у статті 9;

— використання тахографів з інтерфейсом, як це зазначено у статті 10;

— електронного обміну інформацією, що міститься на картках водіїв, як це зазначено у статті 31, та, зокрема, будь-яких транскордонних обмінів такими даними з третіми країнами;

— зберігання записів транспортними підприємствами, як це зазначено у статті 33.

3. Цифрові тахографи повинні бути сконструйовані у спосіб, що забезпечує конфіденційність. Необхідно опрацьовувати лише ті дані, що необхідні для цілей цього Регламенту.

4. Власники транспортних засобів, транспортні підприємства та будь-який інший відповідний суб'єкт господарювання, якщо це застосовно, повинні дотримуватися відповідних положень щодо захисту персональних даних.

## **ГЛАВА II**

### **СМАРТ-ТАХОГРАФ**

## *Стаття 8*

### **Реєстрування місцезнаходження транспортного засобу в деяких точках впродовж щоденного робочого часу**

1. З метою полегшення перевірки дотримання відповідного законодавства, місцезнаходження транспортного засобу автоматично реєструється в наведених нижче точках або в найближчій до таких місць точці, де доступний супутниковий сигнал:

— місце початку щоденного робочого часу;

— кожні три години сумарного часу керування;

— місце закінчення щоденного робочого часу.

З цією метою, транспортні засоби, вперше зареєстровані через 36 місяців після набуття

чинності детальними положеннями, зазначеними в статті 11, повинні бути обладнані тахографом, підключеним до служби позиціонування на основі супутникової навігаційної системи.

2. Щодо підключення тахографа до служби позиціонування на основі супутникової навігаційної системи, як зазначено в параграфі 1, необхідно використовувати лише ті з'єднання зі службою, які дозволяють використовувати службу позиціонування безкоштовно. У тахографі не повинні постійно зберігатися жодні дані про місцезнаходження, окрім тих, що, якщо таке можливо, зазначаються в географічних координатах для визначення точок, зазначених у параграфі 1. Дані про місцезнаходження, які необхідно тимчасово зберігати, щоб забезпечити автоматичне реєстрування точок, зазначених у параграфі 1, або щоб підтвердити показники датчика руху, не повинні бути доступними для жодного користувача та повинні бути автоматично видалені, як тільки вони більше не потрібні для зазначених цілей.

## *Стаття 9*

### **Дистанційне раннє виявлення можливих маніпуляцій або неправильного використання**

1. З метою сприяння проведенню цільових перевірок на дорогах компетентними органами контролю, тахографи, встановлені на транспортних засобах, зареєстрованих вперше через 36 місяців після набуття чинності детальними положеннями, зазначеними в статті 11, повинні мати можливість передавати дані таким органам під час руху транспортного засобу.

2. Через 15 років після набуття чинності вимогою щодо оснащення нещодавно зареєстрованих транспортних засобів тахографом, як передбачено цією статтею та статтями 8 та 10, держави-члени повинні в належному обсязі забезпечити свої органи контролю обладнанням дистанційного раннього виявлення, необхідним для забезпечення передачі даних, зазначеної у цій статті, з урахуванням їх конкретних вимог та стратегій забезпечення виконання. До того часу держави-члени можуть ухвалити рішення щодо необхідності забезпечення своїх органів контролю таким обладнанням дистанційного раннього виявлення.

3. Зв'язок, зазначений у параграфі 1, повинен встановлюватися з тахографом лише на запит обладнання органів контролю. Він повинен бути надійним для забезпечення цілісності даних та автентифікації реєструвально-контрольного обладнання. Доступ до переданих даних надається лише органам контролю, уповноваженим перевіряти порушення Регламенту (ЄС) № 561/2006 та цього Регламенту, а також майстерням, в обсязі, необхідному для перевірки правильного функціонування тахографа.

4. Дані, якими обмінюються під час такого зв'язку, повинні обмежуватися даними, необхідними для проведення цільових перевірок на дорозі транспортних засобів з тахографами, які потенційно зазнали маніпуляцій або використовуються неправильно. Такі дані стосуються зазначених нижче подій або даних, зареєстрованих тахографом:

- остання спроба втручання в систему безпеки,
- найдовший перебіг в електроживленні,
- несправність датчика,
- помилка даних про рух,
- конфлікт руху транспортного засобу,
- керування без дійсної картки,
- вставлення картки під час керування,
- дані про коригування часу,
- дані калібрування, у тому числі дати двох останніх калібрувань,
- реєстраційний номер транспортного засобу,

— швидкість, зареєстрована тахографом.

5. Дані, якими обмінюються, повинні використовуватися виключно для цілей перевірки дотримання цього Регламенту. Вони не повинні передаватися іншим суб'єктам, окрім органів, що здійснюють контроль за періодами керування та періодами відпочинку, а також судових органів у рамках поточних судових проваджень.

6. Дані можуть зберігатися органами контролю лише впродовж проведення перевірки на дорозі та повинні бути видалені щонайпізніше через три години після їх передачі, окрім випадків, коли такі дані вказують на можливі маніпуляції або неправильне використання тахографа. Якщо в ході проведення перевірки на дорозі маніпуляція або неправильне використання не підтверджуються, передані дані необхідно видалити.

7. Транспортні підприємства, що експлуатують транспортні засоби, відповідають за інформування водіїв про можливість дистанційного зв'язку для цілей раннього виявлення можливих маніпуляцій або неправильного використання тахографів.

8. У жодному разі дистанційна передача даних для цілей раннього виявлення, як описано в цій статті, не може призвести до автоматичного накладення штрафів або санкцій на водія або транспортне підприємство. Компетентний орган контролю на підставі переданих даних може ухвалити рішення про проведення перевірки транспортного засобу і тахографа. Результат дистанційної передачі даних не повинен перешкоджати органам контролю проводити вибіркові перевірки на дорогах на основі системи оцінювання ризиків, запровадженої статтею 9 Директиви 2006/22/ЄС.

## *Стаття 10*

### **Інтерфейс для взаємодії з інтелектуальними транспортними системами**

Тахографи транспортних засобів, вперше зареєстрованих через 36 місяців після набуття чинності детальними положеннями,

зазначеними в статті 11, можуть бути оснащені стандартизованими інтерфейсами, які дозволяють використовувати зареєстровані або відтворені тахографом дані в робочому режимі на зовнішньому пристрої, за умови дотримання таких умов:

(а) інтерфейс не впливає на достовірність і цілісність даних тахографа;

(б) інтерфейс відповідає детальним положенням статті 11;

(с) зовнішній пристрій, під'єднаний до інтерфейсу, має доступ до персональних даних, у тому числі даних геопозиціонування, лише після отримання верифікованої згоди від водія, якого стосуються такі дані.

## *Стаття 11*

### **Детальні положення для смарт-тахографів**

Для забезпечення відповідності смарт-тахографів принципам і вимогам, викладеним у цьому Регламенті, Комісія через імплементаційні акти ухвалює детальні положення, необхідні для однакового застосування статей 8, 9 та 10, окрім будь-яких положень, які передбачають реєстрування тахографом додаткових даних. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 42(3).

Детальні положення, зазначені в першому параграфі, повинні:

- (а) щодо виконання функцій смарт-тахографа, як зазначено у цій Главі, включати необхідні вимоги, щоб гарантувати безпеку, точність та достовірність даних, що передаються тахографу службою супутникового позиціонування та технологією дистанційної передачі даних, зазначеними в статтях 8 та 9;

- (b) визначати різні умови та вимоги до служби супутникового позиціонування та технології дистанційної передачі даних, зазначені в статтях 8 і 9, для їх зовнішнього використання або вбудовування в тахограф, та, якщо використовуються зовнішньо, визначати умови використання сигналу супутникового позиціонування як другого датчика руху;
- (c) визначати стандарти, необхідні для інтерфейсу, зазначеного у статті 10. Такі стандарти можуть включати положення про розподіл прав доступу для водіїв, майстерень та транспортних підприємств, а також контролюючих ролей для даних, зареєстрованих тахографом, контролюючі ролі якого повинні ґрунтуватись на механізмі автентифікації/авторизації, визначеному для інтерфейсу, такому як сертифікат для кожного рівня доступу, за умови технічної здійсненності наведеного вище.

### ГЛАВА III ЗАТВЕРДЖЕННЯ ТИПУ

#### *Стаття 12*

#### **Заявки**

1. Виробники або їх агенти повинні подати заявку на затвердження типу бортового блока, датчика руху, моделі тахокарти або картки тахографа органам із затвердження типу, що призначаються для цього кожною державою-членом.

2. До 2 березня 2015 року держави-члени повинні повідомити Комісії назву та контактні дані призначених органів, зазначених у параграфі 1, та повинні, за необхідності, повідомляти її про будь-які зміни. Комісія публікує список призначених органів із затвердження типу на своєму веб-сайті та регулярно його оновлює.

3. До заявки на затвердження типу необхідно додати відповідні специфікації, у тому числі необхідну інформацію щодо пломб, сертифікати безпеки, функціональності та інтероперабельності. Сертифікат безпеки видається визнаним органом сертифікації, призначеним Комісією.

Сертифікати функціональності видаються виробнику органом із затвердження типу.

Сертифікат інтероперабельності видається єдиною лабораторією під керівництвом і відповідальністю Комісії.

4. Щодо тахографів, їх відповідних компонентів та карток тахографів:

(a) сертифікат безпеки засвідчує, що бортовий блок, картки тахографа, датчик руху, а також підключення до приймача ГНСС, якщо ГНСС не вбудована в бортові блоки:

(i) відповідають цілям безпеки;

(ii) виконують такі функції безпеки: ідентифікація та автентифікація, авторизація, конфіденційність, контрольованість, цілісність, перевірка, точність і надійність роботи;

(b) сертифікат функціональності засвідчує, що випробуваний виріб задовольняє відповідні вимоги до виконуваних функцій, характеристик середовища, характеристик електромагнітної сумісності, а також задовольняє фізичні вимоги та дотримується інших застосовних стандартів;

(c) сертифікат інтероперабельності засвідчує, що випробуваний виріб є повністю інтероперабельним з необхідними тахографами або моделями карток тахографів.

5. Про будь-яку модифікацію в програмному або апаратному забезпеченні тахографа або характері матеріалів, використовуваних для його виготовлення, перед впровадженням необхідно повідомляти органу, що надав затвердження типу для такого обладнання. Зазначений орган повинен підтвердити виробнику, що затвердження типу було продовжено, або може вимагати оновлення чи підтвердження відповідних сертифікатів функціональності,

безпеки та/або інтероперабельності.

6. Жодна заявка щодо будь-якого одного типу бортового блока, датчика руху, моделі тахокарти або картки тахографа не може подаватися в більш ніж одній державі-члені.

7. Комісія через імплементаційні акти ухвалює детальні положення для однакового застосування цієї статті. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 42(3).

