

I

(Legislatívne akty)

NARIADENIA

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 165/2014

zo 4. februára 2014

o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽²⁾,

keďže:

(1) V nariadení Rady (EHS) č. 3821/85 ⁽³⁾ sa stanovujú opatrenia týkajúce sa konštrukcie, inštalácie, používania

a skúšania tachografov. Nariadenie bolo pri rôznych príležitostiach podstatne zmenené a doplnené. Jeho hlavné ustanovenia by sa preto mali zjednodušiť a reštrukturalizovať, aby sa zabezpečila väčšia zrozumiteľnosť.

(2) Skúsenosti ukázali, že s cieľom zabezpečiť efektívnosť a účinnosť systému tachografov by sa určité technické prvky a kontrolné postupy mali zdokonaľiť.

(3) Na niektoré vozidlá sa uplatňuje výnimka z ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁴⁾. Aby sa zabezpečila súdržnosť, malo by tiež byť možné vyňať tieto vozidlá z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

(4) Tachografy by sa mali nainštalovať vo vozidlách, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006. Určité vozidlá by sa mali vyňať z rozsahu uvedeného nariadenia, aby sa zabezpečila určitá flexibilita najmä pre vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce, a to iba v okruhu 100 km od základne podniku pod podmienkou, že vedenie takýchto vozidiel nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča. S cieľom zabezpečiť súdržnosť medzi príslušnými výnimkami stanovenými v nariadení (ES) č. 561/2006 a znížiť administratívnu záťaž dopravných podnikov pri rešpektovaní cieľov uvedeného nariadenia by sa určité maximálne prípustné vzdialenosti ustanovené v týchto výnimkách mali zrevidovať.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 43, 15.2.2012, s. 79.

⁽²⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 3. júla 2012 (Ú. v. EÚ C 349 E, 29.11.2013, s. 105) a pozícia Rady v prvom čítaní z 15. novembra 2013 (Ú. v. EÚ C 360, 10.12.2013, s. 66). Pozícia Európskeho parlamentu z 15. januára 2014 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

