



Encl.: ندارد تاریخ: ۱۳۹۹/۶/۲۵ شماره: No.: ۱۸۰/۱/۱۳۲۴۰ پیوست: ندارد

بِسْمِ تَعَالَى

«نمبر فوری»

بخشنامه

شرکت محترم حمل و نقل بین‌المللی (عضو و غیرعضو)

موضوع: مقررات جدید حمل و نقل مصوب پارلمان اروپا در موضوع زمان رانندگی و استراحت رانندگان مورخ ۹۹/۴/۲۵
با تقدیم درود و احترام،

بر اساس اطلاع واصله از مدیریت محترم کارنه تیر، آ.ت.ا و حمل و نقل بین‌المللی - اتاق بازرگانی، صنایع، معادن کشاورزی ایران که توسط مدیریت کل محترم دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی طی نامه شماره ۸۱۷۴۲/۷۴/۳ مورخ ۹۹/۶/۲۳ ارسال شده است؛ ترجمه مقررات جدید حمل و نقل مصوب پارلمان اروپا در موضوع زمان رانندگی و استراحت رانندگان مورخ ۹۹/۴/۲۵ (برابر با ۱۵ جولای ۲۰۲۰) بضمیمه نامه مربوطه، جهت استحضار، در سامانه انجمن بارگذاری شده است. /ر

با تقدیم احترام

میرفتحعلی زنوزی

دبیر



باسمه تعالی

جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

شماره: ۸۱۷۴۲/۷۴/۳

تاریخ: ۱۳۹۹/۰۶/۲۳

پیوست:

انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی خراسان
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب کشور
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان غربی
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی گالای گلستان
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی سیستان و بلوچستان
انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی اردبیل

موضوع: مقررات جدید حمل و نقل مصوب پارلمان اروپا در موضوع زمان رانندگی و استراحت رانندگان مورخ ۹۹/۰۴/۲۵

ب‌سلام و احترام

پیرو اطلاع واصله از مدیریت محترم امور کارنه تیر، آ.ت.آ. و حمل و نقل بین‌الملل - اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران طی شماره ۲۹/۱۶/۹۹۱۴۴۱ مورخ ۹۹/۰۵/۲۹، به پیوست ترجمه مقررات جدید حمل و نقل مصوب پارلمان اروپا در موضوع زمان رانندگی و استراحت رانندگان مورخ ۹۹/۰۴/۲۵ (برابر با ۱۵ جولای ۲۰۲۰)، جهت آگاهی و دستور اطلاع‌رسانی ارسال می‌گردد. توضیحاً مراتب به همراه نسخه اصل به رایانامه (ایمیل) آن تشکل محترم نیز ارسال خواهد شد.

توضیحاً در بخش اول روانسازی حمل و نقل که از مورخ ۹۹/۰۵/۳۰ (۲۰ آگوست ۲۰۲۰) به مورد اجرا گذارده خواهد شد، در بند ۲۴ مقدمه به ایجاد سازوکارهایی مشابه با مقررات کنوانسیون AETR برای کشورهای ثالث در قلمرو اتحادیه اروپا اشاره گردیده که چنانچه پیشنهاد مذکور مورد توافق قرارگیرد، مقررات کنوانسیون AETR از سوی کشورهای عضو در قبال ناوگان ایرانی نیز قابل اعمال خواهد بود. عمده موارد ذیل قابل اشاره است.

- ۱- کالیبره‌سازی کارت الکترونیکی راننده براساس موازین موافقتنامه فوق.
- توضیحاً آنکه، منظور از کارت یادشده، کارت حاوی مشخصات راننده است که طی مسیر در تاخوگراف دیجیتال، قرار داده تا زمانبندی رانندگی، توقف یا استراحت را ضبط و در سامانه بازخوانی ایستگاههای ثابت یا سیار قلمرو کشورهای عضو کنوانسیون فرائت گردد و رانندگان ایرانی در حال حاضر فاقد کارت فوق می‌باشند.
- ۲- ملاحظات لازم در خصوص صدور گواهینامه بین‌المللی رانندگان حرفه‌ای.
- ۳- رعایت مقررات مدت زمان رانندگی و استراحت رانندگان در اتحادیه اروپا نسبت به مقررات کشور.
- ۴- الگوبرداری لازم به منظور کاهش هزینه و زمان جهت حفظ قابلیت رقابت‌پذیری.
- ۵- تقویت خروجی‌های دریافتی برپایه GPS جهت ارائه حداقل اطلاعات موردنیاز توسط راننده به مراجع ذیربط اروپایی در صورت توقف‌های احتمالی ناشی از اعمال مقررات کنوانسیون AETR.



باسمه تعالی

جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای

شماره: ۸۱۷۴۲/۷۴/۳

تاریخ: ۱۳۹۹/۰۶/۲۳

پیرست:

مراتب فوق بدو جهت آگاهی و اطلاع‌رسانی مراتب عنوان کلیه شرکتهای عضو یا غیرعضو، ارسال و با عنایت به پیگیری الحاق به کنوانسیون موصوف توسط این دفتر، پیرو سوابق مکاتبات منتهی به شماره ۱۶۳۸۲۳/۷۴/۳ مورخ ۹۷/۱۲/۱۱ عنوان انجمن محترم صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران، به بیوست ضمن ارسال نسخه اصل و ترجمه کنوانسیون موصوف، شایسته است ضمن معرفی یک نماینده مطلع تماس (focal point) جهت پیگیری روندهای مطالعاتی، آموزشی، اجرایی و الحاقی کنوانسیون ذریبط و اعلام نظر بر متن ارسالی، نظرات تکمیلی در همان ارتباط از جمله «خلاصه آموزش‌ها»، «سوابق تجربیات الحاق دیگر کشورها»، «حقوق تحفظ (reservation)» و دیگر موارد مرتبط، حداکثر تا پایان فصل جاری، به این دفتر اعلام نمایند. بدیهی است عدم وصول اعلام نظرات آن تشکل بر متن کنوانسیون موصوف، به مفهوم تایید و اجرای مراتب تلقی خواهد گردید.

جواد هدایتی
مدیرکل دفتر امور بین‌المللی و حمل و نقل
بین‌المللی

رونوشت:

- معاونت محترم حمل و نقل، جهت استحضار.
- دستیار محترم وزیر و مدیرکل اروپا و وزارت امور خارجه، جهت استحضار.
- مدیرکل محترم دفتر همکاریهای اقتصادی چندجانبه و بین‌المللی - وزارت امور خارجه، جهت آگاهی.
- مدیرکل محترم دفتر آمار، ایمنی و ترافیک، جهت آگاهی.
- کانون محترم جهانگردی و اتومبیلرانی، جهت آگاهی.
- مدیرکل محترم دفتر توسعه امور بین‌الملل وزارت متبوع، جهت آگاهی.
- مدیران کل محترم راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استانهای مرزی و ذریبط، جهت آگاهی.
- مدیریت محترم امور کارنه تیر، ا.ت.ا و حمل و نقل بین‌المللی - اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، جهت آگاهی.
- معاونین دفتر، جهت اطلاع.
- خاتمه اشرفی و بهرامی و آقایان مظلوم و زنگی آبادی، جهت اطلاع.
- خانم جوانبخت، جهت اطلاع و پیگیری تمامی روند مطالعه، آموزش، اجرا و الحاق.
- پرونده AETR.

اقدام‌کننده: علیرضا مقدسیان

۲۰۹۲۲
۹۹,۶,۲۴
۱۸۵,۱

I

(امثال قانونگذاری)

آئین نامه

مقرره (اتحادیه اروپا) ۱۰۵۴/۲۰۲۰ پارلمان اروپا و شورای

از ۱۵ ژوئیه سال ۲۰۲۰

اصلاح مقررات (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ در مورد حداقل شرایط در حداکثر زمان رانندگی روزانه و هفتگی، حداقل استراحت و مدت استراحت روزانه و هفتگی و مقررات (EU) شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ در مورد موقعیت یابی با استفاده از تاخوگراف

پارلمان اروپا و شورای اتحادیه اروپا،

با توجه به پیمان عملکرد اتحادیه اروپا و به ویژه ماده ۹۱ (۱) آن،

با توجه به پیشنهاد کمیسیون اروپا،

پس از ارسال پیش نویس قانون قانونی به مجالس ملی،

با توجه به نظر کمیته اقتصادی و اجتماعی اروپا

با توجه به نظر کمیته مناطق،

مطابق رویه قانونی معمولی (3)

در حالیکه:

- (۱) شرایط مناسب کار برای رانندگان و شرایط تجاری مناسب برای شرکتهای حمل و نقل جاده ای از اهمیت ویژه ای در ایجاد بخش حمل و نقل جاده ای ایمن، کارآمد و با مسئولیت پذیری اجتماعی برخوردار است تا از عدم تمیض و جلب کارگران واجد شرایط برخوردار باشد. برای تسهیل این روند، ضروری است که قوانین اجتماعی اتحادیه در مورد حمل و نقل جاده ای روشن، متناسب، مناسب برای اهداف باشد و به راحتی قابل اجرا باشد و به شیوه ای مؤثر و مداوم در سراسر اتحادیه اجرا و اجرا شود.
- (۲) پس از ارزیابی اثربخشی و کارایی اجرای مجموعه فعلی مقررات اجتماعی اتحادیه در حمل و نقل جاده ای، و به ویژه آیین نامه (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ پارلمان اروپا و شورا (۴)، برخی از نواقص موجود بود. مشخص شده در اجرای آن چارچوب قانونی. قوانین نامشخص در دوره های استراحت هفتگی، امکان استراحت و استراحت در چند حالت و همچنین عدم وجود قوانین در مورد بازگشت رانندگان به منزل آنها، باعث شده است تا تفاسیر و شیوه های اجرایی در کشورهای عضو متفاوت باشد. چند کشور عضو اخیراً اقدامات یکجانبه ای را برای افزایش عدم اطمینان قانونی و برخورد ناهمگام رانندگان و ابراتورها اتخاذ کرده اند. اما، حداکثر دوره های رانندگی در روز و هر هفته در بهبود شرایط اجتماعی رانندگان و به طور کلی ایمنی جاده ها مؤثر است. تلاشهای بی وقفه برای اطمینان از انطباق لازم است.

