



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 19.7.2011
COM(2011) 451 окончателен

2011/0196 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди
за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за
изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета**

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2011) 947 окончателен}
{SEC(2011) 948 окончателен}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Основания и цели

Тахографите играят решаваща роля за контрол на спазването на правилата за времето на управление и почивка от професионалните водачи на пътни превозни средства (ППС). Те допринасят за подобряване на пътната безопасност и на трудовите условия за водачите, както и за по-лоялна конкуренция между дружествата, осъществяващи автомобилен транспорт. Подобряването на разходната ефективност на тахографите представлява един от основните елементи на стратегията на Комисията за по-нататъшно интегриране на товарния автомобилен транспорт и за повишаване на безопасността, ефикасността и конкурентоспособността на автомобилния транспорт, както е очертано в Бялата книга за транспорта от 28 март 2011 г.¹

ЕС регулира монтажа и използването на тахографи от 1970 г. насам. Действащото понастоящем законодателство във връзка с използването на контролни уреди за регистриране на данните за движението се изразява в Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт². С този регламент се задават технически изисквания и се установяват правила относно използването, одобряването на типа, монтажа и проверката на тахографи. С него се въвеждат редица правни задължения за производителите и органите, а също и за транспортните оператори и водачите. Въпросният регламент вече десет пъти беше адаптиран към технологичния напредък съгласно процедура по комитология.

Понастоящем два типа тахографи се използват от около 900 000 транспортни предприятия и 6 млн. водачи. Освен дигиталния (т.е. цифровия) тахограф, въведен в превозни средства с регистрация след 1 май 2006 г., при по-стари превозни средства все още се използва аналоговият тахограф, употребяван от 1985 г. насам.

С приложеното предложение се цели изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 с оглед подобряване на тахографската система. Това предложение се придружава от съобщение, представено едновременно на Европейския парламент и на Съвета, в което се очертават другите необходими действия, за да станат напълно ефективни мерките съгласно приложеното предложение или за да бъдат допълнени те.

1.2. Разглеждан въпрос

За значителна част от превозните средства, проверявани от служители на националната полиция или на правоприлагащи органи, се установява нарушаване на социалните правила. За около една четвърт от тях се установява нарушаване на правилата във връзка с тахографите. По всяко време няколко хиляди тежкотоварни автомобили се движат по трансевропейската мрежа с манипулиран тахограф или с невалидна карта. Това неспазване на задълженията за минималната продължителност на почивките води до умора на водачите, в резултат на което щетите за обществото от пътнотранспортни произшествия се увеличават според изчисленията с 2,8 млрд. EUR годишно. Това също

¹ COM(2011) 144 окончателен.

² ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

така дава неправомерно конкурентно предимство на нарушителите на закона, което оказва отрицателно въздействие върху функционирането на вътрешния пазар и има тежки последици за здравето на водачите.

Освен това съществуват възможности за по-нататъшно подобряване на начина, по който (дигиталният) тахограф подпомага труда на водача и съдейства за ефикасността на транспорта. Макар че въвеждането на дигиталния тахограф вече съществено намали административната тежест за различните участници, годишните разходи за съответствие, чиято стойност се изчислява на около 2,7 млрд. EUR, все още са твърде високи.

Поради това с настоящото предложение се цели да се подобри спазването на социалните правила и да се намали ненужната административна тежест чрез техническо усъвършенстване на тахографите и повишаване на ефикасността.

1.3. Съвместимост с други политики и цели на ЕС

Предложението съответства на политиката, обявена от Комисията в нейната Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“³. За него изрично се посочва, че представлява част от инициатива 6, отнасяща се до автомобилния товарен транспорт⁴.

Предложението допринася и за изпълнението на Плана за действие относно интелигентните транспортни системи⁵, както и на Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт⁶.

Предложението е съобразено и с Хартата на основните права на Европейския съюз, и по-специално с правото на зачитане на личния и семейния живот (член 7), правото на защита на личните данни (член 8) и свободата на стопанската инициатива (член 16), както и с принципите на законност и пропорционалност на престъплението и наказанието (член 49) и правото на всеки да не бъде съден или наказван два пъти за едно и също престъпление (член 50).

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1. Консултация със заинтересованите страни

Комисията проведе обществена консултация със заинтересованите страни от декември 2009 г. до март 2010 г. Като се има предвид техническият характер на темата, участието беше относително широко: от различни заинтересовани страни бяха получени 73 отзива, повечето от които са с високо качество.

³ COM(2011) 0144 окончателен.

⁴ Вж. раздел 1.1 „Единно европейско транспортно пространство“ от приложение I към Бялата книга, COM(2011)0144 окончателен.

⁵ Съобщение на Комисията: План за действие за внедряване на интелигентните транспортни системи в Европа [COM(2008)886], Област на действие 4.

⁶ ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1—13.

Повечето заинтересовани страни изразиха желание за усъвършенстване на дигиталния тахограф, а не за неговата замяна с някакъв друг тип контролни уреди за регистриране на данните за движението. Почти всички заинтересовани страни изразиха становището, че за контролните уреди за регистриране на данните за движението са необходими хармонизирани критерии на равнището на ЕС. Процедурата на одобряване на типа на тахографите беше сметена за удовлетворителна. Почти всички заинтересовани страни заявиха също така, че нивото на сигурност следва да се запази или дори да се повиши. Бяха изразени няколко идеи, проучени впоследствие при оценката на въздействието, за да се намалят разходите по контролните уреди за регистриране на данните за движението и/или да се подобри използването им — например обединяване на картата на водача със свидетелството за управление на МПС.

2.2. Събиране и използване на експертни становища

Комисията поддържаше непрекъснат контакт с държавите-членки и заинтересованите страни чрез комитета, създаден съгласно Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета, по всички въпроси във връзка с контролните уреди за регистриране на данните за движението. Комитетът провежда обикновено едно заседание годишно. Основните заинтересовани страни участват в работата на този комитет като наблюдатели. Те включват контролни и полицейски органи, както и производители. Освен това Комисията предприе редица инициативи за информационно осигуряване на предложението.

Така например Комисията съфинансира обстойна двугодишна консултация, за участие в която бяха привлечени основните заинтересовани страни⁷.

Съвместният изследователски център (JRC) направи оценка на слабостите на сегашните дигитални тахографи, както и на тяхната проверимост. JRC също така докладва на Комисията относно технически сценарии за по-нататъшно усъвършенстване на дигиталните тахографи.

На 26 май 2010 г. беше проведена консултация с комитета за социален диалог в сектора на автомобилния транспорт. На 8 юли 2010 г. европейските социални партньори се договориха за съвместно изявление относно преразглеждането на нормативната уредба във връзка с дигиталните тахографи, като това беше взето предвид при подготовката на настоящото предложение⁸.

С оглед на изготвянето на оценката на въздействието, външният изпълнител създаде експертна група, включваща представители на сдружения и профсъюзи в сектора на автомобилния транспорт, правоприлагащи органи и органи за одобряване на типа, органи за издаване на карти, производители на превозни средства и на тахографи. Експертната група прегледа документите, изготвени от изпълнителя, и участва в семинар, на който беше разгледан и обсъден проектът за окончателен доклад на изпълнителя.

2.3. Оценка на въздействието

Консултациите със заинтересованите страни и експертните доклади по темата позволиха на Комисията да определи широк набор от отделни мерки, с които е

⁷ Изследването SMART.