⁽³⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (5) Komisia zváži predĺženie doby platnosti adaptéra pre vozidlá kategórie M1 a N1 do roku 2015 a dovtedy podrobnejšie zváži aj dlhodobé riešenie pre vozidlá kategórie M1 a N1.
- (6) Komisia by mala zvážiť zabudovanie snímačov hmotnosti do ťažkých nákladných vozidiel a mala by posúdiť potenciál snímačov hmotnosti v súvislosti s ich prínosom k zlepšeniu dodržiavania právnych predpisov o cestnej doprave.
- (7) Používanie tachografov napojených na globálny navigačný satelitný systém je vhodný a nákladovo efektívny prostriedok na automatické zaznamenávanie polohy vozidla na určitých miestach počas dennej pracovnej doby s cieľom podporiť kontrolných úradníkov počas kontrol, a preto by sa malo zaviesť.
- (8) Keďže Súdny dvor vo svojom rozhodnutí vo veci C-394/92, *Michielsen and Geybels Transport Service* ⁽¹⁾, poskytol vymedzenie pojmu „denná pracovná doba“, kontrolné orgány by mali vykladať ustanovenia tohto nariadenia podľa toho vymedzenia. „Denná pracovná doba“ sa začína, keď vodič zapne tachograf po týždennom alebo dennom odpočinku, alebo ak je denný odpočinok rozdelený na viacero častí, po odpočinku trvajúcom aspoň deväť hodín. Končí sa na začiatku denného odpočinku, alebo ak je denný odpočinok rozdelený na viacero častí, na začiatku odpočinku trvajúceho nepretržite aspoň deväť hodín.
- (9) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽²⁾ sa požaduje, aby členské štáty vykonali minimálny počet kontrol na cestách. Dialková komunikácia medzi tachografom a kontrolnými orgánmi na účely cestnej kontroly uľahčuje cieľové cestné kontroly a umožňuje znížiť administratívnu záťaž vytváranú náhodnými kontrolami dopravných podnikov, a preto by sa mala zaviesť.
- (10) Inteligentné dopravné systémy (Intelligent transport systems – ITS) môžu pomôcť v plnení úloh, pred ktorými stojí európska dopravná politika, ako je zvýšenie objemu cestnej dopravy a jej preťaženie a rast spotreby energie. Preto by sa mali zaistiť štandardizované rozhrania v tachografoch, aby sa zabezpečila ich interoperabilita s aplikáciami ITS.
- (11) Hlavná pozornosť by sa mala venovať vývoju aplikácií, ktoré pomôžu vodičom interpretovať údaje zaznamenané v tachografoch, aby mohli dodržiavať právne predpisy v sociálnej oblasti.
- (12) Bezpečnosť tachografu a jeho systém sú dôležité na zabezpečenie vytvárania dôveryhodných údajov. Výrobcovia by preto mali navrhovať, skúšať a neustále preskúmať tachograf počas jeho celého životného cyklu s cieľom zistiť a zmierniť ohrozenie bezpečnosti a predchádzať mu.
- (13) Skúšky tachografu v teréne, ktorý ešte nebol typovo schválený, umožňujú skúšať zariadenie v reálnych životných situáciách pred jeho všeobecným zavedením, a tým dávajú možnosť rýchlejších zlepšení. Skúšky v teréne by preto mali byť povolené pod podmienkou, že účasť na nich a dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006 sa efektívne monitoruje a kontroluje.
- (14) Vzhľadom na význam zachovania čo najvyššej úrovne bezpečnosti by mal bezpečnostné osvedčenia vydávať certifikačný orgán uznaný riadiacim výborom v rámci dohody skupiny vysokých úradníkov pre bezpečnosť informačných systémov (SOG-IS) o vzájomnom uznávaní osvedčení o hodnotení bezpečnosti informačných technológií.
- V kontexte medzinárodných vzťahov s tretími krajinami by Komisia nemala uznať certifikačný orgán na účely tohto nariadenia, ak neposkytuje rovnocenné podmienky hodnotenia bezpečnosti, ako predpisuje dohoda o vzájomnom uznávaní. V tejto súvislosti by sa malo vychádzať z odporúčania riadiaceho výboru.
- (15) Montážne firmy a dielne hrajú dôležitú úlohu v bezpečnosti tachografov. Z tohto dôvodu je vhodné stanoviť minimálne požiadavky týkajúce sa ich spoľahlivosti, schvaľovania a auditu. Členské štáty by okrem toho mali prijať príslušné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa predchádzalo konfliktom záujmov medzi montážnymi firmami alebo dielňami a dopravnými podnikmi. Nič v tomto nariadení nebráni členským štátom, aby svoje schvaľovanie, kontrolu a certifikáciu zabezpečovali prostredníctvom postupov ustanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽³⁾, za predpokladu, že budú splnené minimálne kritériá stanovené v tomto nariadení.
- (16) S cieľom zabezpečiť efektívnejší dohľad nad kartami vodičov a ich kontrolu a uľahčiť úlohy kontrolných úradníkov by sa mali zriadiť vnútroštátne elektronické registre a malo by sa zaistiť ich vzájomné prepojenie.

⁽¹⁾ Zb. 1994, s. I-2497.