### *Стаття 13*

#### **Надання затвердження типу**

Держава-член надає затвердження типу для будь-якого типу бортового блока, датчика руху, моделі тахокарти або картки тахографа, що відповідає вимогам, викладеним у статтях 4 та 11, за умови, що держава-член вправі перевірити відповідність вироблених моделей затверженому типу.

Будь-які модифікації затверженої моделі або доповнення до неї вимагають обов'язкового отримання додаткового затвердження типу державою-членом, яка початково надала затвердження типу.

### *Стаття 14*

#### **Знак затвердження типу**

Держави-члени видають заявнику знак затвердження типу, що відповідає попередньо встановленій моделі, для кожного типу бортового блока, датчика руху, моделі тахокарти або картки тахографа, який вони затверджують відповідно до статті 13 та додатка II. Такі моделі Комісія ухвалює через імплементаційні акти відповідно до експертної процедури, зазначеної у статті 42(3).

### *Стаття 15*

#### **Затвердження або відмова**

Компетентні органи держави-члена, до яких було подано заявку на затвердження типу, повинні протягом одного місяця надіслати органам інших держав-членів копію сертифіката затвердження типу разом із копіями відповідних специфікацій, у тому числі тих, що стосуються пломб, для кожного типу бортового блока, датчика руху, моделі тахокарти або картки тахографа, який вони затвердили. Якщо компетентні органи не затверджують заявку на затвердження типу, вони повинні повідомити органи інших держав-членів про відмову в затвердженні, а також пояснити причини свого рішення.

### *Стаття 16*

#### **Відповідність обладнання затверженому типу**

1. Якщо держава-член, що надала затвердження типу, як передбачено статтею 13, дізнається, що будь-які бортові блоки, датчики руху, тахокарти або картки тахографа, що мають виданий нею знак затвердження типу, не відповідають затверженому нею типу, тоді вона повинна вжити необхідних заходів для забезпечення відповідності таких виготовлених моделей затверженому типу. За необхідності, вжиті заходи можуть включати відкликання затвердження типу.

2. Держава-член, що надала затвердження типу, повинна відкликати таке затвердження, якщо бортовий блок, датчик руху, тахокарта або картка тахографа, які було затверджено, не

відповідають вимогам цього Регламенту, або якщо впродовж використання вони відображають будь-який загальний дефект, що робить їх непридатними для цільового використання.

3. Якщо держава-член, що надала затвердження типу, отримує повідомлення від іншої держави-члена про один з випадків, зазначених в параграфах 1 або 2, вона повинна, після консультацій з державою-членом, яка направила таке повідомлення, вжити кроків, встановлених у зазначених параграфах, відповідно до параграфу 5.

4. Держава-член, що встановила настання одного з випадків, зазначених у параграфі 2, може заборонити, до подальших розпоряджень, введення в обіг та введення в експлуатацію відповідного бортового блока, датчика руху, тахокарти або картки тахографа. Це ж саме застосовується у випадках, зазначених у параграфі 1, щодо бортових блоків, датчиків руху, тахокарт або карток тахографів, які було звільнено від початкової перевірки ЄС, якщо виробник, після відповідного попередження, не приводить обладнання у відповідність затвердженій моделі або вимогам цього Регламенту.

У будь-якому випадку, компетентні органи держав-членів повинні протягом одного місяця повідомити один одного і Комісію про будь-які відкликання затвердження типу або будь-які інші заходи, вжиті відповідно до параграфів 1, 2 або 3, а також зазначити причини таких дій.

5. Якщо держава-член, що надала затвердження типу, заперечує існування будь-якого з випадків, зазначених у параграфах 1 або 2, про які їй було повідомлено, відповідні держави-члени повинні докладати зусиль для врегулювання такого спору та інформувати про це Комісію.

Якщо в ході переговорів держави-члени не досягли згоди протягом чотирьох місяців з дати повідомлення, зазначеного у параграфі 3, Комісія, після консультацій з експертами з усіх держав-членів та розгляду усіх відповідних чинників, таких як техніко-економічні чинники, повинна протягом шести місяців після завершення такого чотиримісячного періоду ухвалити рішення, яке повідомляється відповідним державам-членам та, одночасно, всім іншим державам-членам. У кожному з таких випадків Комісія встановлює часові рамки для виконання її рішення.

## *Стаття 17*

### **Затвердження тахокарт**

1. Заявник на затвердження типу моделі тахокарти повинен вказати в заявці тип або типи аналогового тахографа, для використання на якому призначено відповідну тахокарту, а також надати відповідне обладнання такого типу або типів для цілей випробовування тахокарти.

2. У сертифікаті затвердження моделі тахокарти компетентні органи кожної держави-члена повинні вказувати тип або типи аналогового тахографа, на якому така модель тахокарти може використовуватись.

## *Стаття 18*

### **Обґрунтування рішень про відмову**

Усі рішення, ухвалені відповідно до цього Регламенту, щодо відмови або відкликання затвердження типу бортового блока, датчика руху, моделі тахокарти або картки тахографа, повинні містити детальні пояснення причин, на яких вони ґрунтуються. Рішення повідомляється відповідній стороні, яку також одночасно інформують про засоби правового захисту, передбачені законодавством відповідної держави-члена, а також про строки реалізації таких засобів.

## *Стаття 19*



## **Визнання тахографів затвердженого типу**

Держави-члени не повинні відмовляти в реєстрації будь-якого транспортного засобу, обладнаного тахографом, або забороняти введення в експлуатацію або використання такого транспортного засобу з будь-якої причини, пов'язаної з фактом його оснащення таким обладнанням, якщо обладнання має знак затвердження типу, зазначений у статті 14, та установчу табличку, зазначену у статті 22(4).

### *Стаття 20*

#### **Безпека**

1. Виробники повинні конструювати, випробовувати та перевіряти бортові блоки, датчики руху та картки тахографів, запущені у виробництво, з метою виявлення уразливості, що виникає на всіх етапах життєвого циклу продукту, а також попереджувати або пом'якшувати її можливі наслідки. Частота проведення випробувань встановлюється державою-членом, що видала сертифікат затвердження, впродовж періоду, що не перевищує два роки.
2. З цією метою виробники повинні подавати документацію, необхідну для аналізу випадків уразливості, органу сертифікації, зазначеному у статті 12(3).
3. Для цілей параграфу 1, орган сертифікації, зазначений у статті 12(3), повинен проводити випробування бортових блоків, датчиків руху та карток тахографів для підтвердження того, що особи, які володіють загальнодоступними знаннями, не зможуть скористатися відомою уразливістю.
4. Якщо в ході випробувань, зазначених у параграфі 1, виявлено уразливість системних елементів (бортових блоків, датчиків руху та карток тахографів), такі елементи не повинні розміщуватися на ринку. Якщо в ході випробувань, зазначених у параграфі 3, виявлено уразливість елементів, що вже випущені на ринок, виробник або орган сертифікації повинні повідомити компетентні органи держави-члена, що надала затвердження типу. Такі компетентні органи повинні вжити всіх заходів, необхідних для забезпечення вирішення проблеми, зокрема, самим виробником, та повинні невідкладно повідомити Комісію про виявлену уразливість та передбачені або вжиті заходи, у тому числі, за необхідності, відкликання затвердження типу відповідно до статті 16(2).

### *Стаття 21*

#### **Експлуатаційні випробування**

1. Держави-члени можуть дозволити експлуатаційні випробування тахографів, тип яких ще не був затверджений. Держави-члени взаємно визнають такі дозволи на експлуатаційні випробування.
2. Водії та транспортні підприємства, що беруть участь в експлуатаційному випробуванні, повинні відповідати вимогам Регламенту (ЄС) № 561/2006. Для демонстрації такої відповідності водії повинні дотримуватися процедури, викладеної в статті 35(2) цього Регламенту.
3. Комісія може ухвалити імплементаційні акти для встановлення процедур, яких потрібно дотримуватись для проведення експлуатаційних випробувань, і форм, які потрібно використовувати для моніторингу таких експлуатаційних випробувань. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 42(3).

## **ГЛАВА IV**

### **ВСТАНОВЛЕННЯ ТА ПЕРЕВІРКА**

## Стаття 22

### Встановлення та ремонт

1. Лише механіки, майстерні або виробники транспортних засобів, затверджені компетентними органами держав-членів для таких цілей відповідно до статті 24, можуть встановлювати або ремонтувати тахографи.
2. Затверджені механіки, майстерні або виробники транспортних засобів повинні, відповідно до специфікацій, включених до сертифікату затвердження типу, зазначеного в статті 15, запломбувати тахограф після перевірки належного його функціонування та, зокрема, у такий спосіб, щоб забезпечити, що жоден маніпуляційний пристрій не може фальсифікувати або змінити зареєстровані дані.
3. Затверджений механік, майстерня або виробник транспортного засобу повинен нанести спеціальний знак на поставлені ним пломби та, крім цього, у випадку з цифровими тахографами, ввести дані електронної безпеки для проведення перевірки автентичності. Компетентні органи кожної держави-члена повинні надсилати Комісії реєстр використаних знаків та даних електронної безпеки, а також необхідну інформацію, що стосується використаних даних електронної безпеки. Комісія надає державам-членам доступ до такої інформації на запит.
4. Для засвідчення того, що встановлення тахографа відбулося відповідно до вимог цього Регламенту, установча табличка повинна прикріплюватися таким чином, щоб її було добре видно і вона була легкодоступною.
5. Компоненти тахографа пломбуються як зазначено у сертифікаті затвердження типу. Будь-які з'єднання з тахографом, що є потенційно уразливими до несанкціонованого доступу, у тому числі з'єднання між датчиком руху і коробкою передач, а також, за необхідності, установча табличка, повинні пломбуватися.

Пломбу можуть зняти або зламати лише:

- механіки або майстерні, затверджені компетентними органами відповідно до статті 24, для цілей проведення ремонту, технічного обслуговування або перекалібрування тахографа, або контролери, що пройшли належну підготовку та, за необхідності, отримали відповідний дозвіл, для цілей контролю;
- для цілей проведення ремонту або переобладнання транспортного засобу, що пошкоджує пломбу. У таких випадках на борту транспортного засобу повинна зберігатися письмова заява із зазначенням дати і часу, коли пломбу було знято, а також причини зняття пломби. Комісія повинна розробити стандартну форму письмової заяви через імплементаційні акти.

В усіх випадках, затверджений механік або майстерня повинні замінити пломби без невиправданого зволікання і не пізніше ніж протягом семи днів з моменту їх зняття.

Перед заміною пломб затверджена майстерня повинна провести перевірку та калібрування тахографа.

## Стаття 23

### Перевірки тахографів

1. Тахографи повинні проходити регулярну перевірку затвердженими майстернями. Регулярні перевірки необхідно проводити принаймні кожні два роки.
2. Під час перевірок, зазначених у параграфі 1, необхідно перевіряти принаймні таке:
  - правильність встановлення тахографа та його придатність для транспортного засобу;
  - правильність роботи тахографа;
  - наявність знаку затвердження типу на тахографі;

- наявність установчої таблички;
- цілісність та надійність усіх пломб;
- відсутність маніпуляційних пристроїв, під'єднаних до тахографа, або ознак використання таких пристроїв;
- розмір та фактичну довжину кола шин.

