



**DECYZJA nr 2/2025 WSPÓLNEGO KOMITETU USTANOWIONEGO NA MOCY UMOWY MIĘDZY
UNIĄ EUROPEJSKĄ A UKRAINĄ W SPRAWIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW**

z dnia 17 stycznia 2025 r.

**w kwestii uznawania inteligentnych tachografów do celów egzekwowania Umowy oraz świadczenia
przez Komisję Europejską usług certyfikacji inteligentnych tachografów na rzecz Ukrainy
[2025/409]**

WSPÓLNY KOMITET,

uwzględniając Umowę między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją nr 1/2023 ⁽²⁾ Wspólny Komitet przyjął swój regulamin wewnętrzny.
- (2) Zgodnie z art. 7 Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów (zwanej dalej „Umową”), ustanowiony w ust. 1 tego artykułu Wspólny Komitet prowadzi okresowe przeglądy funkcjonowania Umowy w świetle jej celów i może przyjmować decyzje w tym względzie.
- (3) Od 2019 r. pojazdy zarejestrowane w Unii mają być wyposażane w inteligentne tachografy spełniające wymogi rozdziału II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽³⁾, natomiast od 2010 r. pojazdy wykonujące międzynarodowe przewozy drogowo zarejestrowane w Ukrainie mają być wyposażane w tachografy cyfrowe spełniające wymogi Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo ⁽⁴⁾ („AETR”).
- (4) W porównaniu z tachografem cyfrowym, inteligentny tachograf posiada kluczowe dodatkowe funkcje określone w art. 8, 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, które umożliwią lepsze egzekwowanie Umowy. Zapisywanie położenia pojazdu umożliwi lepsze egzekwowanie art. 4 Umowy, natomiast zdolność wczesnego zdalnego wykrywania możliwych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia umożliwi lepsze egzekwowanie art. 5D ust. 2 lit. c) pkt (ii) Umowy.
- (5) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Umowy w świetle jej celów, powinna ona umożliwiać przewoźnikom drogowym towarów stosowanie bardziej skutecznych urządzeń kontroli niż tachografy cyfrowe przewidziane w AETR, ponieważ brak takiego zapisu mógłby ograniczyć skuteczność egzekwowania Umowy przez właściwe organy.
- (6) Bardziej szczegółowe zapisy tachografu dostarczane przez inteligentne tachografy mogłyby zatem znacznie usprawnić wdrażanie Umowy dzięki dopuszczeniu korzystania z takich zapisów na podstawie jej art. 5B ust. 4.

⁽¹⁾ Dz.U. UE L 179 z 6.7.2022, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1158/oj.

⁽²⁾ Decyzja nr 1/2023 Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 16 marca 2023 r. dotycząca przyjęcia regulaminu wewnętrznego (Dz.U. UE L 123 z 8.5.2023, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/928/oj>).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. UE L 60 z 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁽⁴⁾ Dz.U. WE L 95 z 8.4.1978, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.

- (7) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Umowy w świetle jej celów, należy zatem zezwolić na instalowanie i użytkowanie w Unii i w Ukrainie inteligentnych tachografów spełniających odpowiednie wymogi rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 ⁽⁵⁾ w pojazdach wykonujących przewozy na podstawie Umowy. Nie uniemożliwia to jednak pojazdom wykonującym przewozy na podstawie Umowy dalszego korzystania z tachografów cyfrowych zgodnie z AETR.
- (8) Komisja Europejska powinna być odpowiedzialna za zapewnienie Ukrainie niezbędnych certyfikatów i kluczy do rozwoju infrastruktury inteligentnych tachografów. Ukraina powinna zatem uznać rolę Komisji Europejskiej w funkcjonowaniu systemu inteligentnych tachografów,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej decyzji stosuje się następujące definicje:

- 1) „tachograf” oznacza urządzenie przeznaczone do instalowania w pojazdach w celu automatycznego lub półautomatycznego wyświetlania, rejestrowania, drukowania, przechowywania i wysyłania szczegółowych danych dotyczących ruchu, w tym prędkości takich pojazdów i danych dotyczących pewnych okresów aktywności osób kierujących tymi pojazdami;
- 2) „inteligentny tachograf” oznacza tachograf cyfrowy spełniający następujące wymogi:
 - a) automatyczne zapisywanie położenia pojazdu w pewnych punktach podczas dziennego okresu pracy, zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
 - b) wczesne zdalne wykrywanie możliwych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia, zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
 - c) posiadanie interfejsu do inteligentnych systemów transportowych, zgodnie z art. 10 rozporządzenia (UE) nr 165/2014; oraz
 - d) zgodność ze specyfikacjami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2016/799 z następującymi dostosowaniami:
 - (i) „państwo członkowskie” należy rozumieć jako „państwo członkowskie Unii Europejskiej i Ukraina”;
 - (ii) do celów podsekcji 4.1 załącznika IC pkt 229 znakiem wyróżniającym dla Ukrainy jest „UA”.

Artykuł 2

Użytkowanie inteligentnych tachografów

Pojazdy zarejestrowane w Unii i w Ukrainie wyposażone w inteligentne tachografy mogą być wykorzystywane do wykonywania przewozów, o których mowa w art. 4 Umowy.

Artykuł 3

Homologacja typu inteligentnych tachografów i certyfikacja głównego organu certyfikacji

1. Homologacja typu inteligentnych tachografów odbywa się zgodnie z procedurą określoną w rozdziale III rozporządzenia (UE) nr 165/2014 z następującymi dostosowaniami:

„państwo członkowskie” należy rozumieć jako „państwo członkowskie Unii Europejskiej i Ukraina”.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. UE L 39 z 26.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

2. Ukraina uznaje, że świadectwo interoperacyjności wydane zgodnie z art. 12 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jest wydawane przez jedno laboratorium w imieniu i na odpowiedzialność Komisji Europejskiej.
3. Ukraina uznaje, że Komisja Europejska działa jako Główny Europejski Organ Certyfikacji (ERCA) w ramach określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/799.
4. Komisja Europejska dostarcza właściwym organom Ukrainy materiały kryptograficzne do celów wydawania kart do tachografów kierowcom, warsztatom, przedsiębiorstwom i organom kontroli, zgodnie z polityką certyfikacji ERCA i polityką certyfikacji Ukrainy.

Artykuł 4

Instalacja, przeglądy, użytkowanie urządzeń i egzekwowanie przepisów

Przepisy rozdziałów IV–VI i art. 38 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stosuje się z następującymi dostosowaniami:

„państwo członkowskie” należy rozumieć jako „państwo członkowskie Unii Europejskiej i Ukraina”.

Artykuł 5

Wejście w życie

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 stycznia 2025 r.

W imieniu Komisji Mieszanej
Współprzewodniczący
Oleksii KULEBA
Kristian SCHMIDT