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽³⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (17) Pri kontrole jedinečnosti kariet vodiča by členské štáty mali používať postupy, aké sa uvádzajú napríklad v odporúčaní Komisie 2010/19/EÚ ⁽¹⁾.
- (18) Mala by sa zväziť osobitná situácia, pri ktorej by členský štát mal mať možnosť udeliť vodičovi, ktorý nemá zvyčajné bydlisko v členskom štáte alebo v krajine, ktorá je zmluvnou stranou Európskej dohody o práci posádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave z 1. júla 1970 (ďalej len „dohoda AETR“), dočasnú kartu vodiča, ktorej platnosť sa nedá obnoviť. Dotknuté členské štáty v týchto prípadoch v plnej miere uplatňujú príslušné opatrenia tohto nariadenia.
- (19) Okrem toho by malo byť pre členský štát možné vydať kartu vodiča vodičom, ktorí majú bydlisko na jeho území, dokonca aj v prípade, keď sa zmluvy nevzťahujú na určité časti tohto územia. Dotknuté členské štáty v týchto prípadoch v plnej miere uplatňujú príslušné ustanovenia tohto nariadenia.
- (20) Kontrolní úradníci stoja pred trvalými úlohami vyplývajúcimi zo zmien v tachografoch a nových metód manipulácie. Aby sa zabezpečila efektívnejšia kontrola a zvýšila harmonizácia kontrolných prístupov v celej Únii, mala by sa prijať spoločná metodika pre počiatočnú a priebežnú odbornú prípravu kontrolných úradníkov.
- (21) Zaznamenávanie údajov tachografom, ako aj rozvoj technológií na zaznamenávanie údajov o polohe, diaľková komunikácia a rozhranie s ITS budú spojené so spracovaním osobných údajov. Z toho dôvodu sa uplatňujú relevantné právne predpisy Únie, najmä tie, ktoré sú ustanovené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES ⁽²⁾ a smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES ⁽³⁾.
- (22) S cieľom umožniť spravodlivú súťaž v súvislosti s vývojom aplikácií týkajúcich sa tachografov by práva a patenty v oblasti duševného vlastníctva týkajúce sa prenosu údajov do tachografov alebo z nich mali byť dostupné pre všetkých bez toho, aby sa za ne vyberali licenčné poplatky.
- (23) Kde je to vhodné, údaje vymieňané počas komunikácie s kontrolnými orgánmi v členských štátoch by mali byť v súlade s príslušnými medzinárodnými normami, ako je súbor noriem týkajúcich sa vyhradenej komunikácie s krátkym dosahom stanovený Európskym výborom pre normalizáciu.
- (24) S cieľom zabezpečiť spravodlivú súťaž na trhu medzinárodnej cestnej dopravy a poslať vodičom a dopravným podnikom jasný signál by členské štáty mali zaviesť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné sankcie v súlade s kategóriami porušení ustanovenými v smernici 2006/22/ES bez toho, aby bola dotknutá zásada subsidiarity.
- (25) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa výber vozidiel určených na inšpekciu uskutočňoval bez diskriminácie z dôvodov štátnej príslušnosti vodiča alebo štátu, v ktorom je úžitkové vozidlo evidované alebo uvedené do prevádzky.
- (26) V záujme jasného, účinného, primeraného a jednotného vykonávania predpisov v sociálnej oblasti v cestnej doprave by orgány v členských štátoch mali uplatňovať tieto predpisy jednotne.
- (27) Každý členský štát by mal informovať Komisiu o akýchkoľvek svojich zisteniach v súvislosti s dostupnosťou falošných nástrojov alebo inštalácií na účely manipulácie tachografu, a to aj na internete, a Komisia by mala o týchto zisteniach informovať všetky ostatné členské štáty.
- (28) Komisia by mala pokračovať v prevádzkovaní internetovej asistenčnej služby, ktorá umožňuje vodičom, dopravným podnikom, kontrolným orgánom a schváleným montážnym firmám, dielňam a výrobcam vozidiel predložiť otázky a problémy týkajúce sa digitálnych tachografov, a to aj v súvislosti s novými druhmi manipulácie alebo podvodu.
- (29) Úpravami dohody AETR sa používanie digitálneho tachografu stalo povinné vo vozidlách evidovaných v tretích krajinách, ktoré sú signatármi dohody AETR. Keďže týchto krajín sa priamo dotýkajú zmeny tachografu zavedené týmto nariadením, mali by mať možnosť zapojiť sa do rozhovorov o technických otázkach vrátane systému výmeny informácií o kartách vodičov alebo o dielenských kartách. Malo by sa preto zriadiť fórum pre tachografy.
-
- ⁽¹⁾ Odporúčanie Komisie 2010/19/EÚ z 13. januára 2010 o bezpečnej výmene elektronických údajov medzi členskými štátmi (Ú. v. EÚ L 9, 14.1.2010, s. 10).
- ⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov (Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31).
- ⁽³⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002 týkajúca sa spracovávaní osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37).