3. Майстерні складають протокол про перевірку у випадках, коли порушення у функціонуванні тахографа потребують виправлення, незалежно від того, чи було це в результаті періодичної перевірки чи інспекції, виконаної за спеціальним запитом національного компетентного органу. Вони повинні зберігати список усіх складених протоколів перевірок.

4. Протоколи перевірок зберігаються щонайменше два роки з дати їх складення. Держави-члени повинні вирішити, зберігати протоколи перевірок чи надсилати їх компетентним органам протягом зазначеного періоду. У випадках, коли протоколи перевірок зберігаються майстернями, на запит компетентних органів майстерня повинна надати доступ до протоколів перевірок та калібрувань, що проводилися протягом зазначеного періоду.

#### *Стаття 24*

##### **Затвердження механіків, майстерень та виробників транспортних засобів**

1. Держави-члени повинні затверджувати, регулярно контролювати та проводити сертифікацію механіків, майстерень та виробників транспортних засобів, які можуть здійснювати встановлення, перевірки, огляд та ремонт тахографів.

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб механіки, майстерні та виробники транспортних засобів були компетентними та надійними. З цією метою вони повинні встановити та опублікувати низку чітких національних процедур, а також забезпечити дотримання таких мінімальних критеріїв:

- (a) персонал має належну підготовку;
- (b) обладнання, необхідне для проведення відповідних випробувань та виконання завдань, є в наявності;
- (c) механіки, майстерні та виробники транспортних засобів мають хорошу репутацію.

3. Аудити затверджених механіків або майстерень здійснюються таким чином:

(a) затверджені механіки або майстерні повинні принаймні кожні два роки проходити аудит процедур, які вони застосовують під час роботи з тахографами. Аудит повинен зосереджуватися, зокрема, на вжитих заходах безпеки та на роботі з картками майстерень. Держави-члени можуть проводити ці аудити без відвідування об'єкта перевірки;

(b) також проводять позапланові технічні аудити затверджених механіків або майстерень для перевірки проведених ними калібрувань, оглядів та встановлення. Щороку такі аудити повинні охоплювати щонайменше 10 % затверджених механіків та майстерень.

4. Держави-члени і їхні компетентні органи повинні вживати належних заходів для запобігання конфлікту інтересів між механіками або майстернями та транспортними підприємствами. Зокрема, якщо існує серйозний ризик конфлікту інтересів, необхідно вжити додаткових спеціальних заходів для забезпечення дотримання механіком або майстернею вимог цього Регламенту.

5. Компетентні органи держав-членів повинні щорічно надсилати Комісії, за можливості, засобами електронного зв'язку, списки затверджених механіків і майстерень, а також виданих їм карток. Комісія публікує такі списки на своєму веб-сайті.

6. Компетентні органи держав-членів повинні тимчасово або повністю відкликати затвердження механіків, майстерень та виробників транспортних засобів, якщо вони не

виконують свої зобов'язання відповідно до цього Регламенту.

## *Стаття 25*

### **Картки майстерень**

1. Строк дії карток майстерень не перевищує одного року. Під час оновлення картки майстерні компетентний орган повинен забезпечити, що механік, майстерня або виробник транспортного засобу відповідають критеріям, наведеним у статті 24(2).
2. Компетентний орган повинен оновити картку майстерні протягом 15 робочих днів після отримання дійсного запиту про оновлення та всієї необхідної документації. Якщо картка майстерні пошкоджена, неправильно функціонує, втрачена або викрадена, компетентний орган повинен видати картку на заміну протягом п'яти робочих днів з моменту отримання відповідного запиту із зазначенням деталей. Компетентні органи повинні вести реєстр загублених, викрадених карток або дефектних карток.
3. Якщо держава-член відкликає затвердження механіка, майстерні або виробника транспортного засобу, як це передбачено статтею 24, вона також повинна вилучити видані їм картки майстерень.
4. Держави-члени вживають всіх необхідних заходів для попередження фальсифікації карток майстерень, що видаються затвердженим механікам, майстерням та виробникам транспортних засобів.

## ГЛАВА V

### **КАРТКИ ВОДІЇВ**

## *Стаття 26*

### **Видача карток водіїв**

1. Картки водіїв видаються на запит водія компетентним органом держави-члена, в якій знаходиться постійне місце проживання водія. Вони видаються протягом одного місяця з моменту отримання компетентним органом запиту та всієї необхідної документації.
2. Для цілей цієї статті «постійне місце проживання» означає місце, де особа зазвичай проживає, тобто принаймні протягом 185 днів в кожному календарному році, через особисті і професійні зв'язки, або, якщо особа не має професійних зв'язків, через особисті зв'язки, які демонструють тісний зв'язок між особою та місцем, де вона проживає.  
Однак постійним місцем проживання особи, чії професійні зв'язки знаходяться в іншому місці, ніж особисті, і яка відповідно по черзі проживає в різних місцях, розташованих у двох або більше державах-членах, вважатиметься місце її особистих зв'язків, за умови, що така особа регулярно приїздить у це місце. Виконання цієї останньої умови не є обов'язковим, якщо особа проживає в державі-члені з метою виконання завдання із фіксованим терміном.
3. Водії повинні надавати підтвердження свого постійного місця проживання будь-якими відповідними документами, такими як посвідчення особи або будь-який інший чинний документ. Якщо компетентні органи держави-члена, що видає картку водія, мають сумніви щодо правдивості заяви про постійне місце проживання, або для проведення деяких спеціальних заходів контролю, вони можуть вимагати будь-яку додаткову інформацію або докази.
4. У належним чином обґрунтованих і виняткових випадках держави-члени можуть видати тимчасову картку водія, що не підлягає оновленню, строк дії якої не перевищує 185 днів, водію, який не має постійного місця проживання на території держави-члена або держави, що є договірною стороною ЄУТР, за умови, що такий водій перебуває в законних трудових відносинах із підприємством, зареєстрованим у державі-члені, що видає таку картку, та, в разі

застосування Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1072/2009 <sup>(1)</sup>, надає свідоцтво водія, як зазначено у такому Регламенті.

На підставі даних, наданих державами-членами, Комісія уважно стежить за застосуванням цього параграфу. Кожні два роки вона повідомляє свої висновки Європейському Парламенту і Раді, та досліджує, зокрема, чи мають тимчасові картки водіїв будь-який негативний вплив на ринок праці, та чи видаються зазвичай тимчасові картки названим водіям більш ніж в одному випадку. Комісія може внести відповідну законодавчу пропозицію щодо перегляду цього параграфу.

5. Компетентні органи держави-члена, що видає картку, повинні вживати відповідних заходів, щоб впевнитися, що заявник ще не має дійсної картки водія, та повинні персоналізувати картку водія, при цьому забезпечуючи, що дані на картці є добре видимими та захищеними.

6. Картка водія не може бути дійсною довше п'яти років.

7. Дійсна картка водія не може бути вилучена або призупинена, якщо тільки компетентні органи держави-члена не дійдуть висновку, що картку було підроблено, або водій використовує не свою картку, або картку було отримано на підставі неправдивих заяв та/або підроблених документів. Якщо заходи щодо призупинення дії або вилучення вживаються державою-членом, що не є державою-членом, яка видала картку, тоді перша держава-член повинна повернути таку картку компетентним органам держави-члена, яка її видала, із зазначенням причин вилучення або призупинення дії. Якщо очікується, що повернення картки триватиме довше двох тижнів, держава-член, що призупиняє дію картки або вилучає її, повинна протягом зазначених двох тижнів повідомити державу-члена, що її видала, про причини призупинення дії або вилучення.

8. Держави-члени вживають всіх необхідних заходів для запобігання фальсифікації карток водіїв.

9. Ця стаття не перешкоджає державі-члену видати картку водія водієві, який має постійне місце проживання на частині території такої держави-члена, до якої не застосовують положення Договору про Європейський Союз та Договору про функціонування Європейського Союзу, за умови застосування в таких випадках відповідних положень цього Регламенту.

## *Стаття 27*

### **Використання карток водіїв**

1. Картка водія є персональною.

2. Водій може мати не більше однієї дійсної картки водія і вправі користуватись лише своєю власною, персоналізованою картою водія. Водій не повинен користуватись картою водія, що має дефект або строк дії якої вже закінчився.

## *Стаття 28*

### **Оновлення карток водіїв**

1. Якщо водій бажає оновити свою картку водія, він повинен звернутися до компетентних органів держави-члена свого постійного місця проживання не пізніше ніж за 15 робочих днів до закінчення строку дії картки.

2. У випадку оновлень, якщо держава-член постійного місця проживання водія не є державою-членом, що видала його поточну картку, і якщо до органів держави-члена постійного проживання надійшов запит про оновлення картки водія, вони повинні повідомити органи, які

<sup>(1)</sup> Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1072/2009 від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до ринку міжнародних вантажних автоперевезень (ОВ L 300, 14.11.2009, с. 72).

видали попередню картку, про причини її оновлення.

3. У випадку запиту про оновлення картки, строк дії якої закінчується найближчим часом, компетентний орган повинен надати нову картку до дати закінчення строку дії, за умови, що такий запит було надіслано в строк, встановлений в параграфі 1.

#### *Стаття 29*

##### **Викрадені, загублені або дефектні картки водіїв**

1. Органи, що видають картки, повинні вести облік виданих, викрадених, загублених або дефектних карток водіїв протягом періоду, що, принаймні, дорівнює строку їх дії.

2. Якщо картка водія пошкоджена або неправильно функціонує, водій повинен повернути її компетентному органу держави-члена свого постійного місця проживання. У разі викрадення картки водія про це необхідно офіційно повідомити компетентні органи держави, де сталося викрадення.

3. Про будь-яку втрату картки водія необхідно офіційно повідомляти компетентні органи держави-члена, що видала картку, а також компетентні органи держави-члена постійного місця проживання водія, якщо вони відрізняються.

4. Якщо картка водія пошкоджена, неправильно функціонує, загублена або викрадена, водій повинен протягом семи календарних днів звернутися із заявою про її заміну до компетентних органів держави-члена свого постійного місця проживання. Зазначені органи повинні видати картку на заміну протягом восьми робочих днів з моменту отримання відповідного запиту із зазначенням деталей.

5. За обставин, викладених у параграфі 4, водій може продовжувати керувати транспортним засобом без картки водія протягом щонайбільше 15 календарних днів, або протягом довшого періоду, якщо це необхідно для повернення транспортного засобу на базу, за умови, що водій може довести неможливість пред'явлення або використання картки протягом зазначеного періоду.