⁸ http://ec.europa.eu/employment_social/dsw/public/actRetrieveText.do?id=8903

възможно решаване на констатираните проблеми. Това беше последвано от предварително проучване на евентуалните мерки.

След това бяха установени „политически“ пакети от мерки, представляващи осъществими политически алтернативи за постигане на целите. Пакетите от мерки бяха необходими, тъй като по отношение на сигурността надеждността на системата зависи от сигурността на много от нейните елементи; и освен това бяха необходими различни законодателни процедури (комитология и съвместно вземане на решения). Пакетите от мерки могат да бъде описани накратко, както следва:

Пакет № 1 (П1) е с технически характер, като с него се цели само усъвършенстване на сегашните тахографи; той включва следните мерки:

- по-качествено пломбиране,
- подобряване на потребителския интерфейс,
- използване на по-надеждна технология за криптиране.

Пакет № 2 (П2) също съдържа технически мерки, но такива, които биха разширили съществено функционалните възможности на дигиталните тахографи, което да доведе до техен нов тип.

- Подобрено функциониране на тахографите (автоматично и ръчно регистриране)
- Безжична връзка за пътни проверки
- Хармонизиран интерфейс с други приложения на интелигентни транспортни системи (ИТС)

Пакет № 3 (П3) включва само мерки, които не са с технически характер.

- Повишаване на надеждността на работа на сервизите
- Затрудняване на измами чрез картата на водача
- Подобрено обучение на служителите на контролните органи
- Хармонизиране поне в минимална степен на санкциите
- Осъвременяване на правилата относно използването

Пакет № 4 (П4) представлява комбинация от технически мерки и мерки за подобряване на системата (т.е. от П2 и П3).

Беше установено, че по отношение на ефективността пакет № 4 далеч превъзхожда останалите, тъй като е с потенциал за постигане в най-голяма степен на двете конкретни цели. Анализът на съвместимостта показва обаче, че пакет № 4 също така изисква най-големите компромиси между положителните икономически и социални въздействия, от една страна, и бюджетното отражение върху държавните органи, от друга. По отношение на съвместимостта най-високо е оценен пакет № 1. В заключение,

пакет № 4 е и най-скъпият по отношение на необходимите инвестиции, докато пакет № 1 е най-евтиният и най-лесен за прилагане, тъй като може да бъде приет без да се преминава през обичайната законодателна процедура.

Предвид всички тези аспекти и при липсата на пълен анализ на разходите и ползите изглежда, че положителните ефекти от пакет № 4 далеч превишават разходите за него. Действително, потенциалът на пакет № 4 само за намаляване на административната тежест е 515,5 милиона EUR, т.е. значително повече от общите разходи за пълното му изпълнение. Поради това извършеният анализ показва, че пакет № 4 от мерки следва да бъде предпочетен вариант.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Кратко изложение на предлаганите мерки

Чрез предлагания регламент ще бъдат въведени следните основни изменения:

- Връзка от разстояние с тахографа за контролни цели (член 5 от бъдещия регламент за тахографите): тази мярка ще позволи на контролните органи да получават някои основни показания относно съответствието с изискванията преди съответното превозно средство да бъде спряно за пътна проверка. Предприятията, които са в съответствие, ще избегнат ненужни пътни проверки и по този начин биха могли да се възползват от по-нататъшно намаляване на административната тежест.
- Обединяване на функциите на картата на водача с тези на свидетелството за управление на МПС (член 27 от бъдещия регламент за тахографите): мярката за обединяването на картата на водача със свидетелството за управление на МПС ще повиши сигурността на системата, тъй като водачите биха проявявали по-малка склонност да използват своето свидетелство за управление на МПС при измамни обстоятелства. Тя също така значително ще намали административната тежест. Тази мярка изисква незначително адаптиране на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 година относно свидетелства за управление на превозни средства. Съответното предложение за това се разработва успоредно с настоящия регламент. Комисията ще го предаде на Европейския парламент и на Съвета във възможно най-кратък срок.
- Автоматично регистриране на точното местоположение чрез глобална навигационна спътникова система (член 4 от бъдещия регламент за тахографите): тази разпоредба ще осигури на контролните органи повече информация за целите на проверката на съответствието със социалното законодателство. Чрез използването на автоматично регистриране тя ще спомогне също така за намаляване на административната тежест.
- Осигуряване на интегрирането на дигитални тахографи в интелигентни транспортни системи (ИТС) (член 6 от бъдещия регламент за тахографите): чрез предоставянето на хармонизиран и стандартизиран интерфейс за тахографи ще се улесни достъпът на други приложения на ИТС до данните, регистрирани и генерирани от дигитални тахографи.

- Повишаване на надеждността на работа на сервизите (глава IV и по-специално член 19 от бъдещия регламент за тахографите): чрез укрепването на правната рамка за одобряването на сервизи, например със система от редовни одити без предупреждение и предотвратяването на конфликти на интереси, ще се повиши надеждността на работа на сервизите и ще се намали рискът от измами и манипулиране.
- Хармонизиране поне в минимална степен на санкциите (член 37 от бъдещия регламент за тахографите): поне минималното хармонизиране гарантира, че нарушенията на правилата относно тахографите, които са класифицирани в законодателството на ЕС като „много сериозни нарушения“⁹ и като „най-тежки нарушения“¹⁰, ще се наказват с най-тежките санкции, предвидени в националното законодателство.
- Обучение на служителите на контролните органи (член 35 от бъдещия регламент за тахографите): регламентът ще съдържа изискване държавите-членки да осигуряват адекватно обучение на своите служители по контрола, отговарящи за проверката на контролните уреди за регистриране на данните за движението.
- Приложно поле на Регламент (ЕО) № 561/2006¹¹ (член 2): тази мярка, целяща освобождаването на някои превозни средства от задължението за използване на тахограф, беше препоръчана от Независимата група на високо равнище за административната тежест, председателствана от г-н Щойбер. Тя ще спомогне за намаляване на административната тежест за тези предприятия, които са главно малки и средни.

Преразглеждането на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета дава възможност също така да се осъвременят и подобрят текстовете, например чрез по-ясни определения (член 2 от бъдещия регламент за тахографите), да се повиши ефикасността на работа на експертите чрез включване на експерти от държави извън ЕС, в които се използват дигитални тахографи (член 41 от бъдещия регламент за тахографите), и да се вмъкне пряко позоваване на законодателството за защита на данните (член 34 от бъдещия регламент за тахографите).

⁹ Директива 2009/5/ЕО на Комисията от 30 януари 2009 година за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, ОВ L 29, 31.1.2009 г., стр. 45—50.

¹⁰ Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета, ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 51.

¹¹ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

3.2. Правно основание

Правното основание за настоящото предложение е същото както за действащия Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета, а именно член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

3.3. Принцип на субсидиарност

Принципът на субсидиарност се прилага, тъй като предложението не попада в обхвата на изключителната компетентност на Европейския съюз.

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки поради посочените по-долу причини. Автомобилният транспорт придобива все повече международен характер. В товарния автомобилен транспорт в ЕС делът на международните превози беше около една трета (или 612 млрд. тонкилометра) през 2006 г. Социалното законодателство в тази област е хармонизирано на равнище ЕС чрез Регламент (ЕО) № 561/2006 и за проверка на неговото спазване се налага използваните в държавите-членки контролни уреди за регистриране на данните за движението да бъдат оперативно съвместими помежду си. Предвид все по-международния характер на товарния автомобилен транспорт в ЕС и хармонизирания характер на социалното законодателство, връщането към правно регулиране на национално равнище на контролните уреди за регистриране на данните за движението би довело до отрицателни резултати.