(۳) برای ارتقاء ایمنی در جاده ها ، تشویق شرکت‌های حمل و نقل برای اتخاذ یک فرهنگ ایمنی که در همه سطوح رعایت شود ، مهم است . به طور خاص ، برای جلوگیری از نقض قوانین رانندگی و استراحت یا به خطر انداختن امنیت جاده ، نباید پیوند دستمزد مبتنی بر عملکرد را به زمان مورد نیاز حمل و نقل مسافر به مقصد خود یا تحویل کالا پیوند داد.

(۴) ارسال سابقه ارزیابی مقررات (EC) بدون ۲۰۰۶/۵۶۱ تأیید کرد که متناقض و اجرای بی اثر از قوانین اجتماعی اتحادیه عمدتاً با توجه به قوانین مشخص نیست ، به استفاده ناکارآمد و نابرابر از ابزار کنترل و به همکاری اداری کافی بین بود کشورهای عضو

(۵) به منظور بهبود وضوح و ثبات ، باید معافیت از شمول مقررات (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ برای استفاده غیر تجاری از وسیله نقلیه تعریف شود

(۶) قوانین واضح ، مناسب ، متناسب و یکتاخواخت لازم برای دستیابی به اهداف سیاستگذاری برای بهبود شرایط کار برای رانندگان و به ویژه حصول اطمینان از رقابت بی نظیر و منصفانه بین اپراتورها و کمک به ایمنی جاده ها برای کلیه کاربران جاده بسیار مهم است.

(۷) الزامات موجود در مورد استراحت برای رانندگان یک تیم نامناسب و غیر عملی است . بنابراین ، مناسب است که نیاز به ضبط وقفه را با خاصیت عملیات حمل و نقل که توسط رانندگان در حال رانندگی در یک تیم انجام می شود ، تطبیق دهد ، بدون آنکه ایمنی راننده و ایمنی جاده را به خطر بیندازد.

(۸) رانندگانی که مشغول حمل و نقل بین المللی کالا از راه دور هستند ، مدت طولانی را از خانه خود می گذرانند . الزامات فعلی در مورد استراحت هفتگی منظم ممکن است آن دوره ها را غیر ضروری تمدید کند . بنابراین مطلوب است که مقررات مربوط به دوره های استراحت هفتگی منظم را به گونه ای تطبیق دهیم که رانندگان راحت تر عملیات حمل و نقل بین المللی را مطابق با قوانین انجام دهند و برای دوره استراحت هفتگی خود به خانه خود برسند و کاملاً جبران تمام دوره های استراحت هفتگی با توجه به تفاوت های بین حمل و نقل مسافر و حمل و نقل کالا ، این امکان نباید هنگام رانندگی در هنگام حمل و نقل مسافر برای رانندگان اعمال شود.

(۹) هرگونه انعطاف پذیری در برنامه ریزی دوره های استراحت رانندگان باید شفاف و قابل پیش بینی برای راننده باشد و به هیچ وجه نباید با افزایش سطح خستگی رانندگان یا بدتر شدن شرایط کار ، امنیت جاده را به خطر اندازد . بنابراین این انعطاف پذیری نباید باعث تغییر زمان کار فعلی راننده یا حداکثر زمان رانندگی در هر دو هفته شود ، و باید در مورد جبران کاهش استراحت ، قوانین سختگیرانه تری داشته باشند.

(۱۰) برای اطمینان از عدم سوءاستفاده از این انعطاف پذیری ، ضروری است که به طور واضح دامنه آن مشخص شود و همچنین کنترل های مناسبی فراهم شود . بنابراین این دامنه باید محدود به رانندگانی باشد که دوره استراحت هفتگی خود را کاهش می دهند ، در طول مدت مرجع ، در خارج از کشورهای عضو این شرکت و خارج از کشور محل زندگی راننده . این کار را می توان با مشورت سوابق تاجوگراف در کنار جاده و در محل شرکت حمل و نقل بررسی کرد ، زیرا آنها حاوی محل شروع و پایان دوره استراحت و اطلاعات مربوط به رانندگان انفرادی هستند.

(۱۱) برای تضمین اجرای مؤثر ، ضروری است که مقامات ذیصلاح هنگام انجام کنترل های کنترل جاده ای ، بتوانند تشخیص دهند که زمان رانندگی و دوره استراحت به درستی در روز بررسی و بیش از ۵۶ روز قبل مشاهده شده است.

(۱۲) پیشرفت سریع فناوری منجر به اتوماسیون تدریجی سیستم های رانندگی می شود که به ورودی مستقیم یا کمتری نیاز دارد . برای رسیدگی به این تغییرات ، قوانین فعلی ، از جمله قوانین رانندگی و زمان استراحت ، ممکن است لازم باشد تا به منظور تضمین امنیت جاده و یک زمین بازی و بهبود شرایط کار ، اقتباس شود ، در حالی که اتحادیه را قادر می سازد تا در فن آوری ها و شیوه های نوآورانه جدید پیشگام باشد . بنابراین ، کمیسیون باید گزارشی را برای ارزیابی استفاده از سیستم های رانندگی مستقل در کشورهای عضو ، از جمله مزایای فن آوری های رانندگی مستقل ارائه کند . این گزارش باید در صورت لزوم با یک پیشنهاد قانونگذاری همراه شود.

(۱۳) برای ارتقاء پیشرفت های اجتماعی، مناسب است که دوره های استراحت هفتگی را در کجا انجام دهیم، اطمینان حاصل کنید که رانندگان از شرایط استراحت کافی برخوردار باشند. کیفیت اسکان از اهمیت ویژه ای در دوره های استراحت هفتگی به طور منظم برخوردار است، که راننده باید با هزینه حمل و نقل به عنوان کارفرما، از کابین وسیله نقلیه در یک محل اسکان مناسب بگذرد. به منظور اطمینان از شرایط خوب کار و ایمنی رانندگان، لازم است شرایط لازم برای رانندگان در صورت استراحت در هفته استراحت هفتگی خود، در صورت استراحت هفتگی و مناسب برای جنسیت فراهم شود.

(۱۴) همچنین لازم است شرکت های حمل و نقل برای ساماندهی کار رانندگان به گونه ای تهیه شوند که دوره های دور از خانه خیلی طولانی نباشند و رانندگان بتوانند از دوره های استراحت طولانی که در این دوره برای شرکت در دوره استراحت کاهش می یابد بهره مند شوند. سازماندهی بازگشت باید به مرکز عملیاتی شرکت حمل و نقل در کشور عضو استقرار خود یا محل زندگی راننده دسترسی داشته باشد و رانندگان آزاد هستند که انتخاب کنند که دوره استراحت خود را در کجا گذرانند. برای اینکه نشان دهد شرکت حمل و نقل تعهدات خود را در رابطه با ساماندهی بازده منظم انجام می دهد، شرکت حمل و نقل باید بتواند از سوابق تاکوگراف، فهرست های وظیفه رانندگان یا سایر اسناد استفاده کند. چنین مدارکی باید در محل شرکت حمل و نقل موجود باشد که در صورت درخواست مقامات کنترل ارائه شود.

(۱۵) در حالی که دوره های استراحت منظم هفتگی و مدت زمان استراحت طولانی تر در وسیله نقلیه یا یک پارکینگ قابل حمل نیست، بلکه فقط در یک مکان مناسب که ممکن است در مجاورت پارکینگ باشد، از اهمیت بالایی برخوردار است. و مکانهای پارکینگ ایمن که سطوح امنیتی مناسب و امکانات مناسب را فراهم می کنند، کمیسیون در حال حاضر چگونگی تشویق به توسعه اماکن پارکینگ با کیفیت و از جمله حداقل شرایط لازم را مورد مطالعه قرار داده است. بنابراین کمیسیون باید استانداردهای لازم را برای مناطق پارکینگ امن و امن ایجاد کند. این استانداردها باید در ارتقاء پارکینگهای با کیفیت بالا نقش داشته باشند. مطابق با سیاستهای مربوط به تدوین آن زیرساختها، ممکن است این استانداردها مورد بازنگری قرار گیرد تا بتواند دسترسی به سوختهای جایگزین را بهتر انجام دهد. همچنین مهم است که مناطق پارکینگ از یخ و برف دور نگه داشته شوند.