#### *Стаття 30*

##### **Взаємне визнання та обмін карток водіїв**

1. Картки водіїв, видані державами-членами, взаємно визнаються.

2. Якщо власник дійсної картки водія, виданої однією державою-членом, змінив своє постійне місце проживання на іншу

державу-члена, він може звернутися з проханням про обмін своєї картки на аналогічну картку водія. Держава-член, що здійснює обмін, несе відповідальність за перевірку дійсності наданої їй картки.

3. Держави-члени, що здійснюють обмін, повинні повернути стару картку органам держави-члена, що її видала, із зазначенням причини повернення.

4. Якщо держава-член замінює або обмінює картку водія, заміна чи обмін, а також будь-яка подальша заміна чи обмін повинні бути зареєстровані у такій державі-члені.

#### *Стаття 31*

##### **Електронний обмін інформацією про картки водіїв**

1. Щоб переконатися, що заявник ще не має дійсної картки водія, як зазначено у статті 26, держави-члени ведуть національні електронні реєстри, що містять наведену нижче інформацію про картки водіїв, в тому числі про ті, що зазначені в статті 26(4), протягом періоду, що

принаймні дорівнює строку дії таких карток:

- прізвище та ім'я водія,
- дата народження та, якщо відомо, місце народження водія,
- номер дійсного посвідчення водія та країна видачі посвідчення водія (у відповідних випадках),
- статус картки водія,
- номер картки водія.

2. Комісія та держави-члени вживають усіх необхідних заходів для забезпечення взаємодії та доступності електронних реєстрів на всій території Союзу, шляхом використання системи обміну повідомленнями TACHOnet, зазначеної в Рекомендації 2010/19/ЄС, або сумісної системи. У випадку використання сумісної системи, обмін електронними даними з усіма іншими державами-членами повинен здійснюватися за допомогою системи обміну повідомленнями TACHOnet.

3. Під час видачі, заміни та, якщо необхідно, оновлення картки водія, держави-члени повинні за допомогою електронного обміну даними перевірити, чи водій не має іншої дійсної картки водія. Дані, якими обмінюються, повинні обмежуватися даними, необхідними для цілей такої перевірки.

4. Контролери можуть мати доступ до електронного реєстру для перевірки статусу картки водія.

5. Комісія ухвалює імплементаційні акти для встановлення спільних процедур та специфікацій, необхідних для забезпечення взаємозв'язку, зазначеного у параграфі 2, включаючи формат обміну даними, технічні процедури електронних консультацій з національними електронними реєстрами, процедури доступу та механізми безпеки. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 42(3).

## ГЛАВА VI

### ВИКОРИСТАННЯ ОБЛАДНАННЯ

#### *Стаття 32*

#### **Правильне використання тахографів**

1. Транспортні підприємства та водії повинні забезпечувати правильне функціонування та належне використання цифрових тахографів і карток водіїв. Транспортні підприємства та водії, що використовують аналогові тахографи, повинні забезпечувати їх правильне функціонування та належне використання тахокарт.

2. Цифрові тахографи не повинні бути налаштовані у спосіб, за якого вони автоматично перемикаються на певну категорію діяльності після вимкнення двигуна або замка запалювання транспортного засобу, окрім випадків, коли водій може вручну обрати відповідну категорію діяльності.

3. Забороняється підробляти, приховувати, блокувати або знищувати дані, зареєстровані на тахокарті або збережені в тахографі чи на картці водія, або роздруківки з тахографа. Забороняються також будь-які маніпуляції з тахографом, тахокартою або карткою водія, що можуть призвести до підробки, приховування або знищення даних та/або роздрукованої інформації. У транспортному засобі не повинні знаходитися пристрої, що можуть бути використані для таких цілей.

4. На транспортних засобах не може бути встановлено більше одного тахографа, за винятком для цілей експлуатаційних випробувань, зазначених у статті 21.

5. Держави-члени повинні заборонити виготовлення, розповсюдження, рекламування та/або

продаж пристроїв, сконструйованих та/або призначених для маніпуляцій з тахографами.

### *Стаття 33*

#### **Відповідальність транспортних підприємств**

1. Транспортні підприємства повинні нести відповідальність за забезпечення належного навчання та проведення інструктажу для своїх водіїв щодо правильного функціонування тахографів, як цифрових, так і аналогових, та повинні здійснювати регулярні перевірки, щоб забезпечити, що їхні водії правильно використовують вказані тахографи, та не повинні давати своїм водіям прямі чи непрямі заохочення, що змогли б спонукати до неправильного використання тахографів.

Транспортні підприємства повинні видавати достатню кількість тахокарт водіям транспортних засобів, оснащених аналоговими тахографами, беручи до уваги той факт, що тахокарти є персональними за своїм характером, враховуючи тривалість періоду експлуатації та можливу потребу в заміні тахокарт, що були пошкоджені або вилучені уповноваженим контролером. Транспортні підприємства повинні видавати водіям тільки тахокарти затвердженого типу, придатні для використання в обладнанні, встановленому в транспортному засобі.

Якщо транспортний засіб оснащено цифровим тахографом, транспортне підприємство та водій повинні забезпечити, щоб, беручи до уваги тривалість періоду експлуатації, друк даних з тахографа на запит контролера міг бути виконаний правильно у разі перевірки.

2. Транспортні підприємства повинні зберігати тахокарти та роздруківки щоразу, коли роздруківки робляться відповідно до статті 35, у хронологічному порядку та в читабельній формі, принаймні протягом року після їх використання, та повинні надавати їх копії відповідним водіям, які звертаються з таким запитом. Транспортні підприємства повинні також надавати копії даних, завантажених з карток водіїв, відповідним водіям, які звертаються із запитом про це, разом із роздрукованими паперовими версіями таких копій. Тахокарти, роздруківки та завантажені дані необхідно надавати або передавати на запит будь-якого уповноваженого контролера.

3. Транспортні підприємства несуть відповідальність за порушення цього Регламенту, вчинені їхніми водіями або водіями, що перебувають у їхньому розпорядженні. Однак держави-члени можуть обумовлювати таку відповідальність порушенням транспортним підприємством першого підпараграфу параграфа 1 цієї статті та статті 10(1) та (2) Регламенту ЄС № 561/2006.

### *Стаття 34*

#### **Використання карток водіїв та тахокарт**

1. Водії зобов'язані використовувати тахокарти чи картки водіїв кожного дня, в який вони керують транспортним засобом, починаючи з моменту передачі їм транспортного засобу. Тахокарту або картку водія не можна вилучати до закінчення щоденного робочого часу, окрім випадку, коли таке вилучення дозволене іншим чином. Жодна тахокарта чи картка водія не може бути використана для періоду, довшого від того, на який вона була призначена.

2. Водії повинні належним чином захищати тахокарти чи картки водіїв та не повинні використовувати брудні або пошкоджені тахокарти або картки водіїв.

3. Якщо в результаті далекого перебування від транспортного засобу, водій не спроможний використовувати тахограф, встановлений у транспортному засобі, тоді періоди часу, зазначені в пунктах (ii), (iii) та (iv) параграфу 5(b):

- (a) якщо транспортний засіб оснащено аналоговим тахографом, повинні бути введені на тахокарту вручну, шляхом автоматичної реєстрації, чи в інший спосіб, розбірливо та без забруднення тахокарти; або



- (b) якщо транспортний засіб оснащено цифровим тахографом, повинні бути введені на картку водія, використовуючи обладнання ручного введення, передбачене для тахографа.

Держави-члени не повинні накладати на водіїв вимогу представляти форми, що засвідчують їх діяльність, перебуваючи далеко від транспортного засобу.


4. Якщо на борту транспортного засобу, оснащеного цифровим тахографом, перебуває більше одного водія, кожен водій повинен переконатися, що його картка водія вставлена в правильний отвір у тахографі.


Якщо на борту транспортного засобу, оснащеного аналоговим тахографом, перебуває більше одного водія, водії повинні вносити зміни до тахокарт у разі необхідності таким чином, щоб відповідна інформація була записана на тахокарту водія, який фактично знаходиться за кермом.


5. Водії повинні:


(a) переконатися, що час, зареєстрований на тахокарту, відповідає офіційному часу в країні реєстрації транспортного засобу;

(b) використовувати перемикачі, які дають змогу реєструвати зазначені нижче періоди часу окремо та чітко;

(i) під знаком  : час керування,

(ii) під знаком  : «інша робота», що означає будь-яку іншу діяльність, окрім керування, як визначено в пункті (a) статті 3 Директиви 2002/15/ЄС, а також будь-яку роботу для одного і того ж чи іншого роботодавця в межах або поза межами транспортного сектору,

(iii) під знаком  : «готовність», як визначено в пункті (b) статті 3 Директиви 2002/15/ЄС,

(iv) під знаком  : перерви чи відпочинок.

6. Кожен водій транспортного засобу, оснащеного аналоговим тахографом, повинен вносити таку інформацію у свою тахокарту:

(a) на початку використання тахокарти — своє прізвище та ім'я;

(b) дату та місце, де розпочинається використання тахокарти, і дату та місце, де таке використання припиняється;

(c) реєстраційний номер кожного транспортного засобу, за яким закріплений водій, як на початку першої поїздки, зареєстрованої на тахокарту, так і потім, у випадку зміни транспортного засобу, під час використання тахокарти;

(d) показники одометра:

(i) на початку першої поїздки, зареєстрованої на тахокарту,

(ii) на початку останньої поїздки, зареєстрованої на тахокарту,

(iii) у випадку зміни транспортного засобу протягом робочого дня, показники першого транспортного засобу, за яким був закріплений водій, та показники наступного транспортного засобу;

(e) час будь-якої зміни транспортного засобу.

7. Водій повинен вносити в цифровий тахограф символи країн, у яких розпочинається та завершується щоденний робочий час. Однак держава-член може вимагати, щоб водії транспортних засобів, що залучені до транспортних операцій всередині її території, додавали

детальніші географічні специфікації до символу країни, за умови, що держава-член, передала такі детальні географічні специфікації до Комісії до 1 квітня 1998 року.

Водії не зобов'язані вносити інформацію, зазначену в першому реченні першого підпараграфу, якщо тахограф автоматично реєструє дані про місцезнаходження відповідно до статті 8.

### *Стаття 35*

#### **Пошкоджені картки водіїв та тахокарти**

1. У випадку пошкодження тахокарти, що містить записи, або картки водія, водії повинні зберігати пошкоджену тахокарту чи картку водія разом із будь-якою запасною тахокартою, що використовується для заміни.