3.4. Принцип на пропорционалност

Настоящото предложение е в съответствие с принципа на пропорционалност поради следните причини.

Общите цели на предложението се изразяват в увеличаване на ефективността и ефикасността на тахографската система. Предложените мерки са пропорционални с оглед на постигането на тези цели, тъй като ще доведат до намаляване на административната тежест и на разходите по използването на тахографи от водачи на превозни средства, предприятия и контролни органи. Те не надхвърлят необходимото за постигане на поставените цели.

3.5. Избор на инструмент

Тъй като предложението е за изменение на регламент, избраният инструмент също е регламент. Засега се предлага преработване само на членовете на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета, а не на техническите приложения към него. След приемането на настоящия регламент за изменение, правният текст, включително приложенията, ще бъде консолидиран по процедура за кодификация.

3.6. Европейско икономическо пространство

Предложеният акт урежда материя, свързана с Европейското икономическо пространство (ЕИП), поради което действието му следва да обхване ЕИП.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението не води до допълнителни разходи за бюджета на ЕС.

5. ОПРОСТЯВАНЕ

Настоящата инициатива допринася за постигане на целите на опростяването. Тя попада в обхвата на Програмата за действие за намаляване на административните тежести в Европейския съюз и следва препоръките на Независимата група на високо равнище за административната тежест, председателствана от г-н Щойбер. Поради това се предлага освобождаване на национално равнище на някои дружества от задължението за използване на тахограф за разстояния под 100 км, както е обявено от Комисията в нейното съобщение „Програма за действие за намаляване на административните тежести в ЕС — Планове за намаляване по сектори и действия за 2009 г.“¹².

¹² COM(2009) 544 окончателен.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁴,

след консултация с Европейския надзорен орган по защита на данните,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт¹⁵ установява разпоредби за производството, монтажа, използването и проверката на контролните уреди за регистриране на данните за движението. Тъй като той претърпя съществени изменения няколко пъти, неговите основни разпоредби следва да бъдат опростени и преструктурирани с оглед да се гарантира по-голяма яснота.
- (2) Практическият опит показва, че следва да се подобрят някои технически елементи и контролни процедури с оглед да се осигури ефективното прилагане на Регламент (ЕИО) № 3821/85.

¹³ ОВ С , , стр.

¹⁴ ОВ С , , стр.

¹⁵ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

- (3) Някои превозни средства подлежат на освобождаване от разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета¹⁶. С оглед да се осигури съгласуваност, следва да е възможно такива превозни средства да бъдат изключени и от обхвата на действие на Регламент (ЕИО) № 3821/85.
- (4) С оглед да се осигури съгласуваност между различните изключения, посочени в член 13 от Регламент (ЕО) № 561/2006, и да се намали административната тежест върху транспортните предприятия, като същевременно се спазват целите на посочения регламент, следва да бъдат променени максималните допустими разстояния, определени в член 13, букви г), е) и п) от него.
- (5) Регистрирането на данни за местоположението улеснява кръстосаната проверка на времето на управление и почивките с цел откриване на нередности и измами. Използването на свързани към глобална навигационна спътникова система контролни уреди за регистриране на данните за движението представлява подходящ и ефективен по отношение на разходите начин за автоматично регистриране на такива данни с цел подпомагане на служителите на контролните органи по време на проверка, така че следва да бъде въведено.
- (6) Съгласно Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт, и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета¹⁷, от държавите-членки се изисква да извършват определен минимален брой пътни проверки. Връзката от разстояние за целите на пътните проверки между контролните уреди за регистриране на данните за движението и контролните органи улеснява извършването на целенасочени пътни проверки, като позволява намаляване на административната тежест,
- (7) Интелигентните транспортни системи (ИТС) могат да спомогнат за справяне със предизвикателствата към европейската политика в областта на транспорта, като например растящия обем на автомобилния транспорт и претоварването на движението по пътищата или увеличаващата се консумация на енергия. Поради това в контролните уреди за регистриране на данните за движението следва да бъдат осигурени стандартизирани интерфейси, за да се гарантира оперативната съвместимост с приложения на ИТС.
- (8) Сигурността на контролните уреди за регистриране на данните за движението и на тяхната система е от съществено значение, за да се гарантира генерирането на достоверни данни. Поради това производителите следва да конструират, изпитват и непрекъснато да проверяват контролните уреди за регистриране на

¹⁶ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

¹⁷ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35.

данните за движението през целия им жизнен цикъл, за да откриват, предотвратяват и ограничават слабости по отношение на сигурността.

- (9) Изпитването при експлоатационни условия на контролните уреди за регистриране на данните за движението от все още неодобрен тип позволява уредите да бъдат изпробвани при реални условия преди широкото им внедряване, което дава възможност и за по-бързо внасяне на подобрения. Поради това изпитванията при експлоатационни условия следва да бъдат разрешени, при условие че ефективно се наблюдава и контролира участието в такива изпитвания и съответствието с Регламент (ЕО) № 561/2006.
- (10) Монтьорите и сервизите играят важна роля за сигурността на контролните уреди за регистриране на данните за движението. Поради това е целесъобразно да се поставят определени минимални изисквания за одобряването и одита им, както и да се гарантира предотвратяването на конфликти на интереси между сервизите и транспортните предприятия.
- (11) С оглед да се гарантира по-ефективна проверка и контрол на картите на водачите и да се улеснят служителите на контролните органи при изпълнението на техните задачи, следва да бъдат създадени национални електронни регистри и да се установят разпоредби за взаимното свързване на въпросните регистри.
- (12) Тъй като вероятността за измами и злоупотреби със свидетелства за управление на МПС е по-малка отколкото с карти на водачи, системата на контролните уреди за регистриране на данните за движението би била по-надеждна и ефективна, ако в бъдеще картата на водача бъде включена в неговото свидетелство за управление на МПС. Този подход също така би намалил административната тежест за водачите, на които няма повече да им се налага да заявяват, получават и носят два различни документа. Следва да бъде предвидено съответно изменение на Директива 2006/126/ЕО.
- (13) С оглед да се намали административната тежест върху водачите и транспортните предприятия, следва да бъде пояснено, че не е нужно писмено доказателство за дневните или седмичните почивки. За контролни цели, времето, за което не е регистрирана дейност на водача, следва съответно да се счита за почивка.
- (14) Служителите на контролните органи се сблъскват непрекъснато с проблеми вследствие на измененията в контролните уреди за регистриране на данните за движението и появата на нови техники за манипулиране. С оглед да се осигури по-ефективен контрол и да се повиши степента на хармонизиране на подходите за контрол в целия Съюз, следва да бъде приета обща методика за първоначалното и продължаващото обучение на служителите на контролните органи.
- (15) Записването на данни от контролните уреди за регистриране на данните за движението, както и разработването на технологии за регистриране на данни за местоположението, връзката от разстояние и интерфейсът с интелигентни транспортни системи водят до обработването на лични данни. Следва да се прилага правото на ЕС за защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни и свободното движение на тези данни, и по-специално Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 година за

защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни¹⁸ и Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 година относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации¹⁹.