(۱۶) اماکن ایمن و ایمن پارکینگ باید تحت تکمیل مراحل حسابرسی قرار گیرند که مطابق با استانداردهای اتحادیه مجوز بگیرند. این مراحل حسابرسی همچنین باید اطمینان حاصل کند که مناطق پارکینگ همچنان به رعایت این استانداردها ادامه می دهند. بنابراین کمیسیون باید وظیفه تهیه روشی برای صدور گواهینامه برای توسعه اماکن امن و پارکینگ در اتحادیه را به عهده بگیرد.

(۱۷) به نفع ایمنی و اجرای راه است که همه رانندگان باید از قوانین رانندگی و استراحت و خطرات ناشی از خستگی کاملاً آگاه باشند. اطلاعات آسان در دسترس در مورد امکانات استراحت در دسترس در این زمینه از اهمیت برخوردار است. بنابراین، کمیسیون باید از طریق یک وب سایت کاربر پسند، اطلاعات مربوط به مناطق پارکینگ امن و ایمن را ارائه دهد. این اطلاعات باید به روز نگه داشته شود.

(۱۸) برای اطمینان از تداوم ایمنی و امنیت مناطق پارکینگ، قدرت اتخاذ اقدامات مطابق با ماده ۲۹۰ پیمان عملکرد اتحادیه اروپا با توجه به ایجاد استانداردهای سطح باید به کمیسیون محول شود. خدمات در مناطق امن و ایمن پارکینگ و مراحل مربوط به صدور گواهینامه ایمنی و امنیت مناطق پارکینگ از اهمیت ویژه ای برخوردار است که کمیسیون در طول کار مقدماتی خود، از جمله در سطح کارشناسی، مشاوره های مناسب را انجام دهد و این مشاورهها مطابق با اصول مندرج در توافقنامه بین سازمانی ۱۳ آوریل ۲۰۱۶ در مورد قانون گذاری بهتر انجام شود به ویژه، برای اطمینان از مشارکت مساوی در تهیه اقدامات تفویض شده، پارلمان اروپا و شورا همه اسناد را همزمان با کارشناسان کشورهای عضو دریافت می کنند و کارشناسان آنها بطور منظم به جلسات گروه های خبره کمیسیون که در زمینه تهیه اعمال تفویض شده.

(۱۹) دستورالعملهای اصلاح شده TEN-T که توسط مقررات (اتحادیه اروپا) شماره ۲۰۱۲/۱۳۱۵ پارلمان اروپا و شورا ایجاد شده است توسعه مناطق پارکینگ در بزرگراه ها را تقریباً در هر ۱۰۰ کیلومتر پیش بینی کرده است تا فضای پارکینگ را برای استفاده کنندگان در جاده های تجاری فراهم کند. از سطح ایمنی و امنیتی مناسبی برخوردار است. برای تسریع و ترقی در ساخت زیرساخت های کافی پارکینگ، مهم است که فرصت های کافی برای تأمین اعتبار توسط اتحادیه مطابق با اقدامات قانونی فعلی و آینده اتحادیه فراهم شود که شرایطی را برای آن پشتیبانی مالی ایجاد کند.

(۲۰) بسیاری از عملیات حمل و نقل جاده ای درون اتحادیه شامل حمل و نقل از طریق کشتی یا راه آهن برای بخشی از سفر است. بنابراین، لازم است مقررات مناسب در مورد دوره استراحت و استراحت برای چنین عملیاتی وضع شود.

(۲۱) رانندگان گاهی اوقات با شرایط غیرقابل پیش بینی روبرو می شوند که رسیدن به مقصد مورد نظر را برای گذراندن دوره استراحت هفتگی بدون نقض قوانین اتحادیه غیر ممکن می کند. مطلوب است که مقابله با آن شرایط برای رانندگان آسانتر شود و بتواند آنها را برای یک دوره استراحت هفتگی به مقصد برساند. چنین شرایط استثنایی شرایط ناگهانی غیرقابل اجتناب است و ممکن است پیش بینی نشود، در صورتی که به طور غیر منتظره اعمال مقررات این آیین نامه به طور کامل برای مدت کوتاهی غیرممکن شود. بنابراین، برای جلوگیری از پیروی از این آیین نامه، چنین شرایطی را نمی توان به طور منظم استناد کرد. برای اطمینان از اجرای صحیح، راننده باید شرایط استثنایی را که منجر به خروج از قوانین می شود، مستند سازد. علاوه بر این، یک پادمان باید اطمینان حاصل کند که زمان رانندگی بیش از حد نیست.

(۲۲) برای کاهش و جلوگیری از شیوه های اجرای پرچام و افزایش بیشتر کارایی و کارایی اجرای مرزی، تعیین قوانین مشخص برای همکاری های اداری منظم بین کشورهای عضو بسیار مهم است.

(۲۳) کشورهای عضو باید تمام اقدامات لازم را برای حصول اطمینان از اینکه مقررات ملی مجازات های مجاز در مورد نقض مقررات (EC) 581/2006 و مقررات (اتحادیه) (شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ پارلمان اروپا و شورا انجام شود، اتخاذ کنند. به شیوه ای مؤثر، متناسب و بازدارنده اجرا می شود. اطمینان از دسترسی آسان متخصصان به اطلاعات مربوط به مجازاتهایی که در هر کشور عضو اعمال می شود، مهم است. سازمان کارگری اروپا، که با تنظیم مقررات 2019/1149 (EU) پارلمان اروپا و شورا تأسیس شده است، می تواند با دسترسی به اطلاعات موجود از طریق وب سایت واحد اتحادیه ای که به عنوان یک پورتال واحد برای دسترسی به اطلاعات فعالیت می کند، این دسترسی را تسهیل کند. منابع و خدمات در سطح اتحادیه و ملی در کلیه زبانهای رسمی اتحادیه که توسط آیین نامه 2018/1724 (EU) پارلمان اروپا و شورا ایجاد شده است.

(۲۴) به منظور حصول اطمینان از شرایط یکنواخت برای اجرای مقررات (EC) شماره 561/2006 باید اختیارات اجرایی در کمیسیون اعطا شود تا هر یک از مفاد آن آیین نامه روشن شود و رویکردهای مشترک در مورد کاربرد و اجرای آنها برقرار شود. این اختیارات باید مطابق با آیین نامه (اتحادیه اروپا) ۲۰۱۱/۱۸۲ پارلمان اروپا و شورا اعمال شود.

(۲۵) به منظور حصول اطمینان از شرایط یکنواخت برای اجرای مقررات (اتحادیه اروپا) شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ باید به کمیسیون اعطا شود تا مقررات مفصلی برای کاربرد یکنواخت تعهد به ضبط و ذخیره داده های مربوط به هرگونه گذرگاه مرزی از وسیله نقلیه و فعالیت ها و مفاد مفصل لازم برای استفاده یکنواخت از مقررات در مورد نیازها و کارکردهای داده ها و نصب تاخوگرافها. این اختیارات باید مطابق با آیین نامه (اتحادیه اروپا) ۲۰۱۱/۱۸۲ اعمال شود.

(۲۶) برای افزایش مقرون به صرفه بودن اجرای مقررات اجتماعی، از سیستم های تاکوگراف فعلی و هوشمند باید بطور کامل بهره برداری شود و تاکوگراف هوشمند نیز برای وسایل نقلیه تجاری سبک که بالاتر از وزن مشخصی باشند و در حمل و نقل بین المللی نیز کار می کنند الزامی است. برای استخدام و پاداش بنابراین، ویژگی های عملکرد تاکوگراف باید بهبود یابد تا موقعیت دقیق تری فراهم شود.

(۲۷) مقرون به صرفه بودن اجرای مقررات اجتماعی، توسعه سریع فناوریهای جدید، رقم رقمی در کل اقتصاد اتحادیه و لزوم ایجاد زمینه بازی در بین شرکتهای در حمل و نقل جاده ای بین المللی، کوتاه شدن دوره انتقالی را ضروری می کند. برای نصب تاخوگرافهای هوشمند در وسایل نقلیه ثبت شده، تاکوگرافهای هوشمند به کنترل ساده تر کمک می کنند و بنابراین کار مقامات ملی را تسهیل می کنند.

(۲۸) برای اطمینان از بهره مندی هرچه سریعتر رانندگان، اپراتورها و مسئولان کنترل از مزایای استفاده از تاکوگرافهای هوشمند، از جمله ضبط خودکار آنها از گذرگاههای مرزی، ناوگانهای وسیله نقلیه موجود باید در یک دوره مناسب پس از شروع به کار، مجهز به چنین دستگاههایی باشند. مفاد فنی مفصل چنین دوره ای زمان کافی برای آماده سازی را تضمین می کند.

(۲۹) در وسایل نقلیه که مجهز به تاکوگراف هوشمند نیستند، عبور از مرزهای کشورهای عضو باید در نزدیکترین مکان ممکن در هنگام یا بعد از مرز در تاکوگراف ثبت شود.

(۳۰) ضبط فعالیت ها در تاکوگراف بخش مهمی از کار رانندگان است. بنابراین، بسیار مهم است که آموزش رانندگان در مورد نحوه استفاده از ویژگی های جدید تاکوگرافی هایی که در بازار معرفی می شوند، آموزش های لازم را ارائه دهند. به عنوان کارفرمایان، شرکت های حمل و نقل باید هزینه های مربوط به این آموزش را تحمل کنند.