- (30) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o požiadavky, zobrazovanie a výstražné funkcie a typové schválenie tachografov, ako aj podrobné ustanovenia o inteligentných tachografoch, postupoch, ktoré sa majú dodržiavať pri vykonávaní skúšok v teréne, a tlačivách, ktoré sa majú použiť pri monitorovaní takýchto skúšok, o štandardnom tlačive na písomné vyhlásenie, v ktorom sa uvedú dôvody odstránenia pečate, o spoločných postupoch a špecifikáciách potrebných na prepojenie elektronických registrov a o metodike určujúcej obsah počítačovej a priebežnej odbornej prípravy kontrolných úradníkov. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (31) Vykonávacie akty prijaté na účely tohto nariadenia, ktorými sa nahradia ustanovenia prílohy IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, a iné vykonávacie opatrenia by sa mali začať uplatňovať do 2. marca 2016. Ak sa však z nejakého dôvodu tieto vykonávacie akty neprijmú načas, mala by sa potrebná kontinuita zabezpečiť prechodnými opatreniami.
- (32) Komisia by vykonávacie akty, na ktoré sa odkazuje v tomto nariadení, nemala prijímať v prípadoch, keď výbor, na ktorý sa odkazuje v tomto nariadení, nevydá stanovisko k návrhu vykonávacieho aktu, ktorý predložila Komisia.
- (33) V kontexte uplatňovania dohody AETR by sa odkazy na nariadenie (EHS) č. 3821/85 mali považovať za odkazy na toto nariadenie. Únia zváži príslušné kroky, ktoré sa majú prijať v rámci Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov s cieľom zabezpečiť potrebný súlad medzi týmto nariadením a dohodou AETR.
- (34) V súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ⁽²⁾ sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý 5. októbra 2011 vydal svoje stanovisko ⁽³⁾.
- (35) Nariadenie (EHS) č. 3821/85 by sa preto malo zrušiť,

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov (Ú. v. ES L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 37, 10.2.2012, s. 6.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

ZÁSADY, ROZSAH PÔSOBNOSTI A POŽIADAVKY

Článok 1

Predmet úpravy a zásady

1. Týmto nariadením sa ustanovujú povinnosti a požiadavky v súvislosti s konštrukciou, inštaláciou, používaním, skúšaním a kontrolou tachografov používaných v cestnej doprave s cieľom overiť dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006, smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES ⁽⁴⁾ a smernice Rady 92/6/EHS ⁽⁵⁾.

Tachografy spĺňajú, pokiaľ ide o ich konštrukciu, inštaláciu, používanie a skúšanie, požiadavky tohto nariadenia.

2. Týmto nariadením sa ustanovujú podmienky a požiadavky, na základe ktorých sa informácie a údaje, okrem osobných údajov, zaznamenané, spracované alebo uložené v tachografoch môžu použiť na iné účely, ako je overenie dodržiavania aktov uvedených v odseku 1.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú vymedzenia pojmov ustanovené v článku 4 nariadenia (ES) č. 561/2006.

2. Okrem vymedzení pojmov uvedených v odseku 1 sa na účely tohto nariadenia uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

a) „tachograf“ alebo „záznamové zariadenie“ je zariadenie určené na inštaláciu do cestných vozidiel na účely automatického alebo poloaautomatického zobrazovania, zaznamenávania, tlačenia, ukladania a výstupu údajov o pohybe vrátane rýchlosti takýchto vozidiel v súlade s článkom 4 ods. 3 a podrobnosti o určitých dobách činnosti ich vodičov;

b) „jednotka vozidla“ je tachograf okrem snímača pohybu a káblov pripojených k snímaču. Jednotka vozidla môže byť buď jedna jednotka, alebo niekoľko jednotiek rozložených vo vozidle, pokiaľ vyhovuje bezpečnostným požiadavkám tohto nariadenia; jednotka vozidla obsahuje okrem iného procesor, dátovú pamäť, funkciu merania času, dve rozhrania inteligentnej karty pre vodiča a druhého vodiča, tlačiareň, displej, konektory a ovládač na zapisovanie vstupov užívateľa;

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽⁵⁾ Smernica Rady 92/6/EHS z 10. februára 1992 o montáži a používaní zariadení obmedzujúcich rýchlosť pre určité kategórie motorových vozidiel v Spoločenstve (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27).