- (16) С оглед да се гарантира лоялна конкуренция на вътрешния пазар на автомобилния транспорт и да се отправи ясно послание към водачите и транспортните предприятия, за „много сериозни нарушения“ (съгласно определението в Директива 2009/5/ЕО на Комисията от 30 януари 2009 година за изменение на приложение III към Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт²⁰), следва да налагат най-тежките санкции в държавите-членки, без да се засяга принципът на субсидиарност.
- (17) Чрез адаптациите на Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози, подписано в Женева на 1 юли 1970 г., включително неговите шест изменения, депозирано при Генералния секретар на Организацията на обединените нации (АЕТР), използването на контролни уреди за регистриране на данните за движението стана задължително за превозни средства, регистрирани в съседни трети страни. Тъй като въпросните страни са пряко засегнати от въведените с настоящия регламент изменения в контролните уреди за регистриране на данните за движението, те следва да имат възможност да участват в диалога по технически въпроси. Съответно следва да бъде учреден форум по тахографите.
- (18) С оглед отразяване на техническото развитие, правомощието за приемане на актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъде делегирано на Комисията по отношение на адаптирането на приложения I, IB и II към техническия напредък и допълването на приложение IB с техническите спецификации, необходими за автоматичното регистриране на данни за местоположението, за осъществяване на връзка от разстояние и за осигуряване на интерфейс със интелигентни транспортни системи. От особено значение е по време на своята подготвителна работа Комисията да провежда съответни консултации, включително на експертно ниво. По време на разработването и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да гарантира едновременно предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета в срок и по подходящ начин.
- (19) На Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, за да се гарантират единни условия за прилагането на настоящия регламент по отношение на изпитванията при експлоатационни условия, електронния обмен на информация за картите на водачи между държавите-членки и обучение на служителите на контролните органи. Тези правомощия следва да се упражняват

¹⁸ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31—50.

¹⁹ ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37—47.

²⁰ ОВ L 29, 31.1.2009 г., стр. 45—50.

в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията²¹.

- (20) Процедурата по консултиране следва да се прилага за приемане на процедурите за извършване на изпитвания при експлоатационни условия и за формулярите, които да се използват за наблюдение на тези изпитвания, както и на методиката за първоначалното и продължаващото обучение на служителите на контролните органи.
- (21) Процедурата по разглеждане следва да се използва за приемането на спецификациите за електронния обмен на информация относно картите на водачи между държавите-членки.
- (22) Поради това Регламент (ЕИО) № 3821/85 следва да бъде съответно изменен.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 3821/85 на Съвета се изменя, както следва:

1) Членове 1—21 се заменят със следните членове:

„ГЛАВА I

Принципи и приложно поле

Член 1

Предмет и принцип

Настоящият регламент постановява изисквания за производството, монтажа, използването и проверката на контролни уреди за регистриране на данните за движението, използвани в автомобилния транспорт за контрол на съответствието с Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2002/15/ЕО²² и Директива 92/6/ЕИО²³.

Контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва отговарят на изискванията на настоящия регламент по отношение на производството, монтажа, използването и проверката.

²¹ ОВ L 55; 28.2.2011 г., стр. 13—18.

²² ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35—39.

²³ ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27.

Член 2
Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, съдържащи се в член 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006.
2. В допълнение към определенията, посочени в параграф 1, за целите на настоящия регламент:
 - а) „контролни уреди за регистриране на данните за движението“ са уреди, предназначени да бъдат монтирани в пътни превозни средства, за да показват, регистрират, отпечатват, съхраняват и извеждат автоматично или полуавтоматично данни за движението на тези превозни средства и за определени периоди от работата на техните водачи;
 - б) „бордово устройство“ е контролният уред за регистриране на данните за движението с изключение на датчика за движение и кабелите за връзка с този датчик. Бордовото устройство може да се състои само от един блок или от няколко блока, които са разположени на различни места в превозното средство, при условие че това отговаря на изискванията на настоящия регламент относно сигурността;
 - в) „датчик за движение“ е частта от контролния уред за регистриране на данните за движението, излъчваща сигнал, който е показателен за скоростта и/или изминатото разстояние от превозното средство;
 - г) „карта за тахограф“ е карта с чип за употреба с контролния уред, т.е. с тахографа, която позволява идентифицирането от тахографа на титуляря на картата, както и прехвърлянето и съхраняването на данни;
 - д) „регистрационен или тахографски лист“ е лист, който се поставя в тахографа и служи за запис и съхраняване на данни, върху който регистриращите устройства на тахографа нанасят по непрекъснат начин данните, които подлежат на регистрация;
 - е) „карта на водача“ е карта за тахограф, издадена от органите на държава-членка на конкретен водач, която идентифицира водача и служи за съхраняване на данни за дейността на водача;
 - ж) „контролна карта“ е карта за тахограф, издадена от органите на държава-членка на национален компетентен контролен орган, която идентифицира контролния орган и евентуално конкретния негов служител, и осигурява достъп до данните, съхранени в паметта на тахографа или в картата на водача, с цел тяхното прочитане, отпечатване и/или извличане;
 - з) „карта на превозвач“ е карта за тахограф, издадена от органите на държава-членка на собственика или на ползвателя на превозни средства, оборудвани с тахографи, която идентифицира собственика или ползвателя и служи за показване, извличане и отпечатване на данните, съхранени в паметта на тахографите, достъпът до които е бил ограничен от въпросния превозвач или ползвател;

- и) „карта за монтаж и настройки“ или „сервизна карта“ е карта за тахограф, издадена от органите на държава-членка на производител на контролни уреди за регистриране на данните за движението, на монтьор, производител на превозни средства или сервиз, одобрени от тази държава-членка, чрез която се идентифицира титулярят на картата и която служи за проверка и калибриране на тахографите и/или за извличане на данни от тях;
- й) „работен ден“ е периодът, непревишаващ девет часа, включващ времето на управление, времето на друга работа, времето на разположение, прекъсванията на работа и почивките.

Член 3
Приложно поле

1. Контролните уреди за регистриране на данните за движението се монтират и използват в превозни средства, които са регистрирани в държава-членка, използват се за автомобилен превоз на пътници или товари и попадат в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006.
2. Държавите-членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозните средства, посочени в член 13, параграф 1 и член 13, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006.
3. Държавите-членки могат, след разрешение от Комисията, да освободят от прилагането на настоящия регламент превозни средства, използвани за транспортните дейности, посочени в член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Държавите-членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозни средства, използвани за транспортните дейности, посочени в член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006; те незабавно информират Комисията за това.
4. При вътрешни превози държавите-членки могат да изискват монтирането и използването на контролни уреди за регистриране на данните за движението, в съответствие с настоящия регламент, във всяко от превозните средства, за които по параграф 1 не се изисква такова монтиране и използване.

ГЛАВА II

Интелигентни контролни уреди за регистриране на данните за движението

Член 4

Регистриране на данни за местоположението

Данните за местоположението трябва да се регистрират, за да е възможно установяването на местата, където е започнал и завършил работният ден. За тази цел на превозните средства, които за първи път са пуснати в експлоатация [48 месеца след влизането в сила на настоящия регламент], се монтират контролни уреди за регистриране на данните за движението, свързани към глобална навигационна спътникова система (ГНСС).

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 39 по отношение на допълването на приложение IB с подробните технически спецификации, необходими за обработването на данните за местоположението, получени от ГНСС чрез контролните уреди за регистриране на данните за движението.