2. Якщо картка водія пошкоджена, погано функціонує, загублена чи викрадена, водій повинен:

(а) на початку своєї поїздки роздрукувати детальну інформацію про транспортний засіб, яким він керує, та ввести на такій роздруківці:

(i) відомості, що дають змогу ідентифікувати водія (ім'я, номер картки водія чи посвідчення водія), в тому числі його підпис;

(ii) періоди, зазначені в пунктах (ii), (iii) та (iv) статті 34(5)(b);

(b) у кінці поїздки роздрукувати інформацію щодо періодів часу, зареєстрованих тахографом, записати будь-які періоди іншої роботи, готовності та відпочинку з моменту створення роздруківки на початку поїздки, якщо не записано тахографом, та позначити на такому документі відомості, що дають змогу ідентифікувати водія (ім'я, номер картки водія чи посвідчення водія), в тому числі підпис водія.

### *Стаття 36*

#### **Записи, які повинен мати при собі водій**

1. Якщо водій керує транспортним засобом, оснащеним аналоговим тахографом, він повинен бути в змозі надати щоразу, коли цього вимагає уповноважений контролер:

(i) тахокарти за поточний день та ті, що були використані водієм за попередні 28 днів,

(ii) картку водія, якщо така наявна, та

(iii) будь-які записи, зроблені вручну, та роздруківки, зроблені протягом поточного дня та за попередні 28 днів, відповідно до вимог цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006.

2. Якщо водій керує транспортним засобом, оснащеним цифровим тахографом, він повинен бути в змозі надати щоразу, коли цього вимагає уповноважений контролер:

(i) свою картку водія,

(ii) будь-які записи, зроблені вручну, та роздруківки, зроблені протягом поточного дня та за попередні 28 днів, відповідно до вимог цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006,

(iii) тахокарти, що відповідають тому ж періоду, що зазначений у пункті (ii), протягом якого він керував транспортним засобом, оснащеним аналоговим тахографом.

3. Уповноважений контролер може перевіряти відповідність Регламенту (ЄС) № 561/2006 шляхом аналізу тахокарт, відображених, роздрукованих чи завантажених даних, що були зареєстровані тахографом або за допомогою картки водія, або, в іншому випадку, будь-якого іншого супровідного документу, що виправдовує недотримання положення, такого як статті 29(2) та 37(2) цього Регламенту.

## Стаття 37

### Процедури у випадку несправності обладнання

1. У разі поломки або несправності тахографа, транспортне підприємство повинно його відремонтувати затвердженим механіком або майстернею настільки оперативного, як цього дозволятимуть обставини.

Якщо транспортний засіб не можна повернути до приміщення транспортного підприємства протягом одного тижня з дня поломки або виявлення несправності, ремонт повинен здійснюватися в дорозі.

Заходи, вжиті державами-членами, відповідно до статті 41, надають компетентним органам повноваження забороняти використання транспортного засобу у тих випадках, якщо поломка або несправність не були усунені, як передбачено в першому та другому підпараграфі цього параграфа, у такий спосіб, що відповідає національному законодавству відповідної держави-члена.

2. У той час, як тахограф є непридатним для експлуатації чи несправним, водій повинен вказувати дані, що дозволяють його ідентифікувати (ім'я, номер картки водія чи посвідчення водія), в тому числі підпис, а також інформацію за різні періоди часу, які більше правильно не реєструються та не роздруковуються тахографом:

(а) на тахокарті чи картах, або

(б) на тимчасовому бланку, що має бути прикріплений до тахокарти або зберігатися із картою водія.

## ГЛАВА VII

### ПРИМУСОВЕ ВИКОНАННЯ І САНКЦІЇ

## Стаття 38

### Контролери

1. Для ефективного моніторингу дотримання цього Регламенту, достатню кількість обладнання та відповідні правові повноваження необхідно надати уповноваженим контролерам, щоб дати їм змогу виконувати свої обов'язки відповідно до цього Регламенту. Таке обладнання повинно включати, зокрема:

(а) картки контролерів, що дозволяють доступ до даних, зареєстрованих у тахографах та картках тахографів, та вибірково в картках майстерень;

(б) інструменти, необхідні для завантаження файлів даних із бортових блоків та карток тахографів та здатні проаналізувати такі файли даних та роздрукувати із цифрових тахографів у поєднанні із тахокартами чи графіками із аналогових тахографів.

2. Якщо після проведення перевірки, контролери знайдуть достатньо доказів, що призводять до обґрунтованої підозри в шахрайстві, вони уповноважені направити транспортний засіб до уповноваженої майстерні для проведення подальших випробувань з метою перевірити, зокрема, що тахограф:

(а) працює належним чином;

(б) правильно реєструє та зберігає дані, та що параметри калібрування є правильними.

3. Контролери уповноважені подавати запити до уповноважених майстерень на проведення випробувань, зазначених у параграфі 2, та особливих випробувань, призначених для виявлення присутності маніпуляційних пристроїв. Якщо було виявлено маніпуляційні пристрої, обладнання, в тому числі і сам пристрій, бортовий блок або його компоненти та картка водія можуть бути вилучені з транспортного засобу та можуть бути використані як докази відповідно до національних процедурних правил, що стосуються поводження з такими

доказами.

4. Контролери повинні, де це доречно, користатися можливістю перевіряти тахографи та картки водіїв, що знаходяться на місці під час проведення перевірки приміщень підприємств.

#### *Стаття 39*

### **Навчання контролерів**

1. Держави-члени повинні забезпечити належне навчання контролерів для проведення аналізу зареєстрованих даних та перевірки тахографів з метою досягнення ефективного та гармонізованого контролю та примусового виконання.

2. Держави-члени повинні поінформувати Комісію про вимоги до навчання для своїх контролерів до 2 вересня 2016 року.

3. Комісія через імплементаційні акти ухвалює інструменти, що визначають зміст початкового та подальшого навчання контролерів, у тому числі навчання щодо методів проведення цільових контрольних перевірок та виявлення маніпуляційних пристроїв і фактів шахрайства. Такі інструменти повинні включати настанови для сприяння виконанню відповідних положень цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006 року. Такі імплементаційні акти ухвалюють відповідно до експертної процедури, зазначеної в статті 42(3).

4. Держави-члени повинні включити зміст, зазначений Комісією, у навчання, що проводиться для контролерів.

#### *Стаття 40*

### **Взаємодопомога**

Держави-члени допомагають одна одній у застосуванні цього Регламенту та перевірці його дотримання.

У рамках такої взаємодопомоги компетентні органи держав-членів, зокрема, регулярно надсилають один одному всю наявну інформацію про порушення цього Регламенту механіками та майстернями, типи практик маніпулювання та будь-які інші штрафні санкції, що накладаються за такі порушення.

#### *Стаття 41*

### **Штрафні санкції**

1. Держави-члени повинні відповідно до національних конституційних положень встановити правила щодо штрафних санкцій, застосовні до порушень цього Регламенту, та вжити усіх заходів, необхідних для забезпечення їх виконання. Такі штрафні санкції повинні бути дієвими, пропорційними, стримуючими і недискримінаційними та повинні відповідати категоріям порушень, визначеним у Директиві 2006/22/ЄС.

2. Держави-члени повинні повідомити Комісію про такі заходи та правила щодо штрафних санкцій до 2 березня 2016 року. Вони повинні інформувати Комісію про будь-які подальші зміни до таких заходів.

## **ГЛАВА VIII**

### **ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ**

#### *Стаття 42*

### **Комітет**

1. Комітет повинен надавати допомогу Комісії. Такий комітет є комітетом у значенні Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2. У випадку покликання на цей параграф, застосовують статтю 4 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

3. У випадку покликання на цей параграф, застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Якщо комітет не надає висновок, Комісія не ухвалює проект імплементаційного акта, та застосовують третій підпараграф статті 5(4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Якщо висновок комітету повинен бути отриманий шляхом письмової процедури, така процедура повинна бути припинена без результату, якщо впродовж строку для надання висновку голова комітету ухвалює таке рішення, або цього вимагає проста більшість членів комітету.

### *Стаття 43*

#### **Форум з питань тахографів**

1. Необхідно створити Форум з питань тахографів з метою підтримки діалогу з технічних питань, що стосуються тахографів серед експертів держав-членів, членів комітету, зазначеного у статті 42, та експертів з третіх країн, які використовують тахограф відповідно до Угоди ЄУТР.

2. Держави-члени повинні делегувати в якості експертів для участі у Форумі з питань тахографів тих експертів, які беруть участь у роботі комітету, зазначеному в статті 42.

3. Форум з питань тахографів повинен бути відкритим для участі експертів із заінтересованих третіх країн, які є договірними сторонами Угоди ЄУТР.

4. Стейкхолдери, представники виробників транспортних засобів, виробників тахографів, соціальні партнери та Європейський інспектор із захисту даних повинні бути запрошені для участі у Форумі з питань тахографів.

5. Форум з питань тахографів ухвалює свій регламент роботи.

6. Форум з питань тахографів проводить засідання принаймні раз на рік.

### *Стаття 44*

#### **Повідомлення про національні інструменти**

Держави-члени передають Комісії тексти законів, підзаконних нормативно-правових актів та адміністративних положень, які вони ухвалюють у сфері, що регулюється цим Регламентом, не пізніше ніж за 30 днів після дати їх ухвалення та вперше до 2 березня 2015 року.

### *Стаття 45*

#### **Зміни та доповнення до Регламенту (ЄС) № 561/2006**

Внести до Регламенту (ЄС) № 561/2006 такі зміни:

(1) у статті 3 після пункту (а) додати такий пункт:

«(aa) транспортні засоби чи комбінації транспортних засобів з максимально дозволеною масою, що не перевищує 7,5 тонн, використовувані для перевезення матеріалів, обладнання чи техніки, призначених для використання водієм у ході його роботи, і які використовуються тільки в межах радіусу 100 км від бази підприємства та за умови, що керування транспортним засобом не становить основну діяльність водія;»;

(2) Внести до статті 13(1) такі зміни:

(a) у пунктах (d), (f) та (p) слова «50 кілометрів» чи «50 км» замінити словами «100 км»;

(b) перший підпараграф пункту (d) замінити таким:

«(d) транспортні засоби чи комбінації транспортних засобів із максимальною дозволеною масою, яка не перевищує 7,5 тонн, використовувані постачальниками універсальних послуг, як визначено в статті 2(13) Директиви Європейського Парламенту і Ради 97/67/ЄС від 15 грудня 1997 року про спільні правила розвитку внутрішнього ринку поштових послуг Співтовариства та покращення якості обслуговування (\*), для доставки товарів в рамках універсальної послуги.

(\*) ОВ L 15, 21.01.1998, с. 14.».

#### *Стаття 46*

#### **Перехідні заходи**

Тією мірою, якою імплементаційні акти, зазначені у цьому Регламенті, не були ухвалені таким чином, що вони можуть бути застосовані на момент застосування цього Регламенту, положення Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, в тому числі додатку ІВ до нього, повинні продовжувати застосовуватися на перехідній основі до дати застосування імплементаційних актів, зазначених у цьому Регламенті.

#### *Стаття 47*

#### **Скасування**

Регламент (ЄЕС) № 3821/85 скасувати. Покликання на скасований Регламент необхідно тлумачити як покликання на цей Регламент.