(۳۱) مأمورین کنترل که رعایت قوانین مربوط به اتحادیه را در بخش حمل و نقل جاده ای بررسی می کنند، به دلیل تنوع دستگاه های تاکوگراف در استفاده و تکنیک های دستکاری پیچیده در حال تحول، با چالش هایی روبرو هستند. این خصوصاً در مواردی است که این بررسی ها در کنار جاده انجام می شود. بنابراین، بسیار مهم است که مأموران کنترل آموزش های لازم را برای اطمینان از آگاهی کامل از آخرین پیشرفت های فن آوری و فنون دستکاری دریافت کنند.

(۳۲) برای کاهش بار مشاغل حمل و نقل و مقدمات کنترل در مواردی که مأمور کنترل مهر و موم تاکوگراف را برای اهداف کنترل از بین ببرد، آب بندی مجدد توسط مأمور کنترل باید در شرایط خاص و مستند مجاز باشد.

(۳۳) با توجه به پیشرفت های مداوم فن آوری، کمیسیون در حال بررسی امکان توسعه راه حل های جدید فنی است که همان مزایا و امنیت را با آنچه که توسط تاکوگراف هوشمند ارائه می شود، با همان هزینه یا هزینه پایین تر ارائه می دهد.

(۳۴) مهم است که شرکت های حمل و نقل تأسیس شده در کشورهای سوم در هنگام انجام عملیات حمل و نقل جاده ای در قلمرو اتحادیه تابع قوانینی باشند که معادل قوانین اتحادیه باشد. کمیسیون باید کاربرد این اصل را در سطح اتحادیه ارزیابی کند و راه حلهای مناسب را برای گفتگو در زمینه توافق نامه اروپا در مورد کار خدومه وسایل نقلیه درگیر در حمل و نقل بین المللی جاده ای (موافقتنامه AETR) پیشنهاد دهد.

(۳۵) حمل و نقل کالا با حمل و نقل افراد متفاوت است. بنابراین، کمیسیون باید ارزیابی کند که آیا قوانین مناسب تری برای حمل و نقل مسافر پیشنهاد شده است، به ویژه برای خدمات گاه به گاه همانطور که در بند ۴ ماده ۲ آیین نامه (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۳ پارلمان اروپا و شورا تعریف شده است.

(۳۶) از آنجا که اهداف این آیین نامه یعنی بهبود ایمنی در جاده ها و شرایط کار برای رانندگان درون اتحادیه از طریق هماهنگی قوانین مربوط به زمان رانندگی، زمان استراحت و استراحت در حمل و نقل جاده ای و هماهنگی قوانین استفاده و اجرای آن تاکوگرافها توسط کشورهای عضو به اندازه کافی قابل دستیابی نیستند، بلکه می تواند به دلیل ماهیت اهداف، در سطح اتحادیه به بهترین نتیجه دست یابد، اتحادیه ممکن است اقداماتی را مطابق با اصل کمک پذیری، که در ماده ۵ مشخص شده است، اتخاذ کند. پیمان اتحادیه اروپا طبق این اصل تناسب که در آن ماده آمده است. این آیین نامه فراتر از آنچه برای رسیدن به آن اهداف لازم است فراتر نمی رود.

(۳۷) بنابراین مقررات (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ و (اتحادیه اروپا) شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ باید به همین ترتیب اصلاح شوند،

این آیین نامه را تصویب کرده است:

مقاله ۱

آیین نامه (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ به شرح زیر اصلاح شده است:

(۱) در ماده ۲ (۱) نکته زیر درج شده است:

(الف) از تاریخ ۱ ژوئیه ۲۰۲۶، کالاها در عملیات حمل و نقل بین المللی یا در عملیات کلبوتاز، که حداکثر جرم مجاز وسیله نقلیه، از جمله هر نوع تریلر یا نیمه تریلر، بیش از ۲،۵ تن باشد یا

(۲) ماده ۳ به شرح زیر اصلاح می شود:

(الف) نکته(الف) با این موارد جایگزین می شود:

(الف) وسایل نقلیه یا ترکیبی از وسایل نقلیه با حداکثر جرم مجاز بیش از ۷.۵ تن استفاده شده برای:

(ا) حمل مواد، تجهیزات یا ماشین آلات برای استفاده راننده در طول کار راننده. یا

(اا) برای تحویل کالاهایی که به صورت صنایع دستی تولید می شوند،

فقط در شعاع ۱۰۰ کیلومتری از پایه یک شرکت و به شرط آنکه رانندگی وسیله نقلیه فعالیت اصلی راننده را تشکیل ندهد و حمل و

نقل برای استخدام یا پاداش انجام نمی شود؛

(ب) نکته زیر درج شده است:

(ba) وسایل نقلیه با حداکثر جرم مجاز، از جمله هر نوع تریلر یا نیمه تریلر که بیش از ۲.۵ تن است اما بیش از ۳.۵ تن نیست که برای حمل و

نقل کالا استفاده می شود، در صورتی که حمل و نقل برای استخدام یا پاداش انجام نشود. اما به حساب خود شرکت یا راننده، و جایی که

رانندگی فعالیت اصلی شخصی که وسیله نقلیه را هدایت می کند، تشکیل نمی شود.

(۳) در ماده ۴ نکته زیر اضافه شده است

(۲) "کالای حمل غیر تجاری" به معنای هرگونه حمل و نقل جاده ای غیر از حمل و نقل برای اجاره یا پاداش یا به حساب خود شخص است که برای آن

هیچ پاداش مستقیم یا غیرمستقیم دریافت نمی شود و هیچ گونه درآمدی مستقیم یا غیرمستقیم برای راننده ایجاد نمی کند. وسیله نقلیه یا دیگران، و

به فعالیت های حرفه ای یا تجاری مرتبط نیست.؛

(۴) در ماده ۶، بند ۵ به شرح زیر است:

۵' راننده باید هر زمان صرف شده همانطور که در بند (ه) ماده ۴ توضیح داده شده و همچنین هر زمان که در هنگام رانندگی وسیله نقلیه مورد استفاده

برای فعالیت های تجاری که در محدوده این آیین نامه قرار نگیرد، ضبط کند و هر دوره را ثبت کند. در دسترس بودن، مطابق با بند (ب) از ماده ۳

دستورالعمل 2002/15/EC، مطابق با بند (ب) (iii) ماده ۳۴ (۵) آیین نامه (اتحادیه اروپا) شماره 165/2014 پارلمان اروپا و شورای این ضبط باید

به صورت دستی بر روی یک برگه ضبط یا چاپ یا با استفاده از امکانات ورودی دستی روی تجهیزات ضبط وارد شود.

(۵) در ماده ۷ بند زیر اضافه شده است:

"راننده ای که مشغول کار در چند موتور است ممکن است ۴۵ دقیقه در وسیله نقلیه رانندگی شده توسط راننده دیگر استراحت کند. مشروط بر

اینکه راننده که استراحت می کند در کمک به راننده راهنمایی و رانندگی وسیله نقلیه شرکت نکند."

(۶) ماده ۸ به شرح زیر اصلاح می شود:

(الف) بند ۶ به شرح زیر است.

۶ در هر دو هفته متوالی راننده حداقل باید:

(الف) دو دوره استراحت هفتگی منظم؛ یا

(ب) یک دوره استراحت هفتگی به طور منظم و یک دوره استراحت هفتگی حداقل ۲۴ ساعت.

یک دوره استراحت هفتگی باید تا پایان شش دوره ۲۴ ساعته از پایان دوره استراحت هفتگی قبلی شروع شود.

با استثناء از بند اول، راننده ای که در حمل و نقل بین المللی کالاها فعالیت می کند، می تواند خارج از کشور عضو تأسیس، دو دوره استراحت هفتگی کاهش یافته متوالی را طی کند به شرط آنکه راننده در هر چهار هفته متوالی، حداقل چهار دوره استراحت هفتگی داشته باشد، که حداقل دو دوره از آنها باید دوره استراحت هفتگی باشد.

به منظور این بند، راننده در نظر گرفته می شود که در آن راننده مشغول حمل و نقل بین المللی باشد که در آن راننده دو دوره استراحت متوالی هفتگی متوالی را در خارج از کشور عضو تأسیس کارفرما و کشور محل سکونت رانندگان آغاز کند.

(ب) بند زیر درج شده است.

۹^b هر گونه کاهش در دوره استراحت هفتگی باید توسط یک دوره معادل استراحت جبران می شود یک بلوک قبل از پایان هفته سوم پس از هفته در سوال.

در حالی که دو دوره استراحت هفتگی کاهش یافته به طور متوالی مطابق با بند سوم بند ۶، دوره استراحت هفتگی بعدی قبل از دوره استراحت در نظر گرفته می شود که برای این دو دوره استراحت هفتگی کاهش می یابد.»

(ج) بند ۸ به شرح زیر است.

۸^b دوره های استراحت هفتگی منظم و هر دوره استراحت هفتگی بیشتر از ۴۵ ساعت که برای جبران مدت زمان استراحت هفتگی کاهش یافته، در وسیله نقلیه گرفته نشود. آنها باید در مکانهای مناسب برای جنسیت با امکانات کافی خواب و بهداشتی گرفته شوند.

هزینه های اقامت خارج از وسیله نقلیه باید توسط کارفرما پوشش داده شود.^۱

(د) بند زیر درج شده است:

۸^a شرکت های حمل و نقل کار رانندگان را به گونه ای ترتیب می دهند که رانندگان بتوانند به مرکز عملیاتی کارفرما برگردند که راننده در آن مستقر است و دوره استراحت هفتگی راننده در کشور عضو کشور تأسیس کارفرما آغاز می شود یا برای گذراندن حداقل یک دوره استراحت هفتگی به طور منظم یا یک دوره استراحت هفتگی بیش از ۴۵ ساعت که به عنوان جبران کاهش دوره استراحت هفتگی، در نظر گرفته شده، به محل زندگی رانندگان بازگردید.