Член 5

Връзка от разстояние за контролни цели

1. С оглед да се улесни извършването на целенасочени пътни проверки от компетентните контролни органи, контролните уреди за регистриране на данните за движението, монтирани на превозни средства, които за първи път са пуснати в експлоатация [48 месеца след влизането в сила на настоящия регламент], трябва да са в състояние да поддържат връзка от разстояние с въпросните органи по време на движение на съответното превозно средство.
2. Връзката с контролните уреди за регистриране на данните за движението се установява само по искане от оборудването на контролните органи. Тя трябва да е защитена, за да се гарантира целостта на данните и удостоверяване на автентичността на контролните уреди в превозните средства и в контролните органи.
3. Данните, обменени по време на връзката, се ограничават до тези, необходими за извършване на целенасочени пътни проверки. Не се предават данни относно самоличността на водача и негови дейности, както и за скоростта.
4. Обменените данни се използват единствено за контрол на съответствието с настоящия регламент и с Регламент (ЕО) № 561/2006. Те не се предават на субекти, които не са контролни органи.
5. Данните могат да бъдат съхранявани от контролните органи за времетраенето на пътната проверка и се заличават най-късно два часа след нейното приключване.

6. Собственикът или ползвателят на превозното средство носи отговорност да информира водача за възможността за връзка от разстояние.
7. Въз основа на обменените данни, компетентният контролен орган може да вземе решение да извърши проверка на превозното средство и на контролния уред за регистриране на данните за движението.
8. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 39 по отношение на допълването на приложение IB с подробните технически спецификации, необходими за осъществяването на връзка от разстояние между контролните уреди за регистриране на данните за движението и компетентните контролни органи съгласно посоченото в настоящия член.

Член 6

Интелигентни транспортни системи

1. Контролните уреди за регистриране на данните за движението, посочени в приложение IB, трябва да са оперативно съвместими с приложенията на интелигентни транспортни системи съгласно определенията в член 4 от Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт²⁴.
2. За целите на параграф 1 на превозните средства, които за първи път са пуснати в експлоатация [48 месеца след влизането в сила на настоящия регламент], се монтират контролни уреди за регистриране на данните за движението, оборудвани с хармонизиран интерфейс, позволяващ регистрираните или генерираните данни да се използват за приложения на интелигентни транспортни системи.
3. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 39 по отношение на допълването на приложение IB със спецификациите на интерфейса, правата за достъп и списъка на достъпните данни.

ГЛАВА III

Одобряване на типа

Член 7

Заявления

1. Производителите или техни представители подават заявление за одобряване на типа на бордовото устройство, датчика за движение, образца на тахографски

²⁴ ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1.

(регистрационен) лист или картата за тахограф до компетентните органи, определени за целта от всяка държава-членка.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията имената и координатите за връзка на органите, определени съгласно параграф 1. Комисията публикува на своя уебсайт списъка на определените органи за одобряване на типа.
3. Всяко заявление за одобряване на типа се придружава от съответни спецификации и от удостоверенията, посочени в раздел VIII от приложение ІБ. Комисията назначава независимите оценители, които издават удостоверението за сигурност.
4. Не могат да бъдат подавани заявления по отношение на който и да е тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф в повече от една държава-членка.

Член 8

Издаване на одобрение на типа

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

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

Член 9

Маркировка за одобрение на типа

Държавите-членки издават на заявителя маркировка на ЕС за одобрение на типа, която е в съответствие с образца в приложение ІІ, за всеки тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф, който те одобряват съгласно член 8.

Член 10

Одобрение или отказ

Компетентните органи на държавата-членка, до които е подадено заявление за одобряване на типа, изпращат за всеки одобрен от тях тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф в едномесечен срок до органите на другите държави-членки копие от удостоверението за одобряване, придружено от копия на съответните спецификации.

Когато компетентните органи не одобряват заявлението за одобряване на типа, те уведомяват органите на другите държави-членки, че одобрението е отказано, и съобщават основанията за своето решение.

Член 11
Съответствие на уредите с одобрението на типа

1. Ако някоя държава-членка, която е издала одобрение на ЕО на типа съгласно член 8, счете, че определени бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф, на които е поставена издадената от нея маркировка на ЕС за одобрение на типа, не съответстват на одобрения от нея прототип, тя взема необходимите мерки, за да се гарантира, че произвежданите модели отговарят на одобрения прототип. Ако е необходимо, предприетите мерки могат да включват отмяна на одобрението на ЕО на типа.
2. Държава-членка, предоставила одобрение на ЕО на типа, отменя това одобрение, ако бордовото устройство, датчикът за движение, тахографският лист или картата за тахограф, които са одобрени, не са в съответствие с настоящия регламент или в процеса на използването му показват дефект от общ характер, който ги прави непригодни за целта, за която са предназначени.
3. Ако държава-членка, издала одобрение на ЕС на типа, получи уведомление от друга държава-членка в един от случаите по параграфи 1 и 2, тя, след като се консултира с тази друга държава-членка, също предприема мерките, предвидени в посочените параграфи, като се спазва параграф 5.
4. Държава-членка, която се е уверила, че е налице един от случаите по параграф 2, може да забрани до второ нареждане продажбата и въвеждането в експлоатация на съответните бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф. Същото важи за случаи по параграф 1 по отношение на бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф, които са били освободени от първоначалната проверка на ЕС, ако производителят, след като е бил надлежно предупреден, не приведе оборудването в съответствие с одобрения тип или с изискванията на настоящия регламент.

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

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

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

Член 12
Одобряване на тахографски листове

1. В своето заявление заявителят за одобрение на ЕС на тип относно образец на тахографски листове посочва съгласно приложение I типа или типовете контролни уреди за регистриране на данните за движението, за които е предназначен въпросният лист, и осигурява подходящи контролни уреди от такъв тип или типове за целите на изпробване на листа.
2. В удостоверението за одобряване на типа за образца на тахографския лист компетентните органи на всяка от държавите-членки посочват съгласно приложение I типа или типовете контролни уреди за регистриране на данните за движението, с които могат да се използват тахографски листове от този образец.

Член 13
Обосноваване на отказ

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

Член 14
Признаване на контролни уреди за регистриране на данните за движението от одобрен тип

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

Член 15
Сигурност

1. Производителите трябва така да конструират, изпитват и проверяват произвежданите от тях бордови устройства, датчици за движение и карти за тахограф, че да откриват уязвимости, възникващи се всички етапи от жизнения цикъл на продуктите и да предотвратяват или ограничават евентуалното възползване от тези уязвимости.
2. За тази цел производителите представят съответната документация на посочените в член 7, параграф 3 независими оценители за анализ на уязвимостта.

3. Независимите оценители трябва да изпитват за проникване бордовите устройства, датчиците за движение и картите за тахограф за потвърждение, че известните уязвимости не могат да бъдат използвани от лица, притежаващи публично достъпни знания.

Член 16

Изпитвания при експлоатационни условия

1. Държавите-членки могат да одобрят изпитването при експлоатационни условия на контролни уреди за регистриране на данните за движението от все още неодобрен тип. Държавите-членки признават взаимно разрешенията за изпитване при експлоатационни условия, издадени от друга държава-членка.
2. Водачите и транспортните предприятия, участващи в дадено изпитване при експлоатационни условия, трябва да са в съответствие с Регламент (ЕО) № 561/2006. За доказване на това съответствие водачите следват процедурата, посочена в член 31, параграф 2.
3. Комисията може да приеме актове за изпълнение, за да зададе процедурите за извършване на изпитвания при експлоатационни условия и формите, които да се използват с цел наблюдение на тези изпитвания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 40, параграф 2.