#### *Стаття 48*

#### **Набуття чинності**

Цей Регламент набуває чинності на наступний день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

З урахуванням перехідних заходів, зазначених у статті 46, він повинен застосовуватися, починаючи з 2 березня 2016 року. Однак статті 24, 34 та 45 повинні застосовуватися, починаючи з 2 березня 2015 року.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню у всіх державах-членах. Вчинено у Страсбурзі 4 лютого 2014 року.

*За Європейський Парламент*

*Президент*

M. SCHULZ

*За Раду*

*Президент*

E. VENIZELOS

## ДОДАТОК I

### ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ, ВИПРОБОВУВАННЯ, ВСТАНОВЛЕННЯ ТА ПЕРЕВІРКИ АНАЛОГОВИХ ТАХОГРАФІВ

#### I. ТЕРМІНИ ТА ОЗНАЧЕННЯ

У цьому додатку:

(а) «реєструвальне обладнання» або «аналоговий тахограф» означає:

обладнання, призначене для встановлення на дорожніх транспортних засобах, щоб показувати та реєструвати в автоматичному або напівавтоматичному режимі відомості про рух таких транспортних засобів та відомості про деякі періоди діяльності їх водіїв;

(b) «константа реєструвального обладнання» означає:

числову характеристику, що надає значення вхідного сигналу, необхідного для відображення та реєстрування пройденої відстані в один кілометр; ця константа повинна бути виражена або в обертах на кілометр ( $k = \dots$  об/км), або в імпульсах на кілометр ( $k = \dots$  імп/км);

(c) «характеристичний коефіцієнт» означає:

числову характеристику, що надає значення вихідного сигналу, який подає частина транспортного засобу, що пов'язує його із реєструвальним обладнанням (вторинний вал або вісь коробки передач) у той час, як транспортний засіб проходить відстань одного виміряного кілометра за нормальних умов випробування (див. пункт 4 частини VI цього додатка). Характеристичний коефіцієнт виражається або в обертах на кілометр ( $k = \dots$  об/км) або в імпульсах на кілометр ( $k = \dots$  імп/км);

(d) «ефективна довжина кола колісних шин» означає:

середнє значення відстаней, пройдених декількома колесами, які рухають транспортний засіб (тягові колеса) протягом одного повного обороту. Вимірювання цих відстаней повинно відбуватися за нормальних умов випробування (див. пункт 4 частини VI цього додатка) та виражається у формі:  $l = \dots$  мм.

#### II. ЗАГАЛЬНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ФУНКЦІЇ РЕЄСТРУВАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ

Обладнання повинне бути здатне реєструвати таке:

1. відстань, пройдену транспортним засобом;
2. швидкість транспортного засобу;
3. час керування;
4. інші періоди роботи або готовності;
5. перерви в роботі та щоденні періоди відпочинку;
6. відкриття корпусу, що містить тахокарту;
7. для електронного реєструвального обладнання, що є обладнанням, яке працює через сигнали, що передаються електрично від датчика відстані та швидкості, будь-який перебіг, що перевищує 100 мілісекунд, у електроживленні реєструвального обладнання (окрім освітлення), в електроживленні датчика відстані та швидкості, та будь-який перебіг передачі сигналу до датчика відстані та швидкості.

Для транспортних засобів, що використовуються двома водіями, обладнання повинно бути здатне реєструвати одночасно, але чітко та на двох окремих тахокартах відомості про періоди, наведені в пунктах 3, 4 та 5 першого параграфа.

#### III. ВИМОГИ ДО КОНСТРУКЦІЇ РЕЄСТРУВАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ

(а) Загальні положення

1. Реєструвальне обладнання повинне включати таке:

1.1. Візуальні інструменти, що показують:

- пройдену відстань (реєстратор відстані),
- швидкість (спідометр),
- час (годинник).

1.2. Реєструвальні інструменти, що включають:

- реєстратор пройденної відстані,
- реєстратор швидкості,
- один або декілька реєстраторів часу, що задовольняють вимоги, встановлені в пункті (с)(4).

1.3. Засоби маркування, що показують на тахокарті окремо:

- кожне відкриття корпусу, що містить таку тахокарту;
- для електронного реєструвального обладнання, як визначено в пункті 7 першого параграфу частини II, будь-який перебіг, що перевищує 100 мілісекунд в електроживленні реєструвального обладнання (окрім освітлення), не пізніше ніж під час повторного увімкнення електроживлення,
- для електронного реєструвального обладнання, як визначено в пункті 7 першого параграфу частини II, будь-який перебіг, що перевищує 100 мілісекунд в електроживленні датчика відстані та швидкості, та будь-який перебіг передачі сигналу до датчика відстані та швидкості.

2. Будь-яке приєднання до обладнання пристроїв, додатково до наведених у пункті 1, не повинно перешкоджати належній роботі обов'язкових пристроїв або їх зчитуванню.

Обладнання необхідно подавати на затвердження в комплекті із будь-якими такими додатковими пристроями.

3. Матеріали

3.1. Усі складові частини реєструвального обладнання повинні бути виготовлені з матеріалів, що є достатньо стійкими і механічно міцними та мають стійкі електричні та магнетичні характеристики.

3.2. Будь-які модифікації в складовій частині обладнання або в характері матеріалів, використовуваних для його виготовлення, перед застосуванням у виробництві повинні бути подані на затвердження органу, що надав затвердження типу для обладнання.

4. Вимірювання пройденної відстані

Пройдені відстані можуть бути виміряні та зареєстровані:

- таким чином, щоб включити як рух вперед, так і назад, або
- таким чином, щоб включити тільки рух вперед.

Будь-яке реєстрування рухів назад у жодному разі не повинно впливати на ясність та точність інших реєструвань.

5. Вимірювання швидкості

5.1. Діапазон вимірювання швидкості повинен бути таким, як зазначено в сертифікаті затвердження типу.

5.2. Природна частота та амортизація вимірювального приладу повинні бути такими, щоб інструменти, що показують та реєструють швидкість, могли, в межах діапазону вимірювання, відслідковувати зміни прискорення до  $2 \text{ м/с}^2$ , у межах допустимих відхилень.

6. Вимірювання часу (годинник).



6.1. Контролер механізму для переналаштування годинника повинен бути розміщений всередині корпусу, де знаходиться тахокарта; кожне відкриття такого корпусу повинно автоматично реєструватися на тахокарту.

6.2. Якщо механізм руху вперед тахокарти контролюється годинником, період, протягом якого такий годинник працюватиме правильно після повного заведення, повинен бути більшим принаймні на 10%, ніж період реєстрування, що відповідає максимальному навантаженню карти обладнання.

## 7. Освітлення та захист

7.1. Візуальні інструменти обладнання повинні бути забезпечені належним освітленням, що не засліплює.

7.2. Для нормальних умов використання, всі внутрішні частини обладнання повинні бути захищені від вологи та пилу. Крім того, вони повинні бути захищені від стороннього несанкціонованого втручання за допомогою корпусів, які можна опломбувати.

### (b) Візуальні інструменти

#### 1. Індикатор пройденої відстані (реєстратор відстані)

1.1. Значення найменшої відмітки на інструменті, що показує пройдену відстань, повинно бути 0,1 кілометра. Числа, що показують гектометри, повинні чітко відрізнятися від тих, що показують цілі кілометри.

1.2. Числа на реєстраторі відстані повинні бути розбірливими та мати видиму висоту щонайменше 4 мм.

1.3. Реєстратор відстані повинен бути спроможний зчитувати щонайменше до 99 999,9 кілометрів.

#### 2. Індикатори швидкості (спідометр)

2.1. У межах діапазону вимірювання шкала швидкості повинна бути рівномірно градуйована 1, 2, 5 чи 10 кілометрами на годину. Значення градації шкали швидкості (відстань між двома послідовними поділками) не повинне перевищувати 10% від максимальної швидкості, показаної на шкалі.

2.2. Діапазон, вказаний поза межами таких вимірювань, може не позначатися числами.

2.3. Довжина кожного проміжку на шкалі, що відповідає різниці швидкості в 10 кілометрів на годину, не повинна бути меншою, ніж 10 міліметрів.

2.4. На індикаторі зі стрілкою відстань між стрілкою та циферблатом не повинна перевищувати три міліметри.

#### 3. Індикатор часу (годинник)

Індикатор часу повинен бути видимий ззовні обладнання та повинен забезпечувати ясне, просте та однозначне зчитування.

### (c) Реєструвальні інструменти

#### 1. Загальні положення

1.1. Все обладнання, незалежно від форми тахокарти (стрічка чи диск), повинно мати відмітку, що дає можливість правильно вставляти тахокарту таким чином, щоб час, який показує годинник, та відмітка часу на тахокарті збігалися.

1.2. Механізм, що забезпечує рух тахокарти, повинен бути таким, щоб забезпечити, що тахокарта рухається рівномірно та може бути вільно вставлена чи видалена.

1.3. Для тахокарт у формі диску пристрій, що забезпечує рух вперед, повинен контролюватися годинниковим механізмом. У цьому випадку обертальний рух тахокарти повинен бути безперервним та рівномірним, із мінімальною швидкістю в сім міліметрів на годину, яку

вимірюють по внутрішній межі кільця, що позначає межі зони реєстрування швидкості. В обладнанні стрічкового типу, якщо пристрій, що забезпечує рух вперед, тахокарт контролюється годинниковим механізмом, швидкість прямолінійного руху вперед повинна бути щонайменше 10 міліметрів на годину.

1.4. Реєстрування пройденої відстані, швидкості транспортного засобу та будь-якого відкриття корпусу, що містить тахокарту або карти, повинні бути автоматичними.

## 2. Реєстрування пройденої відстані

2.1. Кожен кілометр пройденої відстані повинен бути представлений на запису як відхилення принаймні на один міліметр у відповідній системі координат.

2.2. Навіть на швидкостях, що досягають вищої межі діапазону вимірювання, реєстрування відстаней повинно залишатися розбірливим.

## 3. Реєстрування швидкості

3.1. Незалежно від форми тахокарти, перо самописця, що реєструє швидкість, повинно за загальним правилом рухатися по прямій лінії та під прямими кутами у напрямку руху тахокарти. Однак рух пера може бути криволінійним за умови дотримання таких умов:

— слід, що залишає за собою перо самописця, повинен бути перпендикулярним до середньої довжини кола (якщо тахокарти у формі диску) або до осі (якщо тахокарти у формі стрічки) зони, призначеної для реєстрування швидкості;

— співвідношення між радіусом кривини сліду, яке залишило перо самописця, та шириною зони, призначеної для реєстрування швидкості, повинно бути не менше ніж від 2,4 до 1, незалежно від форми тахокарти;

— позначення на шкалі часу повинні перетинати зону реєстрування у формі кривини такого ж радіусу, що і слід, яке залишає перо самописця. Проміжки між позначеннями на шкалі часу повинні становити період, що не перевищує одну годину.