اما، در صورتی که راننده مطابق با بند ۶، دو دوره استراحت هفتگی کاهش یافته متوالی را پشت سر بگذارد، شرکت حمل و نقل باید کار راننده را به گونه ای ترتیب دهد که راننده بتواند قبل از شروع دوره استراحت هفتگی منظم از بازگشت خود بازگردد. بیش از ۴۵ ساعت فرامت گرفته شده است.

این شرکت باید نحوه اجرای آن تعهد را مستند سازد و اسناد را در محل خود نگه می دارد تا بنا به درخواست مقلات کنترل، آن را ارائه دهد.^۱

(ی) بند زیر اضافه شده است:

۱۰^b کمیسیون حداکثر تا ۲۱ اوت ۲۰۲۲، کمیسیون باید ارزیابی و گزارش را به پارلمان و شورا ارائه دهد که آیا قوانین مناسب تری برای رانندگان مشغول خدمات موقت حمل و نقل مسافر، طبق ماده ۴ ماده ۲ آیین نامه (EC) شماره ۱۰۷۳ تعریف شده است یا خیر. / ۲۰۰۹ قابل تصویب است.^۱

(۷) مقاله زیر درج شده است:

ماده ۸۸

۱. کمیسیون باید اطمینان حاصل کند که اطلاعات مربوط به مناطق پارکینگ امن و ایمن به راحتی در اختیار رانندگان مشغول حمل و نقل کالا و مسافر از طریق جاده است. کمیسیون لیستی از کلیه مناطق پارک شده که دارای مجوز هستند را منتشر می کند تا رانندگان را در اختیار کافی قرار دهد:

تشخیص و جلوگیری از نفوذ،

- روشنایی و دید ،
- نقاط تماس و مراحل اضطراری ،
- سرویس های بهداشتی سازگار با جنسیت ،
- گزینه های خرید مواد غذایی و آشامیدنی ،
- اتصالات ارتباطی ،
- منبع تغذیه .

لیست این مناطق پارکینگ باید در یک وب سایت رسمی رسمی که مرتباً به روز می شود ، تهیه شود .

۲. کمیسیون کمیسیون امور مربوطه را مطابق ماده ۲۲۳ اتخاذ می کند تا استانداردهایی را ارائه دهد که جزئیات بیشتری را در مورد سطح خدمات و امنیت با توجه به مناطق ذکر شده در بند ۱ و در مورد مراحل صدور گواهینامه مناطق پارکینگ ارائه کند .
۳. کلیه نواحی پارکینگ که دارای مجوز هستند ممکن است نشانگر تاییدیه آنها مطابق با استانداردها و رویه اتحادیه باشد .
مطابق با بند (ج) ماده (۳۹) ماده (۲) آیین نامه (اتحادیه اروپا) شماره ۲۰۱۲/۱۳۱۵ پارلمان اروپا و شورا (۵) ، کشورهای عضو قصد دارند ایجاد فضای پارکینگ برای کاربران در جاده های تجاری را تشویق کنند .
۴. تا 31 دسامبر سال ۲۰۲۴ ، کمیسیون گزارشی را در مورد فراهم بودن امکانات استراحت مناسب برای رانندگان و تأسیسات پارکینگ ایمن ، و همچنین در مورد توسعه پارکینگ های امن و ایمن تأیید شده به پارلمان اروپا و شورا ارائه می دهد . اقدامات نمایندگی مندرج در بند ۲ این گزارش ممکن است تدابیری را برای افزایش تعداد و کیفیت مناطق پارکینگ امن و امن ذکر کند .

(8) ماده ۹ به شرح زیر اصلاح می شود:

(الف) بند ۱ به شرح زیر است:

۱' به استثنای ماده ۸ ، در صورتی که راننده وسیله نقلیه را که با کشتی یا قطار حمل می شود همراهی کند و یک دوره استراحت منظم روزانه یا مدت زمان استراحت هفتگی کاهش یابد ، ممکن است این دوره بیش از دو برابر با سایر فعالیت های بیشتر از یک بار قطع شود ، ساعت در کل ، در طی آن استراحت منظم روزانه یا کاهش زمان استراحت هفتگی ، راننده باید به یک کابین خواب ، پناهگاه یا کوشه در دسترس آنها دسترسی داشته باشد .

با توجه به دوره های استراحت منظم هفتگی ، این تخفیف فقط برای مسافرت های کشتی یا قطار اعمال می شود که:

(الف) سفر به مدت ۸ ساعت یا بیشتر برنامه ریزی شده است و .

(ب) راننده به کابین خواب در کشتی یا قطار دسترسی دارد

(ب) بند ۲ به شرح زیر است:

2' هر زمان برای مسافرت به یک مکان برای مسئولیت حمل وسیله نقلیه در محدوده این آیین نامه ، یا بازگشت از آن مکان ، زمانی که وسیله نقلیه نه در خانه راننده است و نه در مرکز عملیاتی کارفرمای که در آن راننده به طور معمول مستقر است ، صرف شده باشد ، به عنوان استراحت یا استراحت حساب نمی شود مگر اینکه راننده در یک کشتی یا قطار حرکت کند و به یک کابین خواب ، صندوق عقب یا کابین دسترسی داشته باشد .

(9) ماده زیر درج شده است :

ماده ۹۹

تا 31 دسامبر سال ۲۰۲۵، کمیسیون گزارش ارزیابی و استفاده از سیستم های رانندگی خودمختار در کشورهای عضو را به پارلمان اروپا و شورای ارائه می دهد. این گزارش بطور خاص بر تأثیر بالقوه آن سیستم ها بر قوانین در زمان رانندگی و استراحت تمرکز دارد. در صورت لزوم، این گزارش با پیشنهاد قانونی برای اصلاح این آیین نامه همراه خواهد بود.

(10) در ماده ۱۰، بند ۱ به شرح زیر است:

"۱. شرکت حمل و نقل نباید به رانندگانی که در آن کار می کنند و یا در اختیاراتان قرار داده می شود، حتی به صورت پاداش یا اضافی دستمزد، مربوط به مسافت طی شده، سرعت تحویل و / یا مقدار کالای حمل شده در صورت پرداخت آن، به رانندگان خود استفاده نکند. از نوعی است که امنیت جاده را به خطر می اندازد و یا نقض این آیین نامه را تشویق می کند."

(11) در ماده ۱۲ پاراگراف های زیر اضافه شده است:

"به شرط آنکه ایمنی جاده ای از این طریق به خطر نیفتد، در شرایط استثنایی، راننده نیز می تواند با گذر از زمان رانندگی روزانه و هفتگی حداکثر تا یک ساعت از ماده ۶ (۱) و (۲) و ماده ۸ (۲) خارج شود. برای رسیدن به مرکز عملیاتی کارفرما یا محل زندگی راننده برای یک دوره استراحت هفتگی.

در همین شرایط ممکن است راننده حداکثر از زمان رانندگی روزانه و هفتگی حداکثر دو ساعت تجاوز کند، مشروط بر اینکه یک وقفه بدون وقفه ۳۰ دقیقه ای بلافاصله قبل از رانندگی اضافی گرفته شود تا به مرکز عملیاتی کارفرما یا محل راننده برسد. اقامت برای یک دوره استراحت هفتگی منظم.

راننده باید دلیل این عزیمت را به صورت دستی در صفحه ضبط تجهیزات ضبط یا چاپی از تجهیزات ضبط یا در فهرست وظیفه، حداکثر در زمان رسیدن به مقصد یا محل توقف مناسب ذکر کند.

هر دوره تمدید باید تا پایان هفته سوم بعد از هفته مورد نظر، با مدت معادل استراحت در بلوک با هر دوره استراحت جبران شود."

(12) در ماده ۱۳، بند ۱ به شرح زیر اصلاح می شود :

(الف) نقطه (ه) به شرح زیر جایگزین می شود:

(ی) وسایل نقلیه که بطور انحصاری در جزایر یا مناطقی که از بقیه قلمرو ملی جدا شده اند و بیش از ۲ ۳۰۰ کیلومتر مربع مساحتی ندارند که با یک پل، فرم یا تونل باز برای بقیه سرزمین ملی در ارتباط نیستند، کار کنند. وسیله نقلیه، و با کشور عضو دیگری هم مرز نیست؛

(ب) نکات زیر اضافه می شود:

(ج) وسایل نقلیه یا ترکیبی از وسایل نقلیه حامل ماشین آلات ساختمانی برای یک شرکت ساختمانی، تا شعاع ۱۰۰ کیلومتری پایه این شرکت، به شرط آنکه رانندگی وسایل نقلیه فعالیت اصلی راننده را تشکیل ندهد.

(ز) وسایل نقلیه مورد استفاده برای تحویل بتن آماده مخلوط؛

(13) در ماده ۱۴، بند ۲ به شرح زیر است :

2. در موارد اضطراری، کشورهای عضو می توانند در شرایط استثنایی، استثنائی موقت را برای مدت بیشتر از ۳۰ روز اعطا نکنند، که به طور صحیح استدلال شده و بلافاصله به کمیسیون اطلاع داده می شود. کمیسیون بلافاصله این اطلاعات را در یک وب سایت عمومی منتشر می کند.