ГЛАВА IV

Монтаж и технически преглед

Член 17

Монтаж и ремонтване

1. Контролни уреди за регистриране на данните за движението могат да бъдат монтирани или ремонтирани само от монтьори или сервизи, одобрени от компетентните органи на държавите-членки за тази цел в съответствие с член 19.
2. Монтьорите или сервизите пломбират контролните уреди за регистриране на данните за движението, след като установят, че те функционират правилно и, по-специално, че не е възможно подправяне или изменение на регистрираните данни чрез устройство за тяхното манипулиране.
3. Одобреният монтьор или сервиз нанася специална маркировка върху пломбите, които поставя, и освен това за контролния уред за регистриране на данните за движението, посочен в приложение ІВ, въвежда данните за електронна защита, служещи за удостоверяване на автентичността. Компетентните органи на всяка държава-членка водят регистър на използваните маркировки и данни за

електронна защита, както и на картите за монтаж и настройки, издадени на одобрените сервизи и монтьори.

4. С цел да се удостовери, че монтажът на контролния уред за регистриране на данните за движението е извършен в съответствие с изискванията на настоящия регламент, се използва монтажна табела, закрепена съгласно приложения I и IB.
5. Всяка пломба може да бъде свалена от монтьори или сервизи, одобрени от компетентните органи съгласно параграф 1, или от служители на контролни органи, или при обстоятелствата, описани в приложение I, раздел V, точка 4 или в приложение IB, раздел V, точка 3.

Член 18

Технически прегледи на контролните уреди за регистриране на данните за движението

Контролните уреди за регистриране на данните за движението се подлагат на редовни технически прегледи от одобрени сервизи. Редовните технически прегледи се извършват поне веднъж на всеки две години.

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

Протоколите за преглед се съхраняват от сервиза през период от минимум две години от датата на тяхното изготвяне. По искане на компетентния орган сервизите предоставят протоколите за прегледи и калибрирания през посочения период.

Член 19

Одобряване на монтьори и сервизи

1. Държавите-членки одобряват, редовно контролират и сертифицират монтьорите и сервизите, които могат извършват монтаж, проверка, технически преглед и ремонт на контролните уреди за регистриране на данните за движението.
2. Държавите-членки гарантират, че монтьорите и сервизите са компетентни и надеждни. За тази цел те установяват и публикуват набор от ясни национални процедури и гарантират спазването на следните минимални изисквания:
 - а) персоналът е надлежно обучен;
 - б) разполага се с необходимото оборудване за извършване на съответните проверки и задачи
 - в) монтьорите и сервизите са с добра репутация.

3. Одитът на одобрените монтьори и сервизи се извършва, както следва:
 - а) Одобрените монтьори или сервизи се подлагат на годишен одит, при който се проверяват процедурите, прилагани от сервиза по отношение на контролните уреди за регистриране на данните за движението. При одита се обръща особено внимание на взетите мерки за сигурност и на боравенето със сервизни карти, т.е. карти за монтаж и настройки.
 - б) Извършват се и технически одити без предупреждение на одобрените монтьори или сервизи с цел контрол на извършваното калибриране и монтаж. Тези проверки трябва да обхващат годишно поне 10 % от одобрените сервизи.
4. Държавите-членки предприемат целесъобразни мерки за предотвратяването на конфликти на интереси между монтьорите или сервизите и транспортните предприятия. По-специално, ако дадено транспортно предприятие действа и като одобрен монтьор или сервиз, не него не му се позволява да монтира и калибрира контролни уреди за регистриране на данните за движението на собствените си превозни средства.
5. Компетентните органи на държавите-членки изпращат на Комисията списъците на одобрените монтьори и сервизи, а също и на картите, които са им издадени, както и копия на маркировките и необходимата информация във връзка с данните, използвани за електронна защита. Комисията публикува на своя уебсайт списъка на одобрените монтьори и сервизи.
6. Държавите-членки отменят временно или за постоянно одобрението на монтьорите и сервизите, които не са изпълнили своите задължения по силата на настоящия регламент.

Член 20

Кarti за монтаж и настройки

1. Срокът на административната валидност на картите за монтаж и настройки не надвишава една година.
2. Когато трябва да се удължи срокът на валидност на дадена карта за монтаж и настройки или тя е увредена, неизправна, изгубена или открадната, органът заменя картата не по-късно от пет работни дни след датата на подаване на подробно заявление за тази цел. Органът, издаващ картата, поддържа регистър на изгубените, откраднатите и повредените карти.
3. Когато държава-членка отмени одобрението за даден монтьор или сервиз съгласно посоченото в член 19, тя отменя и издадената за него карта за монтаж и настройки.
4. Държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да предотвратят подправянето на картите, раздадени на одобрените монтьори и сервизи.

ГЛАВА V

Карта на водача

Член 21

Издаване на карта на водача

1. Карта на водача се издава по заявление на съответния водач от компетентния орган в държавата-членка, в която е обичайното място на пребиваване на водача. Тя се издава в срок от един месец, считано от датата, в която компетентният орган получи заявлението.
2. За целите на настоящия член „обичайно място на пребиваване“ означава мястото, където едно лице живее обикновено, т.е. през не по-малко от 185 дни през календарната година, поради своите лични и професионални връзки, или, в случай на отсъствие на професионални връзки, поради своите лични връзки, които разкриват тясна обвързаност между лицето и мястото, където живее; въпреки това, за обичайно място на пребиваване на лице, чийто професионални връзки са на място, различно от мястото на личните му връзки, и което в резултат на това живее поред на различни места, намиращи се в две или повече държави-членки, се счита мястото на личните му връзки, при условие че лицето се връща редовно на това място. Последното условие не е задължително, когато лицето живее в държава-членка с цел изпълнението на задача с определена продължителност.
3. Водачите предоставят доказателство за обичайното място на тяхното пребиваване по подходящ начин, като например карта за самоличност или друг валиден документ. Когато компетентните органи на държавата-членка, издаваща карта на водача, имат съмнения относно валидността на твърдението за обичайно място на пребиваване, или за целите на някои форми на специфичен контрол, те могат да изискат допълнителна информация или доказателства.
4. Компетентните органи на издаващата държава-членка вземат подходящи мерки, за да гарантират, че заявителят не е вече титуляр на валидна карта на водач, и персонализират картата на водача в съответствие с разпоредбите на приложение IB.
5. За административни цели, картата на водача е валидна за не повече от пет години.
6. Валидна карта на водач не се отменя или отнема временно, освен ако компетентният орган на държавата-членка не установи, че картата е подправена, че водачът използва карта, на която не е титуляр, или че притежаваната карта е получена въз основа на неверни декларации и/или подправени документи. Ако са предприети мерки за анулиране или временно отнемане от страна на държава-членка, различна от държавата-членка, издала

картата, първата държава-членка връща картата на органите в държавата-членка, издала картата, и посочва основанията за връщането на картата.

7. Карти на водачи се издават само на заявители, които са предмет на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006.
8. Държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да се предотврати подправянето на карта на водач.

Член 22

Използване на карта на водач

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

Член 23

Подновяване на карта на водача

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

Член 24

Откраднати, загубени или повредени карти на водачи

1. Органът, издаващ картите, води регистър на издадените, откраднатите, загубените и повредените карти на водачи за срок, не по-малък от срока на административната им валидност.
2. Ако картата на водача е повредена или неизправна, водачът я връща на компетентния орган в държавата-членка, в която е обичайното му място на пребиваване. В случай на кражба на картата на водача, той трябва да подаде официална декларация до компетентните органи на държавата, в която е станала кражбата.