3.2. Кожна зміна у швидкості в 10 кілометрів на годину повинна бути відображена на записі у формі відхилення принаймні на 1,5 міліметри у відповідній системі координат.

## 4. Реєстрування часу

4.1. Реєструвальне обладнання повинне бути сконструйоване таким чином, щоб період часу керування завжди реєструвався автоматично, та щоб було можливо, за допомогою експлуатації, у разі необхідності, пристрою перемикача, реєструвати окремо інші періоди часу, як вказано в пунктах (ii), (iii) та (iv) статті 34(5) цього Регламенту.

4.2. Повинно бути можливим, виходячи із характеристик слідів, їхніх відповідних положень та, якщо необхідно, знаків, встановлених у статті 34 цього Регламенту, чітко розрізняти різні періоди часу. Різні періоди часу повинні відрізнятися один від одного на записі товщиною відповідних слідів або за допомогою будь-якої іншої системи з принаймні такою ж дієвістю з точки зору розбірливості та легкості розшифрування запису.

4.3. У випадку транспортних засобів із екіпажем, що складається більше ніж з одного водія, записи, передбачені в пункті 4.1, повинні бути зроблені на окремих тахокартах, при цьому кожна тахокарта присвоюється одному водієві. У цьому випадку рух вперед окремих тахокарт повинен здійснюватися за допомогою або єдиного механізму, або окремих синхронізованих механізмів.

### (d) Замикальний пристрій

1. Корпус, в якому розміщена тахокарта або карти та контролер механізму для переналаштування годинника, повинен бути оснащений замком.

2. Кожне відкриття корпусу, в якому розміщена тахокарта або карти та контролер механізму для переналаштування годинника, повинно автоматично записуватися на тахокарту або карти.

(e) Маркування

1. Такі маркування повинні бути нанесені на циферблаті обладнання:

— поряд із числом, яке показує реєстратор відстані – одиниця вимірювання відстані, позначена аббревіатурою «км»;

— біля шкали швидкості – маркування «км/год»;

— діапазон вимірювання показників спідометра – у формі « $V_{\min}$  ... км/год,  $V_{\max}$  ... км/год». Це маркування не потрібне, якщо воно відображене на описовій табличці обладнання.

Однак ці вимоги не застосовують до реєструвального обладнання, затвердженого до 10 серпня 1970 року.

2. Описова табличка повинна бути вбудована в обладнання та повинна показувати такі маркування, що повинні бути видимі на обладнанні під час встановлення:

— назва та адреса виробника обладнання;

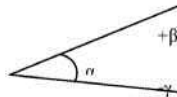
— номер, присвоєний виробником, та рік виготовлення;

— знак затвердження типу обладнання;

— константа обладнання у формі « $k = \dots$  об/км» або « $k = \dots$  імп/км»;

— факультативно, діапазон вимірювання швидкості у формі, вказаній у пункті 1;

— якщо чутливість інструмента до кута нахилу здатна впливати на показники, надані обладнанням поза межами дозволених відхилень, допустимий кут виражений як:



де  $\alpha$  – кут, виміряний при горизонтальному положенні лицьової сторони (розташованої догори) обладнання, для якого калібрується інструмент, а  $\rho$  та  $\gamma$  представляють відповідно максимально допустимі відхилення вгору та вниз від кута калібрування  $\alpha$ .

(f) Максимально допустимі відхилення (візуальні та реєструвальні інструменти)

1. На випробувальному стенді до встановлення:

(a) пройдена відстань:

на 1% більше або менше від реальної відстані, якщо така відстань складає принаймні один кілометр;

(b) швидкість:

на 3 км/год більше або менше від реальної швидкості;

(c) час:

$\pm$  дві хвилини на день і максимум 10 хвилин за сім днів у випадках, коли період роботи годинника після повторного заведення не є меншим за зазначений період.

2. Під час встановлення:

(a) пройдена відстань:

на 2% більше або менше від реальної відстані, якщо така відстань складає принаймні один кілометр;

(b) швидкість:

на 4 км/год більше або менше від реальної швидкості;

(c) час:

± дві хвилини на день або ± 10 хвилин за сім днів.

3. У використанні:

(а) пройдена відстань:

на 4% більше або менше від реальної відстані, якщо така відстань складає принаймні один кілометр;

(b) швидкість:

на 6 км/год більше або менше від реальної швидкості;

(c) час:

± дві хвилини на день або ± 10 хвилин за сім днів.

4. Максимально допустимі відхилення, викладені в пунктах 1, 2 та 3, є дійсними за температури від 0 °С до 40 °С, температура вимірюється в безпосередній близькості від обладнання.

5. Вимірювання максимально допустимих відхилень, викладених у пунктах 2 та 3, здійснюється за умов, встановлених у частині VI.

#### IV. ТАХОКАРТИ

(а) Загальні положення

1. Тахокарти повинні бути такими, щоб вони не перешкоджали нормальному функціонуванню інструмента, та щоб записи, які вони містять, були невилучними, легкими для прочитання та ідентифікування.

Тахокарти повинні зберігати свої розміри та будь-які записи, зроблені на них за нормальних умов вологості та температури.

Крім цього, повинна бути можливість робити записи на тахокартах, без їх пошкодження та без впливу на розбірливість записів, інформації, зазначеної в статті 34 цього Регламенту.

За нормальних умов зберігання записи повинні залишатися чітко розбірливими протягом принаймні одного року.

2. Мінімальна місткість реєстрування тахокарт, незалежно від їх форми, повинна бути 24 години.

Якщо декілька дисків з'єднані один з одним, щоб збільшити безперервну місткість реєстрування, яку можна досягти без втручання персоналу, з'єднання між різними дисками повинні бути встановлені таким чином, щоб не було перерв чи накладень у записах під час передачі з одного диску на інший.

(b) Зони реєстрування та їх градація

1. Тахокарти повинні включати такі зони реєстрування:

— зону, відведену винятково для даних щодо швидкості;

— зону, відведену винятково для даних щодо пройденої відстані;

— одну або декілька зон для даних щодо часу керування, інших періодів роботи та готовності, перерв у роботі та періодів відпочинку водіїв.

2. Зона для реєстрування швидкості повинна бути розбита на поділки, що дорівнюють 20 кілометрів на годину або менше. Швидкість, що відповідає кожній поділці на шкалі, повинна бути вказана цифрами навпроти такої поділки. Символ «км/год» повинен бути вказаний принаймні один раз у межах зони. Остання поділка на шкалі повинна співпадати із верхньою межею діапазону вимірювання.

3. Зона для реєстрування пройденої відстані повинна бути вказана таким чином, щоб можна

було без труднощів зчитувати кількість пройдених кілометрів.

4. Зона або зони, відведені для реєстрування періодів, зазначених у пункті 1, повинні бути так марковані, щоб можна було чітко розрізняти різні періоди часу.

(с) Інформація для друку на тахокартах

Кожна тахокарта повинна містити в друкованій формі таку інформацію:

- назва та адреса або комерційне найменування виробника;
- знак затвердження моделі тахокарти;
- знак затвердження типу або типів обладнання, в яких може бути використана тахокарта;
- вища межа діапазону вимірювання швидкості, вказана в кілометрах на годину.

За допомогою мінімальних додаткових вимог, кожна тахокарта повинна мати у роздрукованій формі шкалу часу, градуйовану у такий спосіб, що час може зчитуватися безпосередньо з інтервалами у п'ятнадцять хвилин, при цьому кожен п'ятихвилинний інтервал може бути визначений без труднощів.

(d) Вільне місце для рукописних записів

Вільне місце повинно бути передбачене на тахокартах таким чином, щоб водії могли, як мінімум, записати такі відомості:

- прізвище та ім'я водія;
- дата та місце, в якому розпочинається використання тахокарти, і дата та місце, в якому таке використання припиняється;
- реєстраційний номер чи номери транспортного засобу або транспортних засобів, для роботи на яких призначено водія під час використання тахокарти;
- показники одометра транспортного засобу або транспортних засобів, для роботи на яких призначено водія під час використання тахокарти;
- час, коли відбувається будь-яка зміна транспортного засобу.

## V. ВСТАНОВЛЕННЯ РЕЄСТРУВАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ

1. Реєструвальне обладнання повинне бути розміщене у транспортному засобі таким чином, щоб водій зі свого місця міг чітко бачити спідометр, реєстратор відстані та годинник, при цьому одночасно усі частини таких інструментів, у тому числі частини для керування, повинні бути захищені від випадкового пошкодження.

2. Повинно бути можливим адаптувати константу реєструвального обладнання до характеристичного коефіцієнту транспортного засобу за допомогою відповідного пристрою, відомого як адаптер.

Транспортні засоби з двома або більше коефіцієнтами задньої осі повинні бути обладнані перемикачем, при цьому такі різні коефіцієнти можуть автоматично бути приведені у відповідність із коефіцієнтом, для якого обладнання було адаптовано до транспортного засобу.

3. Після перевірки обладнання, проведеної під час встановлення, установча табличка повинна бути прикріплена до транспортного засобу поряд з обладнанням або в самому обладнанні та у такий спосіб, щоб її було чітко видно. Після кожної перевірки затвердження механіком або майстернею, що вимагає зміни в налаштуванні самої установки, нову установчу табличку необхідно прикріпити на місце попередньої.

Установча табличка повинна показувати принаймні такі дані:

- назва, адреса або комерційне найменування затвердженого механіка, майстерні чи виробника транспортного засобу;
- характеристичний коефіцієнт транспортного засобу у формі «w = ... об/км» або «w = ...

імп/км»;

— ефективна довжина кола шин у формі «1 = ... мм»;

— дати, коли було визначено характеристичний коефіцієнт транспортного засобу та було виміряно ефективну довжину кола шин.

#### 4. Пломбування

Такі частини повинні бути опломбовані:

(а) установча табличка, якщо тільки вона не прикріплена таким чином, що її не можна зняти без руйнування на ній маркувань;

(b) два кінці з'єднання між власне реєструвальним обладнанням та транспортним засобом;

(с) сам адаптер та точку його підключення до кола;

(d) механізм перемикачів для транспортних засобів з двома або більше коефіцієнтами осі;

(е) з'єднання адаптера з перемикачем для решти обладнання;

(f) корпуси, необхідні відповідно до пункту (а)(7.2) частини III;

(g) будь-яка кришка, що надає доступ до засобів адаптування константи реєструвального обладнання до характеристичного коефіцієнту транспортного засобу.

В окремих випадках, додаткові пломби можуть вимагатися під час затвердження типу обладнання, а також відмітка про розміщення таких пломб повинна бути вказана на сертифікаті затвердження.