(14) ماده ۱۵ به شرح زیر جایگزین می شود :

ماده ۱۵

کشورهای عضو اطمینان حاصل می کنند که رانندگان وسایل نقلیه مذکور در بند (الف) ماده ۳ با مقررات ملی اداره می شوند که از نظر زمان رانندگی مجاز و استراحت اجباری و استراحت، محافظت کافی را انجام می دهند. کشورهای عضو باید کمیسیون مربوط به قوانین ملی مربوطه را که برای اینگونه رانندگان اعمال می شود، به کمیسیون اطلاع دهند. ۱

(15) در ماده ۱۶ (۳)، بند (الف) به شرح زیر جایگزین می شود :

(الف) کلیه جزئیات مندرج در بند ۲ را برای حداقل زمانی که روز کنترل و ۵۶ روز قبل را شامل می شود، شامل شود. این اطلاعات باید در فواصل منظم به روز شود، مدت زمان ممکن است بیش از یک ماه نباشد. ۱

(16) در ماده ۱۹، بند ۱ به شرح زیر است:

۱ کشورهای عضو قوانینی را در مورد مجازاتهای اعمال شده در مورد نقض این آیین نامه و آیین نامه (EU) شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ وضع می کنند و کلیه اقدامات لازم را برای اطمینان از اجرای آنها اتخاذ می کنند. این مجازاتها باید با سنگین تخلفات مؤثر و متناسب باشند، همانطور که در پیوست دستورالعمل EC ۲۲/۲۰۰۶ / پارلمان اروپا و شورا (۵) نشان داده شده است، و همچنین منعکس کننده و غیر تبعیض آمیز است. هیچ نقض این آیین نامه و آیین نامه شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ (اتحادیه اروپا) نباید بیش از یک مجازات یا رویه باشد. کشورهای عضو برای ارزیابی تناسب آنها، این قواعد و اقدامات را به همراه روش و معیارهای انتخاب شده در سطح ملی به کمیسیون اطلاع خواهند داد. کشورهای عضو باید بدون تأخیر هر گونه اصلاح بعدی را که بر آنها تأثیر بگذارد، آگاه سازند. کمیسیون باید کشورهای عضو را از آن قوانین و اقدامات و هرگونه اصلاح در آن آگاه کند. کمیسیون اطمینان می دهد که این اطلاعات در یک وب سایت عمومی اختصاصی به تمام زبان های رسمی اتحادیه منتشر شده است، و حاوی اطلاعات دقیقی در مورد مجازات های قابل اجرا در کشورهای عضو است.

(17) ماده ۲۲ به شرح زیر اصلاح شده است:

(الف) بند ۱ به شرح زیر است:

۱ کشورهای عضو با همکاری نزدیک و یکدیگر کار خواهند کرد و کمک های متقابل را بدون تأخیر بیش از پیش به منظور تسهیل در اجرای مداوم این آیین نامه و اجرای مؤثر آن، مطابق با الزامات مندرج در ماده ۸ دستورالعمل ۲۲/۲۰۰۶ ارائه می دهند. ۱ / EC.

(ب) در بند ۲، نکته زیر اضافه شده است:

(ج) سایر اطلاعات خاص، از جمله امتیاز ریسک شرکت، که منجر به عواقب ناشی از رعایت این آیین نامه می شود.

ج (پاراگرافهای زیر درج شده است:

3a به منظور تبادل اطلاعات در چارچوب این آیین نامه، کشورهای عضو از پیوندهایی برای ارتباط بین جامعه ای که طبق ماده ۷ دستورالعمل EC ۲۲/۲۰۰۶ تعیین شده استفاده می کنند.

3b همکاری و همکاری اداری متقابل بصورت رایگان ارائه می شود. ۱

(18) ماده زیر درج شده است:

ماده ۲۳ a

۱. اختیار اتخاذ اقدامات نمایندگی با توجه به شرایط مندرج در این ماده به کمیسیون واگذار می شود.
 ۲. اختیار اتخاذ اقدامات نمایندگی مندرج در ماده ۸ هجده مدت ۵ سال از ۲۰ آگوست ۲۰۲۰ به کمیسیون واگذار می شود.
- کمیسیون باید گزارشی در مورد هیأت قدرت حداکثر نه ماه قبل از پایان دوره پنج ساله تهیه کند. نمایندگی قدرت به طور ضمنی برای دوره هایی با مدت یکسان تمدید می شود، مگر اینکه پارلمان اروپا یا شورا با چنین تمدید مخالفت کنند حداکثر سه ماه قبل از پایان هر دوره.
۳. هیئت قدرت مذکور در ماده ۸ هجده می تواند در هر زمان توسط پارلمان اروپا یا شورا ابطال شود. تصمیم برای ابطال پایان دادن به قدرت نماینده تعیین شده در آن تصمیم پایان می یابد. این کار از روز بعد از انتشار تصمیم در روزنامه رسمی اتحادیه اروپا یا در تاریخ بعدی که در آن مشخص شده است، عملی می شود. اعتبار آن تأثیری در اعتبار هرگونه اعمال تفویض شده ای که قبلاً اعمال شده اند نیست.
 ۴. کمیسیون قبل از اتخاذ یک قانون تفویض شده، با متخصصانی که توسط هر کشور عضو مطابق با اصول مندرج در توافقنامه بین سازمانی در تاریخ ۱۳ آوریل ۲۰۱۶ در زمینه تهیه قانون بهتر (۱۰) تعیین شده، مشورت خواهد کرد.
 ۵. کمیسیون به محض اتخاذ یک عمل تفویض شده، آن را به طور هم زمان به پارلمان اروپا و شورا ابلاغ می کند.
 ۶. عمل نماینده ای که به موجب ماده ۸ هجده تصویب رسیده، فقط در صورتی لازم الاجرا می شود که هیچ اعتراضی از طرف پارلمان اروپا یا شورا در مدت دو ماه از ابلاغ این عمل به پارلمان اروپا و شورا یا اگر قبل از تاریخ انقضاء آن دوره، پارلمان اروپا و شورا هر دو به کمیسیون اطلاع داده اند که آنها مخالفت نخواهند کرد. این دوره به ابتکار پارلمان اروپا یا شورا تا دو ماه تمدید می شود.

(19) در ماده ۲۴، بند ۲ به شرح زیر است:

2' در صورت مراجعه به این بند، ماده ۴ آیین نامه (EU) شماره ۲۰۱۱/۱۸۲ پارلمان اروپا و شورا (۱۰) اعمال می شود.

2a در صورت مراجعه به این بند، ماده ۵ آیین نامه (EU) شماره ۲۰۱۱/۱۸۲ اعمال می شود.

(20) در ماده ۲۵، بند ۲ به شرح زیر است:

2' در موارد ذکر شده در بند (ب) بند ۱، کمیسیون اقدامات اجرایی را با رویکردهای مشترک اتخاذ می کند.

این اقدامات اجرایی مطابق روال معاینه مندرج در ماده ۲۴ (۱۲) اتخاذ می شوند.

آیین نامه (اتحادیه اروپا) شماره ۲۰۱۴/۱۶۵ به شرح زیر اصلاح شده است:

(1) در ماده ۱ (۱)، اولین ماده زیر به شرح زیر است:

این آیین نامه تعهدات و الزامات مربوط به ساخت، نصب، استفاده، آزمایش را تعیین می کند کنترل تاخوگرافهای مورد استفاده در حمل و نقل جاده ای، به منظور تأیید پیروی از مقررات (EC) و 561/2006، مقررات (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۱ (*)، (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۲ (**)، (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۳ (***). از پارلمان اروپا و شورا و دستورالعمل EC ۱۵/۲۰۰۲ / پارلمان اروپا و شورا (****) و بخشنامه های ۶/۹۲ / EEE (*****) و ۱۰۶/۹۲ / EEE (*) (*****) / و در مورد پست کارگران در حمل و نقل جاده ای، بخشنامه های ۷۱/۹۶ (*****) / EC (*****)، 2014/67 / EU (*****) (اتحادیه اروپا) ۱۰۵۷/۲۰۲۰ (*****). پارلمان اروپا و شورا.

(*) آیین نامه (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۱ پارلمان اروپا و شورا در ۲۱ اکتبر ۲۰۰۹ تعیین مقررات مشترک در مورد شرایطی که باید رعایت شود برای دنبال کردن شغل اپراتور حمل و نقل جاده ای و لغو دستورالعمل شورای EC (OJ L 300) 26/96 / EC (OJ L 14.11.2009)، ص ۵۱.

(**) آیین نامه (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۲ پارلمان اروپا و شورا در ۲۱ اکتبر ۲۰۰۹ در قوانین مشترک برای دسترسی به بازار بین المللی حمل و نقل جاده ای (OJ L 300) ۱۴.۱۱.۲۰۰۹، ص ۷۲.

(***) آیین نامه (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۳ پارلمان اروپا و شورا در تاریخ ۲۱ اکتبر ۲۰۰۹ در مورد قوانین مشترک برای دسترسی به بازار بین المللی خدمات دریایی و اتوبوس و اصلاح آیین نامه (EC) شماره 2002/15 / EC (OJ L 300) 26/96 / EC (OJ L 14.11.2009)، ص ۸۸.