3. Изгубването на карта на водач трябва да се докладва чрез подаване на официална декларация до компетентните органи на държавата-членка, която е издала картата, и до компетентните органи на държавата-членка, в която е обичайното място на пребиваване на водача, когато двете държави са различни.
4. Когато карта на водач е повредена, неизправна, загубена или открадната, съответният водач подава в срок от седем календарни дни заявление за нейната замяна до компетентните органи на държавата-членка, в която е обичайното му място на пребиваване. Въпросните органи издават карта за замяна в срок от пет работни дни, считано от датата на получаване на подробно заявление за тази цел.
5. При обстоятелствата, изложени в параграф 4, водачът може да продължи да управлява превозното средство без карта на водач за максимален период от 15 календарни дни или за по-дълъг период, ако това се налага за връщането на превозното средство в неговия гараж, при условие че водачът може да докаже, че е невъзможно да показва или използва картата през този период.

Член 25

Взаимно признаване и размяна на карти на водачи

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

Член 26

Електронен обмен на информация относно карти на водачи

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

2. Комисията и държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че електронните регистри са взаимно свързани помежду си и достъпни навсякъде в Съюза.
3. При всяко издаване, подновяване или замяна на карта на водач държавите-членки проверяват чрез електронен обмен на данни дали въпросният водач вече не е титуляр на друга валидна карта на водач. Обменените данни се ограничават до тези, необходими за целите на тази проверка.
4. Служителите на контролните органи могат да имат достъп до електронния регистър, за да проверят статуса на дадена карта на водач.
5. Комисията приема актове за изпълнение с цел да определи общите процедури и спецификации, необходими за посочената в параграф 2 взаимна връзка, включително формат на обменяните данни, техническите процедури за получаване по електронен път на справки от националните електронни регистри, процедурите за достъп и механизмите за сигурност. Въпросните актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 40, параграф 3.

Член 27

Обедняване на картата на водача със свидетелството за управление на МПС

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

ГЛАВА VI

Използване на оборудването

Член 28

Правилно използване на контролните уреди за регистриране на данните за движението

1. Транспортното предприятие, собственикът на превозното средство и водачите осигуряват правилното функциониране и надлежното използване на контролните уреди за регистриране на данните за движението и на картата на водач, когато водачът трябва да управлява превозно средство, на което е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението, посочен в приложение ІБ.
2. Забранява се подправянето, укриването или унищожаването на данни, записани върху тахографския лист, съхранени в контролния уред за регистриране на данните за движението или върху картата на водач, или на разпечатки от контролния уред за регистриране на данните за движението съгласно

посоченото в приложение ІБ. Забранява се и всякакво манипулиране на контролния уред за регистриране на данните за движението, тахографския лист или картата на водача, което може да доведе до подправяне, укриване или унищожаване на данни и/или печатна информация. Не се разрешава в превозното средство да се намира каквото и да е устройство, което може да се използва за тази цел.

3. Превозното средство не може да е оборудвано с повече от един комплект на контролен уред за регистриране на данните за движението, освен за целите на изпитванията при експлоатационни условия съгласно посоченото в член 16.
4. Държавите-членки забраняват производството, разпространението, рекламирането и/или продажбата на устройства, които са конструирани и/или предназначени за манипулиране на контролни уреди за регистриране на данните за движението.

Член 29

Отговорност на предприятието

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

Когато на превозното средство е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението, посочен в приложение ІБ, транспортното предприятие и водачът осигуряват в случай на проверка правилно изготвяне на разпечатка при поискване съгласно приложение ІБ, като вземат предвид продължителността на експлоатационния срок на уреда.

2. Транспортното предприятие съхранява тахографските листове и разпечатките, когато са били направени разпечатки съгласно член 31, в хронологичен ред и в четлива форма най-малко една година след тяхното използване и издава копия на съответните водачи при искане от тяхна страна. Транспортното предприятие също така издава копия на изтеглените данни от картите на водачи на съответните водачи при искане от тяхна страна, както и разпечатки на тези копия. Тахографските листове, разпечатките и извлечените данни се показват или предават при поискване от страна на упълномощен служител на контролен орган.
3. Транспортните предприятия носят отговорност за нарушения на настоящия регламент, извършени от техни водачи на превозни средства. Без да се засяга правото на държавите-членки да търсят пълна отговорност от транспортните предприятия, държавите-членки могат да се съобразят с всякакви

доказателства, че транспортното предприятие не може основателно да бъде държано отговорно за извършеното нарушение.

Член 30

Използване на карти на водачи и тахографски листове





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

За контролни цели, времето, за което не е регистрирана дейност, се счита за почивка или прекъсване на работа. Водачите не са длъжни да записват дневните и седмичните почивки, когато са отсъствали от превозното средство.

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

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

5. Водачите трябва да:

- а) осигурят съответствието на часовото време, записано върху листа, с официалното време в страната на регистрацията на превозното средство,
- б) задействат превключвателните механизми, които позволяват да се записват отделно и различимо следните периоди от време:
 - (i) обозначен със символа  : време на управление на превозното средство;
 - (ii) обозначен със символа  : „друга работа“, което означава всяка дейност, различна от управление, съгласно определението в член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁵, както и всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него;
 - (iii) обозначен със символа  : „период на разположение“ съгласно определението в член 3, буква б) от Директива 2002/15/ЕО;
 - iv) обозначен със символа  : прекъсвания на работа или почивка.

6. Всеки водач нанася следните данни върху своя тахографски лист:

- а) в началото на използването на листа — своето фамилно и собствено име;
- б) датата и мястото, където започва използването на листа, и датата и мястото, където свършва използването;
- в) регистрационния номер на всяко превозно средство, определено за водача в началото на първото пътуване, записано върху листа, и впоследствие, в случай на смяна на превозното средство по време на използването на листа;
- г) показанието на сумирация брояч за изминатото разстояние:
 - i) в началото на първото пътуване, записано върху листа,
 - ii) в края на последното пътуване, записано върху листа,
 - iii) в случай на смяна на превозното средство по време на работния ден — показанието на брояча на първото определено за водача превозно средство и показанието на следващото превозно средство;
- д) часът на всяка смяна на превозно средство.

7. Водачът въвежда в контролния уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение ІБ знака на страните, в които започва и приключва работния си ден. Държава-членка може обаче да изиска от водачите на

²⁵ ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.

превозни средства, осъществяващи превози на нейна територия, да добавят по-подробни географски данни към знака на страната, при условие че държавата-членка е уведомила Комисията за тях преди 1 април 1998 г.

На водачите няма да се налага да въвеждат тази информация, ако контролните уреди за регистриране на данните за движението автоматично регистрират данни за местоположението в съответствие с член 4.

Член 31

Повредени карти на водачи или регистрационни листове

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

Член 32

Записи, извършвани от водача

1. Когато водачът управлява превозно средство, на което е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение I, водачът трябва да е в състояние да представи по искане на служител на контролен орган:
 - i) тахографските листове за текущия ден и тези, използвани от водача през предходните 28 дни;
 - ii) карта на водач, ако има такава, и

- iii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006.
2. Когато водачът управлява превозно средство, на което е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение ІБ, той трябва да е в състояние да представи по искане на служител на контролен орган:
- i) своята карта на водач;
 - ii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006;
 - iii) тахографските листове за същия период като този, посочен в точка ii), през който той е управлявал превозно средство, на което е монтиран контролен уред за регистриране на данните за движението съгласно приложение І.
3. Упълномощеният служител на контролен орган може да проверява спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006 чрез анализ на тахографските листове, на показваните или разпечатаните данни, които са записани от контролния уред за регистриране на данните за движението или от картата на водача, или ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг подкрепящ документ, който доказва неспазването на разпоредба като тези, предвидени в член 24, параграф 2 и член 33, параграф 2 от настоящия регламент.