Пломби, зазначені в пунктах (b), (с) та (е) першого параграфу, можуть бути видалені:

— в екстрених випадках;

— для встановлення, налаштування чи ремонту обмежувача швидкості або будь-якого іншого пристрою, що сприяє безпеці дорожнього руху;

за умови, що реєструвальне обладнання продовжує функціонувати надійно та правильно та повторно пломбується затвердженим механіком чи майстернею одразу ж після встановлення обмежувача швидкості чи будь-якого іншого пристрою, що сприяє безпеці дорожнього руху, або протягом семи днів в інших випадках. В кожному випадку пошкодження цілісності таких пломб необхідно підготувати письмову заяву, вказуючи причини такої дії, та передати таку заяву уповноваженому органу.

5. Кабелі, що з'єднують реєструвальне обладнання з передавачем, повинні бути захищені безперервною, покритою пластиком, нержавіючою сталевію обшивкою із гофрованими кінцями, окрім випадків, коли еквівалентний захист від маніпуляції гарантується іншими засобами (наприклад, за допомогою електронного моніторингу, такого як шифрування сигналу), що здатні виявити присутність будь-якого пристрою, який не є необхідним для правильного функціонування реєструвального обладнання, та мета якого полягає в запобіганні точному функціонуванню реєструвального обладнання шляхом короткого замикання, перебою чи модифікації електронних даних з датчика швидкості та відстані. З'єднання, що складається з опломбованих з'єднань, вважається безперервним у значенні цього Регламенту.

Вищезгаданий електронний моніторинг можна замінити на електронний контроль, який забезпечує здатність реєструвального обладнання реєструвати будь-який рух транспортного засобу, незалежно від сигналу датчика швидкості та відстані.

Для цілей застосування цього пункту, транспортні засоби категорії M 1 та N 1 – це ті, що визначені в частині А додатка II Директиви Європейського Парламенту і Ради 2007/46/ЄС <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Директива Європейського Парламенту і Ради 2007/46/ЄС від 5 вересня 2007 року про рамки для затвердження автомобілів та їх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних одиниць, призначених для таких транспортних засобів (ОВ L 263, 09.10.2007, с. 1).

Для таких транспортних засобів, що оснащені тахографами відповідно до цього Регламенту та не призначені для оснащення армованим кабелем між датчиками відстані та швидкості та реєструвальним обладнанням, адаптер повинен бути розміщений якомога ближче до датчиків відстані та швидкості.

Армований кабель повинен встановлюватися від адаптера до реєструвального обладнання.

## VI. ПЕРЕВІРКИ ТА ІНСПЕКЦІЇ

Держави-члени визначають органи, що проводитимуть перевірки та інспекції.

### 1. Сертифікація нових або відремонтованих інструментів

Кожен окремих пристрій, новий або відремонтований, повинен бути сертифікований щодо правильності його функціонування та точності його показників та записів, в межах, встановлених у пункті (f)(1) частини III, шляхом опломбування відповідно до пункту (f) першого параграфу пункту 4 частини V.

З цією метою, держави-члени можуть передбачити початкову перевірку, що складається з перевірки та підтвердження відповідності нового чи відремонтованого пристрою моделі затвердженого типу та/або вимогам цього Регламенту, або можуть делегувати повноваження на сертифікацію виробникам чи їх уповноваженим агентам.

### 2. Встановлення

Під час встановлення на транспортний засіб обладнання та весь процес встановлення повинні відповідати положенням щодо максимально допустимих відхилень, встановлених у пункті (f)(2) частини III.

Інспекційні випробування проводить затверджений механік або майстерня під свою власну відповідальність.

### 3. Періодичні інспекції

(а) Періодичні інспекції обладнання, встановленого на транспортні засоби, проводять принаймні кожні два роки та можуть поєднувати з випробуваннями на придатність до експлуатації транспортних засобів.

Зазначені інспекції повинні включати такі перевірки:

- правильність роботи обладнання;
- наявність на обладнанні знаку затвердження типу,
- наявність установчої таблички;
- цілісність пломб на обладнанні та на інших частинах установки;
- фактичну довжину кола шин.

(б) Інспекцію для забезпечення дотримання пункту (f)(3) частини III про максимально допустимі відхилення в експлуатації, необхідно проводити принаймні один раз на кожні шість років, хоча кожна держава-член може передбачити коротший інтервал для інспекції транспортних засобів, зареєстрованих на її території. В ході таких інспекцій необхідно проводити заміну установчої таблички.

### 4. Вимірювання похибок

Вимірювання похибок під час встановлення та під час використання необхідно проводити за таких умов, які повинні вважатися складовими стандартними умовами випробування:

- ненавантажений транспортний засіб, у нормальному робочому стані;
- тиск в шинах відповідно до інструкцій виробника;
- знос шин у межах, дозволених законом;

— рух транспортного засобу: транспортний засіб, що рухається за допомогою власного двигуна, повинен переміщуватися прямолінійно та по горизонтальній поверхні, зі швидкістю  $50 \pm 5$  км/год. Випробування можна також проводити на відповідному випробувальному стенді, за умови, що точність такого випробування є аналогічною.



## ДОДАТОК II

### ЗНАК ТА СЕРТИФІКАТ ЗАТВЕРДЖЕННЯ

#### I. ЗНАК ЗАТВЕРДЖЕННЯ

1. Знак затвердження повинен складатися з:

(а) прямокутника, всередині якого повинна бути розміщена літера «е» з подальшим розпізнавальним номером чи літерою для країни, яка видала затвердження відповідно до таких умовних позначень:

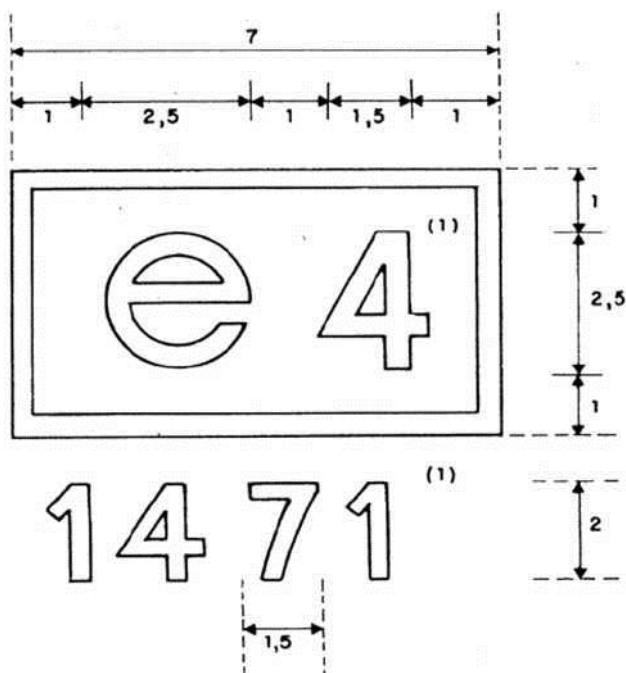
Бельгія	6,
Болгарія	34,
Чеська Республіка	8,
Данія	18,
Німеччина	1,
Естонія	29,
Ірландія	24,
Греція	23,
Іспанія	9,
Франція	2,
Хорватія	25,
Італія	3,
Кіпр	СУ,
Латвія	32,
Литва	36,
Велике Герцогство Люксембург	13,
Угорщина	7,
Мальта	МТ,
Нідерланди	4,
Австрія	12,
Польща	20,
Португалія	21,
Румунія	19,
Словенія	26,
Словаччина	27,
Фінляндія	17,
Швеція	5,
Сполучене Королівство	11,

та

(b) номера затвердження, що відповідає номеру сертифіката затвердження, складеного для прототипу реєструвального обладнання чи тахокарти, або номера картки тахографа, розміщеного у будь-якій точці в межах безпосередньої близькості від такого прямокутника.

2. Знак затвердження повинен бути вказаний на описовій табличці кожного комплекту обладнання та на кожній тахокарті, а також на кожній картці тахографа. Він повинен бути незмивним та повинен завжди залишатися розбірливим.

3. Розміри знаку затвердження, намальованого нижче <sup>(1)</sup>, наведені в міліметрах, при цьому ці розміри є мінімально допустимими. Співвідношення між розмірами повинні зберігатися.



<sup>(1)</sup> Ці значення наведені виключно як довідкові.

## II. СЕРТИФІКАТ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ДЛЯ АНАЛОГОВИХ ТАХОГРАФІВ

Держава-член, що надала затвердження, видає заявнику сертифікат затвердження, зразок якого наведений нижче. Під час інформування інших держав-членів про видані чи, у випадку виникнення відповідних обставин, скасовані затвердження, держава-член використовує копії такого сертифікату.

---

### СЕРТИФІКАТ ЗАТВЕРДЖЕННЯ

---

Назва компетентного управління.....

Повідомлення щодо <sup>(1)</sup>:

- затвердження типу реєструвального обладнання
  - скасування затвердження типу реєструвального обладнання
  - затвердження моделі тахокарти
  - скасування затвердження моделі тахокарти
- 

Затвердження №.....

1. Торговельна марка чи назва.....
2. Назва типу чи моделі.....
3. Назва виробника.....
4. Адреса виробника.....
5. Подано на затвердження (дата).....
6. Проведено випробування на.....
7. Дата та номер випробування або випробувань.....
8. Дата затвердження.....
9. Дата скасування затвердження.....
10. Тип або типи реєструвального обладнання, для використання в якому призначена карта.....
11. Місце.....
12. Дата.....
13. Додані документи з описом.....
14. Зауваження (в тому числі положення пломб, якщо це може бути застосовано)  
.....

(Підпис)

---

<sup>(1)</sup> Непотрібні пункти видалити.

---

### III. СЕРТИФІКАТ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ДЛЯ ЦИФРОВИХ ТАХОГРАФІВ

Держава-член, що надала затвердження, видає заявнику сертифікат затвердження, зразок якого наведений нижче. Під час інформування інших держав-членів про видані чи, у випадку виникнення відповідних обставин, скасовані затвердження, держава-член використовує копії такого сертифікату.

#### СЕРТИФІКАТ ЗАТВЕРДЖЕННЯ ДЛЯ ЦИФРОВИХ ТАХОГРАФІВ

Назва компетентного управління.....

Повідомлення щодо <sup>(1)</sup>:

- затвердження:  скасування затвердження:
- модель реєструвального обладнання
  - компонент реєструвального обладнання <sup>(2)</sup>
  - картка водія
  - картка майстерні
  - картка підприємства
  - картка контролера

Затвердження №.....

1. Бренд або торгова марка виробництва.....
2. Назва моделі.....
3. Назва виробника.....
4. Адреса виробника.....
5. Подано на затвердження до.....
6. Лабораторія чи лабораторії.....
7. Дата та номер протоколу випробування.....
8. Дата затвердження.....
9. Дата скасування затвердження.....
10. Модель чи моделі реєструвального обладнання, з якою компонент призначений для використання.....
11. Місце.....
12. Дата.....
13. Додані документи з описом.....
14. Зауваження

.....  
(Підпис)

---

<sup>(1)</sup> Позначте відповідні клітинки.

<sup>(2)</sup> Вкажіть компонент, вказаний у повідомленні.

---