(****) بخشنامه 2002/15 / EC پارلمان اروپا و شورا در تاریخ ۱۱ مارس ۲۰۰۲ در مورد ارگان زمان کار افرادی که فعالیت های حمل و نقل جاده ای سیار را انجام می دهند (OJ L 80) 23.3.2002، ص ۳۵.

(*****) بخشنامه 92/6 / EOK شورا در تاریخ ۱۰ فوریه ۱۹۹۲ مبنی بر نصب و استفاده از وسایل محدود کننده سرعت برای دسته های خاصی از وسایل نقلیه موتوری در جامعه (OJ L 57) 2.3.1992، ص ۲۷.

(*****) بخشنامه 92/106 / EOK شورا در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۹۲ مبنی بر ایجاد قوانین مشترک برای انواع خاصی از حمل و نقل ترکیبی کالاها بین کشورهای عضو (OJ L 368) 17.12.1992، ص ۳۸.

(*****) دستورالعمل 96/71 / EC پارلمان اروپا و شورا در ۱۶ دسامبر ۱۹۹۶ در مورد اعزام کارگران در چارچوب ارائه خدمات (OJ L 18) 1.1.1997، ص ۱.

(*****) بخشنامه 2014/67 / اتحادیه اروپا در پارلمان اروپا و شورا در ۱۵ مه ۲۰۱۴ در مورد اجرای دستورالعمل EC 71/96 / در مورد اخراج کارگران در چارچوب مقررات خدمات و اصلاح مقررات (اتحادیه اروپا) شماره ۲۰۱۲/۱۰۲۴ در مورد همکاری های اداری از طریق سیستم اطلاعات بازار داخلی ("آیین نامه (OJ L 159) (IMI") 28.5.2014، ص ۱۱).

(*****) دستورالعمل (اتحادیه اروپا) ۱۰۵۷/۲۰۲۰ پارلمان اروپا و شورا در ۱۵ ژوئیه ۲۰۲۰ برای تنظیم قوانین خاص با توجه به دستورالعمل 71/96 / EC و دستورالعمل 67/2014 / EU برای ارسال رانندگان در بخش حمل و نقل جاده ای و اصلاح دستورالعمل EC 2006/22 / در مورد الزامات اجرای قانون و مقررات (EU) شماره 2012/1024 (OJ L 249) 20.12.2012، ص ۳۹.

(2) در ماده ۲، بند ۴ به شرح زیر است:

4. حداکثر سه سال از پایان سال لازم الاجرا شدن مقررات تفصیلی ذکر شده در بند دوم ماده ۱۱، دسته بندیهای زیر از وسایل نقلیه

که در یک کشور عضو غیر از کشور عضو ثبت نام خود فعالیت می کنند، قرار دارند. یک تاکوگراف هوشمند مطابق در مواد ۸، ۹ و ۱۰

این آیین نامه ارائه شده است:

(الف) وسایل نقلیه مجهز به تاکوگراف آنالوگ؛

(ب) وسایل نقلیه مجهز به تاخوگرافی دیجیتال که مطابق با مشخصات موجود در ضمیمه IB مقررات (EOK) شماره ۸۵/۳۸۲۱ قابل اجرا تا ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۱ است.

(ج) وسایل نقلیه مجهز به تاکوگراف دیجیتال که مطابق با مشخصات مندرج در ضمیمه IB مقررات (EOK) شماره ۸۵/۳۸۲۱ قابل اجرا از ۱ اکتبر ۲۰۱۱ است و.

(د) وسایل نقلیه مجهز به تاخوگرافی دیجیتال که مطابق با مشخصات موجود در ضمیمه IB مقررات (EOK) شماره ۸۵/۳۸۲۱ قابل اجرا از ۱ اکتبر ۲۰۱۲ است.

48 حداکثر چهار سال پس از لازم الاجرا شدن مفاد مفصل مندرج در بند دوم ماده ۱۱ ، وسایل نقلیه ای که دارای تاخوگرافی هوشمند مطابق با ضمیمه IC آیین نامه کمیسیون (*) 2016/799 (EU) imple mentting هستند ، کار می کنند. در یک کشور عضو به غیر از کشور عضو ثبت نام آنها مطابق ماده ۸ ، ۹ و ۱۰ آیین نامه دارای یک تاکوگراف هوشمند است.

(3) در ماده ۴ (۲) ، پس از چهارمین مورد ، موارد زیر درج شده است :

- از ظرفیت حافظه کافی برای ذخیره کلیه داده های مورد نیاز طبق آیین نامه برخوردار است.۱

(4) ماده ۷ به شرح زیر است :

ماده ۷

حفاظت از داده ها

۱. کشورهای عضو اطمینان می دهند که پردازش داده های شخصی در چارچوب این آیین نامه صرفاً به منظور تأیید پیروی از این آیین نامه و با آیین نامه (EC) شماره 561/2006 ، (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۱ ، (EC) (نجم می شود) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۲ ، (EC) شماره ۲۰۰۹/۱۰۷۳ ، بخشنامه های ۲۰۱۴/۸۷ / EC ، EEC ۶/۹۲ / و EEE ۱۰۶/۹۲ / و در مورد ارسال کارگران در حمل و نقل جاده ای ، بخشنامه ۲۰۱۴/۸۷ / EC / ۲۰۲۰/۱۰۵۷ (EU) .

۲. کشورهای عضو به ویژه باید اطمینان حاصل کنند که داده های شخصی در برابر استفاده های غیر از مواردی که به اقدامات قانونی اتحادیه مندرج در بند ۱ در رابطه با:

(الف) استفاده از یک سیستم ماهواره ای ناوبری جهانی (GNSS) برای ضبط داده های موقعیت مکانی که در ماده ۸ به آن اشاره شده است .

(ب) استفاده از ارتباط از راه دور برای اهداف کنترلی که در ماده ۹ به آن اشاره شده است ، استفاده از تاکوگرافها با رابط کاربردی در ماده ۱۰ ، تبادل اطلاعاتی در مورد کارتهای درایور ، که در ماده ۳۱ و به ویژه به آن اشاره شده است . هرگونه تبادل مرزی از چنین داده هایی با کشورهای ثالث و .

(ج) نگهداری سوابق توسط شرکتهای حمل و نقل طبق ماده ۳۳ .

۳. تاخوگرافهای دیجیتالی باید به گونه ای طراحی شوند که از حفظ حریم خصوصی اطمینان حاصل شود . فقط داده های لازم برای اهداف ذکر شده در بند ۱ پردازش می شوند .

۴. صاحبان وسایل نقلیه ، شرکتهای حمل و نقل و هر نهاد مربوطه ، در صورت لزوم ، مقررات مربوطه به حمایت از داده های شخصی را رعایت می کنند. ۱

(5) در ماده ۸ ، بند ۱ به شرح زیر است:

۱ به منظور تسهیل در تأیید پیروی از مقررات مربوطه ، موقعیت وسیله نقلیه باید به طور خودکار در نقاط زیر یا در نزدیکترین نقطه به مکانهایی که سیگنال ماهواره ای در دسترس است ثبت شود:

محفل شروع دوره کاری روزانه ،

هر بار که وسیله نقلیه از مرز یک کشور عضو عبور کند ،

هر بار وسیله نقلیه فعالیتهای پارگیری یا تخلیه را انجام می دهد ،

هر سه ساعت زمان رانندگی انباشته، و

محفل پایان دوره کاری روزانه.

به منظور تسهیل در تأیید تطابق توسط مقامات کنترل ، تاکوگراف هوشمند همچنین طبق اینکه طبق مقررات (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ مورد نیاز است ، آیا این وسیله نقلیه را برای حمل کالا یا مسافر کار کرده است ، ثبت می کند.

برای این اهداف ، وسایل نقلیه ثبت شده برای اولین بار ۳۶ ماه پس از شروع به کار مفاد مفصل مندرج در بند اول ماده ۱۱ باید دارای یک تاگواگراف متصل به یک سرویس موقعیت یابی بر اساس سیستم ناوبری ماهواره ای باشند.

با این وجود ، ضبط مرزی و فعالیت های اضافی ذکر شده در قسمت های دوم و سوم بند اول و زیرمجموع دوم مربوط به وسایل نقلیه ای است که برای اولین بار بیش از دو سال پس از دو سال در یک کشور عضو ثبت نام کرده اند. لازم به ذکر است که مفاد مفصلی که در بند دوم ماده ۱۱ ذکر شده است را به مرحله اجرا درآورد ، بدون اینکه به تعهد به جابجایی وسایل نقلیه بعداً مطابق با ماده ۳ (۴) (مجهز شود).

(۵) ماده ۹ به شرح زیر اصلاح می شود:

(الف) بند ۲ به شرح زیر است:

۲ سه سال پس از لازم الاجرا شدن مفاد تفصیلی مذکور در بند دوم ماده ۱۱ ، کشورهای عضو باید مراتب کنترل خود را تا حد مناسب با تجهیزات ردیابی اولیه از راه دور لازم برای اجازه به برقراری ارتباط داده های مذکور در این ماده مجهز کنند. شرایط و استراتژی های خاص اجرای آنها را در نظر بگیرید. تا آن زمان ، کشورهای عضو ممکن است تصمیم بگیرند که آیا مقامات کنترل خود را به چنین تجهیزاتی از راه دور مجهز کنند. "

(ب) بند ۳ به شرح زیر است:

۳ ارتباطات ذکر شده در بند ۱ فقط در صورت درخواست تجهیزات مربوطه توسط مقامات کنترل با تاخوگراف برقرار می شود. باید از صحت اطلاعات و مجوز تجهیزات ضبط و کنترل اطمینان حاصل شود. دسترسی به داده های ابلاغ شده محدود به مقامات کنترل مجاز به بررسی موارد نقض اقدامات حقوقی اتحادیه مذکور در ماده ۷ (۱) ، و این آیین نامه و کارگاهها خواهد بود تا آنجا که لازم است عملکرد صحیح عملکرد را بررسی کنند. تاخوگراف ۱.