Член 33

Процедура в случай на неизправно оборудване

1. В случай на повреда или неправилно функциониране на контролен уред за регистриране на данните за движението, транспортното предприятие го дава за поправка от одобрен монтьор или сервиз веднага, щом обстоятелствата позволят това.
- Ако превозното средство не може да бъде върнато в гаража в срок от една седмица, считано от деня на повредата или откриване на неизправността, поправката трябва да се извърши по пътя.
- С мерките, взети от държавите-членки съгласно член 37, компетентните органи могат да бъдат оправомощени да забраняват използването на превозното средство, когато повредата или неизправността не са били отстранени по начина, предвиден в първа и втора алинеи.
2. Докато контролният уред за регистриране на данните за движението не е годен за експлоатация или е неизправен, водачът отбелязва данни, позволяващи той да бъде идентифициран (име, номер на картата на водача или номер на свидетелството за управление на МПС), включително подписа си, както и информация за различните периоди от време, през които повече не са

извършвани записи или не са правени разпечатки по правилен начин от контролния уред за регистриране на данните за движението:

- а) върху тахографския лист или листове, или
- б) върху временен лист, който се прилага към тахографския лист или се съхранява заедно с картата на водача.

ГЛАВА VII

Защита на данните, принудително прилагане и санкции

Член 34

Защита на личните данни

1. Държавите-членки гарантират, че обработването на лични данни в контекста на настоящия регламент се извършва в съответствие с Директиви 95/46/ЕО и 2002/58/ЕС и под надзора на публичния независим орган на съответната държава-членка, посочен в член 28 от Директива 95/46/ЕО.
2. Държавите-членки гарантират по-специално, че личните данни са защитени по отношение на:
 - използването на глобална навигационна спътникова система (ГНСС) за регистрирането на данни за местоположението съгласно член 4,
 - използването на връзка от разстояние за контролни цели съгласно член 5,
 - използването на контролни уреди за регистриране на данните за движението с хармонизиран интерфейс съгласно член 6,
 - електронния обмен на информация относно карти на водачи съгласно член 26,
 - съхраняването на записи от транспортни предприятия съгласно член 29.
3. Контролните уреди за регистриране на данните за движението, посочени в приложение Б, трябва да бъдат конструирани по начин, гарантиращ неприкосновеността на личния живот. Обработват се само данни, които са абсолютно необходими за целите на обработката.
4. Собствениците на превозни средства и/или транспортните предприятия трябва да спазват приложимите съответни разпоредби за защита на личните данни.

Член 35

Обучение на служителите на контролни органи

1. Държавите-членки гарантират, че служителите на контролните органи са надлежно обучени за анализа на регистрираните данни и за проверяването на контролните уреди за регистриране на данните за движението.

2. Държавите-членки информират Комисията относно изискванията за обучението на служителите на своите контролни органи до [6 месеца след датата, от която започва прилагането на настоящия регламент].
3. Комисията взема решения относно методиката за първоначалното и продължаващото обучение на служителите на контролните органи, включително относно техники за целенасочени проверки и за откриване на устройства за манипулиране и измами. Съответните актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 40, параграф 2.

Член 36
Взаимопомощ

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

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

Член 37
Санкции

1. Държавите-членки определят правилата относно санкциите, които се налагат за нарушения на настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Тези санкции следва да бъдат ефективни, съразмерни, възпиращи и недискриминационни. За сервизи, които са нарушили разпоредбите на настоящия регламент, това може да включва отмяна на одобрението и отнемане на картата за монтаж и настройки.
2. За едно нарушение на настоящия регламент не може да бъде наложена повече от една санкция или процедура.
3. Санкциите, предвидени от държавите-членки за много сериозни нарушения съгласно определението в Директива 2009/5/ЕО, трябва да са най-тежките, приложими в съответната държава-членка за нарушения на законодателството за автомобилния транспорт.
4. Държавата-членка съобщава на Комисията тези мерки и правилата относно наказанията и санкциите до [датата, от която започва прилагането на настоящия регламент]. Те информират Комисията за всички последващи изменения на въпросните мерки.

ГЛАВА VIII

Заклучителни разпоредби

Член 38

Адаптиране към техническия прогрес

Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 39 с цел адаптиране на приложения I, IB и II към техническия прогрес.

Член 39

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се дава на Комисията при условията, предвидени в настоящия член.
2. Делегирането на правомощия, посочено в членове 4, 5, 6 и 38, се дава за неопределен период от време, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].
3. Делегирането на правомощия, посочено в членове 4, 5, 6 и 38, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. Решението за оттегляне прекратява делегирането на правомощията, посочени в това решение. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в него. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага щом приеме делегиран акт, Комисията уведомява за това едновременно Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно членове 4, 5, 6 и 38, влиза в сила само ако Европейският парламент или Съветът не са повдигнали възражение в срок от 2 месеца, след като са получили нотификация за него, или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са уведомили Комисията, че няма да повдигат възражения. Този период се удължава с [2 месеца] по искане на Европейския парламент или на Съвета.

Член 40

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Комитетът е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 .
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

Член 41

Форум по тахографите

1. Учредява се Форум по тахографите с оглед да се подпомогне диалогът по технически въпроси относно контролните уреди за регистриране на данните за движението между експерти от държавите-членки и експерти от трети държави, в които се използват такива уреди съгласно Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR)
2. Държавите-членки делегират един експерт във Форума по тахографите.
3. Форумът по тахографите е открит за участие на експерти от заинтересовани договарящи страни по AETR извън ЕС.
4. За участие във Форума по тахографите се канят заинтересовани страни и представители на производители на превозни средства и тахографи, както и социални партньори.
5. Форумът по тахографите приема свои процедурни правила.
6. Форумът по тахографите се свиква поне веднъж годишно.

Член 42

Съобщаване на национални мерки

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

“

- 2) Приложение I към Регламент (ЕИО) № 3821/85 се изменя, както следва:

- а) в глава I „Определения“ се заличава буква б);
- б) в глава III, буква в), в точка 4.1 позоваването на „член 15, параграф 3, второ тире, букви б), в) и г) от Регламента“ се заменя с „член 30, параграф 5, второ тире, букви б), в) и г) от Регламента“.
- в) в глава III, буква в), в точка 4.2 позоваването на „член 15 от Регламента“ се заменя с „член 30 от Регламента“.
- г) в глава IV, буква а), точка 1, трета алинея позоваването на „член 15, параграф 5 от Регламента“ се заменя с „член 30, параграф 6 от Регламента“.

3) Приложение IB към Регламент (ЕИО) № 3821/85 се изменя, както следва:

- а) В глава I „Определения“ се заличават букви л), о), у), ш), дд), кк), оо) и рр):
- б) Глава VI се изменя, както следва:
 - (1) в първия параграф позоваването на „член 12, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 3821/85, последно изменен с Регламент (ЕО) № 2135/98“ се заменя с „член 24, параграф 5 от Регламент (ЕИО) № 3821/85“.
 - (2) Раздел 1 „Одобрение на монтьорите или цеховете“ се заличава.
- в) В глава VIII, точка 271 позоваването на „член 5 от настоящия регламент“ се заменя с „член 8 от настоящия регламент“.

Член 2

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

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

Член 3

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

Той се прилага, считано от [една година след влизането му в сила].

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент:
Председател

За Съвета:
Председател