(ج) در بند ۴ به حالت زیر اضافه شده است: - " حداکثر زمان رانندگی. "

(۷) در ماده ۱۰ بند زیر اضافه شده است :

"نمودارهای وسایل نقلیه ثبت شده برای اولین بار در یک کشور عضو بیش از دو سال پس از شروع به کار مقررات تفصیلی ذکر شده در بند دوم ماده ۱۱ باید به رابط کاربری مندرج در بند ۱ مجهز شوند."

(۸) ماده ۱۱ به شرح زیر اصلاح می شود :

(الف) بند اول به شرح زیر جایگزین می شود :

"به منظور اطمینان از رعایت نگاشتهای هوشمند با اصول و الزامات مندرج در این آیین نامه ، کمیسیون با اجرای اقدامات ، مفاد لازم را برای استفاده یکنواخت از مواد ۸ ، ۹ و ۱۰ اتخاذ می کند ، به استثنای مواردی که ضبط داده های اضافی توسط تاخوگراف را فراهم می کند.

تا ۲۱ اگوست ۲۰۲۱ ، کمیسیون کمیسیون اقدامات اجرایی را در نظر خواهد گرفت که مقررات مفصلی برای کاربرد یکنواخت تعهد به ضبط و ذخیره داده های مربوط به هرگونه گذرگاه مرزی از وسیله نقلیه و فعالیت های مذکور در بند دوم و سوم زیر بند اول ماده ۸ (۱) و در زیر بند دوم ماده ۸ (۱)

تا 21 فوریه ۲۰۲۲، کمیسیون کمیسیون اقدامات اجرایی را اتخاذ خواهد کرد که مقررات مفصلی را برای استفاده یکسان از قوانین در مورد الزامات داده ها و کارکردها، از جمله مواد ۸، ۹ و ۱۰ این آیین نامه و نصب تکوگراف برای وسایل نقلیه مذکور در بند (الف) ماده ۲ (۱) آیین نامه (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱.

این اقدامات اجرایی مطابق روال معاینه مندرج در ماده ۴۲ (۳) اتخاذ می شود.

(ب) در بند دوم، عبارت مقدماتی به شرح زیر جایگزین می شود :

"مفاد مفصل مندرج در بندهای اول، دوم و سوم این مقاله باید:"

(9) در ماده ۲۲، بند ۵، بندهای سوم و چهارم به ترتیب زیر جایگزین می شود :

مهراهای حذف شده یا شکسته شده باید بدون تأخیر ناخواسته و حداکثر ظرف مدت هفت روز پس از حذف یا شکستن آنها، توسط یک مهندس مصوب یا کارگاه جایگزین شود. هنگامی که مهر و موم ها برای اهداف کنترل برداشته شده و یا شکسته شده اند، می توان آنها را با یک مأمور کنترل مجهز به تجهیزات آب بندی و یک علامت ویژه منحصر به فرد بدون تأخیر ناچیز جایگزین کرد.

هنگامی که یک مأمور کنترل مهر و موم را برداشته، کارت کنترل را باید از لحظه برداشتن مهر تا زمان اتمام بازرسی در تاخوگراف وارد کنید، از جمله در مورد قرار دادن یک مهر و موم جدید. مأمور کنترل باید بهیچ وجه کتبی یا حداقل اطلاعات زیر صادر کند:

- شماره شناسایی وسیله نقلیه،

- نام افسر،

- مرجع کنترل و کشور عضو،

- شماره کارت کنترل،

- تعداد مهر و موم شده برداشته شده،

- تاریخ و زمان برداشتن مهر و موم،

- تعداد مهر جدید، که در آن مأمور کنترل مهر جدیدی قرار داده است.

قبل از تعویض مهر و موم ها، یک بررسی و کالیبراسیون tachograph توسط یک کارگاه تصویب شده انجام می شود، به استثنای جایی که یک مهر و موم برای اهداف کنترل برداشته شده یا شکسته شده است و یک مأمور کنترل جایگزین شده است."

(10) در ماده ۲۶، بند زیر درج شده است :

7a در صورت لزوم برای رعایت مشخصات فنی مربوطه، مرجع صالح کشور عضو صادرکننده ممکن است راننده را برای تعویض کارت راننده با کارت جدید بخواهد."

(11) ماده ۳۴ به شرح زیر اصلاح می شود:

(الف) بند ۱ به شرح زیر است:

1 رانندگان باید از لحظه سوار شدن وسیله نقلیه، از برگه ضبط یا کارتهای راننده که در آن رانندگی می کنند استفاده کنند. برگه ضبط یا کارت راننده قبل از پایان دوره کاری روزانه پس گرفته نمی شود، مگر اینکه برداشت آن به طور دیگری مجاز باشد یا برای ورود به نماد کشور پس از عبور از یک مرز ضروری است. هیچ برگه ضبط یا کارت درایور نمی تواند مورد استفاده قرار گیرد برای پوشاندن یک دوره طولانی تر از مدت زمانی که در نظر گرفته شده است."

(ب) در بند ۵، بند (ب) به شرح زیر اصلاح می شود :

(الف) نقطه (IV) به شرح زیر جایگزین می شود :

"(IV) در زیر علامت : استراحت ، استراحت ، مرخصی سالانه یا مرخصی بیمار؛"

(ب) نکته زیر اضافه شده است :

"(V)

زیر علامت "کشتی / قطار" : علاوه بر علامت طبق ماده ۹ مقررات (EC) شماره ۲۰۰۶/۵۶۱ ؛"

مدت زمان استراحت در کشتی یا قطار

(ج) در بند ۶، نکته زیر اضافه شده است.

(ج) نماد کشورهایی که دوره کار روزانه در آن آغاز و به پایان رسیده است ، راننده همچنین باید وارد سمبل کشوری شود که راننده پس از عبور از مرز یک کشور عضو در ابتدای اولین توقف راننده در آن کشور عضو ، وارد آن می شود . اولین توقف باید در نزدیکترین محل توقف ممکن در یا بعد از مرز انجام شود . اگر عبور مرز یک کشور عضو روی یک کشتی یا قطار انجام شود ، راننده باید در بندر یا ایستگاه ورود به نماد کشور وارد شود ."

(د) بند ۷ به شرح زیر است :

7 راننده باید نماد کشورهای را که در آن دوره کاری روزانه آغاز و به پایان رسیده است ، در تاخوگراف دیجیتال وارد کند.

از 2 فوریه ۲۰۲۲ راننده همچنین باید وارد سمبل کشوری شود که راننده پس از عبور از مرز یک کشور عضو در ابتدای اولین توقف راننده در آن کشور عضو ، وارد آن شود . اولین توقف باید در نزدیکترین محل توقف ممکن در یا بعد از مرز انجام شود . در جایی که عبور مرز یک کشور عضو در یک کشتی یا قطار انجام شود ، راننده باید در بندر یا ایستگاه ورود به نماد کشور وارد شود.

کشورهای عضو ممکن است رانندگان وسایل نقلیه که درگیر عملیات حمل و نقل در داخل قلمرو خود هستند ، مشخصات جغرافیایی دقیق تر را به نماد کشور اضافه کنند ، مشروط بر اینکه آن کشورها قبل از اول آوریل ۱۹۹۸ ، آن مشخصات جغرافیایی دقیق را به کمیسیون اطلاع دهند.

در صورتی که تاخوگراف به طور خودکار داده های محل را مطابق با ماده ۸ ضبط کند ، لازم نیست که درایورها اطلاعات مورد اشاره در قسمت اول را وارد کنند. ؛

(12) ماده ۳۶ به شرح زیر اصلاح می شود :

(الف) بند ۱ به شرح زیر اصلاح می شود :

(i) نقطه (i) به شرح زیر جایگزین می شود :

(i) برگه ضبط برای روز جاری و ۵۶ روز قبل ؛

(ii) نکته (iii) به شرح زیر جایگزین می شود :

(iii) هرگونه سوابق دستی و چاپی که در طول روز جاری و ۵۶ روز قبل ساخته شده است ؛

(ب) در بند ۲ ، نقطه (ب) به شرح زیر است

(ii) هرگونه سوابق دستی و چاپی که در طول روز جاری و ۵۶ روز قبل ایجاد شده باشد " .

ماده ۳

این آیین نامه از بیستمین روز پس از انتشار آن در روزنامه رسمی اتحادیه اروپا لازم الاجرا خواهد بود .

اما ، بند (۱۵) ماده ۱ و نقطه (۱۲) ماده ۲ از ۳۱ دسامبر ۲۰۲۴ اعمال می شود.

این آیین نامه به طور کلی لازم الاجرا است و به طور مستقیم در کلیه کشورهای عضو قابل اجرا است.

انجام شده در بروکسل ، ۱۵ ژوئیه ۲۰۲۰.

برای پارلمان اروپا

رئیس جمهور

DM SASSOLI

برای شورا

رئیس جمهور

J. KLOECKNER