- c) „snímač pohybu“ je časť tachografu, ktorá poskytuje signál udávajúci rýchlosť vozidla a/alebo prejednú vzdialenosť;
- d) „tachografová karta“ je inteligentná karta určená na používanie s tachografom, ktorá umožňuje tachografu určiť funkciu držiteľa karty a umožňuje prenášať a ukladať údaje;
- e) „záznamový list“ je list určený na zachytenie a zachovanie zaznamenaných údajov, ktorý sa vkladá do analógového tachografu a na ktorý značkové zariadenie analógového tachografu súvislo vpiše informácie, ktoré majú byť zaznamenané;
- f) „karta vodiča“ je tachografová karta vydaná konkrétnemu vodičovi orgánmi členského štátu, ktorá identifikuje vodiča a umožňuje ukladať údaje o činnosti vodiča;
- g) „analógový tachograf“ je tachograf, ktorý využíva záznamový list v súlade s týmto nariadením;
- h) „digitálny tachograf“ je tachograf, ktorý využíva tachografovú kartu v súlade s týmto nariadením;
- i) „kontrolná karta“ je tachografová karta, ktorú vnútroštátnemu príslušnému kontrolnému orgánu vydali orgány členského štátu a ktorá identifikuje kontrolný orgán a prípadne aj kontrolného úradníka a ktorá umožňuje prístup k údajom uloženým v dátovej pamäti alebo na karte vodiča a prípadne na dielenských kartách na účel ich čítania, vytlačenia a/alebo stiahnutia;
- j) „podniková karta“ je tachografová karta vydaná orgánmi členského štátu dopravnému podniku, ktorý musí prevádzkovať vozidlá vybavené tachografom, ktorá identifikuje príslušný dopravný podnik a umožňuje zobraziť, stiahnuť a vytlačiť údaje uložené v tachografe uzamknuté príslušným dopravným podnikom;
- k) „dielenská karta“ je tachografová karta vydaná orgánmi členského štátu určenému personálu výrobcu tachografov, montážnej firme, výrobcovi vozidla alebo dielni schváleným uvedeným členským štátom, ktorá identifikuje držiteľa karty a umožňuje skúšanie, kalibráciu a aktiváciu tachografov a/alebo stiahnutie údajov z nich;
- l) „aktivácia“ je fáza, v ktorej sa tachograf stáva použitím dielenskej karty plne funkčným a plní všetky funkcie vrátane bezpečnostných funkcií;
- m) „kalibrácia“ digitálneho tachografu je aktualizácia alebo potvrdenie parametrov vozidla vrátane identifikácie vozidla a charakteristiky vozidla, ktoré majú byť uložené v dátovej pamäti, použitím dielenskej karty;
- n) „sťahovanie“ z digitálneho tachografu je kopírovanie spolu s digitálnym podpisom časti alebo celej sady dátových súborov zaznamenaných v dátovej pamäti vozidla alebo v pamäti tachografovej karty za predpokladu, že sa počas tohto procesu nezmenia ani nevymažú žiadne uložené údaje;
- o) „udalosť“ je nezvyčajná operácia zistená digitálnym tachografom, ktorá môže mať za následok pokus o podvod;
- p) „chyba“ je nezvyčajná činnosť zistená digitálnym tachografom, ktorá môže mať za následok nesprávne fungovanie alebo zlyhanie zariadenia;
- q) „inštalácia“ je montáž tachografu do vozidla;
- r) „neplatná karta“ je karta, pri ktorej sa zistilo, že je chybná, alebo pri ktorej zlyhala počiatočná autentifikácia, alebo ešte nenastal začiatok jej platnosti, alebo jej platnosť sa skončila;
- s) „pravidelná inšpekcia“ je súbor činností vykonávaných na overenie toho, či tachograf riadne funguje, či jeho nastavenie zodpovedá parametrom vozidla a či k nemu neboli pripojené manipulačné zariadenia;
- t) „oprava“ je akákoľvek oprava snímača pohybu alebo jednotky vozidla, ktorá si vyžaduje odpojenie napájania alebo jeho odpojenie od iných komponentov tachografu, alebo otvorenie snímača pohybu alebo jednotky vozidla;
- u) „typové schválenie“ je postup, ktorým členský štát v súlade s článkom 13 potvrdí, že tachograf, jeho príslušné komponenty alebo tachografová karta, ktoré sa majú uviesť na trh, spĺňajú požiadavky tohto nariadenia;
- v) „interoperabilita“ je schopnosť systémov a základných obchodných postupov na výmenu údajov a spoločné využívanie informácií;
- w) „rozhranie“ je zariadenie medzi systémami, prostredníctvom ktorého sa tieto systémy môžu spájať a vzájomne na seba pôsobiť;
- x) „meranie času“ je nepretržitý digitálny záznam koordinovaného univerzálneho dátumu a času (universal date and time – UTC);
- y) „úprava času“ je automatická úprava aktuálneho času v pravidelných intervaloch s toleranciou v rozmedzí maximálne jednej minúty alebo úprava vykonaná počas kalibrácie;

z) „otvorená norma“ je norma stanovená v dokumente o špecifikácii noriem, dostupnom bezplatne alebo za symbolický poplatok, ktorá je dostupná na účely kopírovania, distribúcie alebo na použitie, a to bezplatne alebo za symbolický poplatok.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Tachografy sa inštalujú a používajú vo vozidlách evidovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú osobnú alebo nákladnú dopravu a na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006.

2. Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia vozidlá uvedené v článku 13 ods. 1 a 3 nariadenia (ES) č. 561/2006.

3. Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné činnosti, ktorým sa udelila výnimka v súlade s článkom 14 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006.

Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné činnosti, ktorým bola udelená výnimka v súlade s článkom 14 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006; informujú o tom neodkladne Komisiu.

4. Pätnásť rokov po tom, ako sa od novozaregistrovaných vozidiel začne vyžadovať tachograf, ako sa uvádza v článkoch 8, 9 a 10, sa vozidlá prevádzkované v členskom štáte, ktorý nie je členským štátom ich registrácie, vybavujú takýmto tachografom.

5. V prípade vnútroštátnych dopravných činností môžu členské štáty žiadať inštaláciu a používanie tachografov v súlade s týmto nariadením v akomkoľvek vozidle, pre ktoré sa ich inštalácia a používanie podľa odseku 1 inak nevyžaduje.

Článok 4

Požiadavky a zaznamenávané údaje

1. Tachografy vrátane externých komponentov, tachografové karty a záznamové listy spĺňajú prísne technické a iné požiadavky, aby sa mohlo toto nariadenie náležite vykonávať.

2. Tachografy a tachografové karty spĺňajú tieto požiadavky:

— zaznamenávajú presné a spoľahlivé údaje o vodičovi, činnosti vodiča a o vozidle,

— sú zabezpečené, aby zaručovali najmä integritu a pôvod zdroja údajov zaznamenávaných jednotkami vozidla a snímačmi pohybu a údajov získaných z jednotiek vozidla a snímačov pohybu,

— sú interoperabilné, pokiaľ ide o interoperabilitu medzi rôznymi generáciami jednotiek vozidla a tachografových kariet,

— umožňujú účinné overenie dodržiavania tohto nariadenia a ďalších uplatniteľných právnych aktov,

— sú ústretové voči používateľovi.

3. Digitálne tachografy zaznamenávajú tieto údaje:

a) prejdenú vzdialenosť a rýchlosť vozidla;

b) čas;

c) polohu vozidla na miestach uvedených v článku 8 ods. 1;

d) totožnosť vodiča;

e) činnosť vodiča;

f) kontrolu, kalibračné údaje a údaje o oprave tachografu vrátane identifikačných údajov dielne;

g) udalosti a poruchy.

4. Analógové tachografy zaznamenávajú aspoň údaje uvedené v odseku 3 písm. a), b) a e).

5. Prístup k údajom uchovávaným v tachografe a tachografovej karte sa môže kedykoľvek udeliť:

a) príslušným kontrolným orgánom;

b) príslušnému dopravnému podniku, aby mohol plniť svoje zákonné povinnosti, najmä tie, ktoré sú uvedené v článkoch 32 a 33.

6. Sťahovanie údajov sa vykonáva s čo najmenším zdržaním pre dopravné podniky alebo vodičov.

7. Údaje zaznamenávané tachografom, ktoré môžu byť prenesené do tachografu alebo z neho, či už bezdrôtovo, alebo elektronicky, majú formu verejne dostupných protokolov, ako sa vymedzuje v otvorených normách.

8. S cieľom zabezpečiť zosúladenie tachografu a tachografových kariet so zásadami a požiadavkami v tomto nariadení, a najmä v tomto článku, prijme Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné ustanovenia nevyhnutné pre jednotné uplatňovanie tohto článku, a najmä ustanovenia, v ktorých sa ustanovia technické prostriedky na splnenie týchto požiadaviek. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania v zmysle článku 42 ods. 3.

9. Detailné ustanovenia uvedené v odseku 8 sa v príslušných prípadoch zakladajú na normách a zaručujú interoperabilitu a súlad medzi rôznymi generáciami jednotiek vozidla a všetkými tachografovými kartami.

Článok 5

Funkcie digitálneho tachografu

Digitálne tachografy zabezpečujú tieto funkcie:

- meranie rýchlosti a vzdialenosti,
- monitorovanie činností vodiča a stavu vedenia vozidla,
- monitorovanie vkladania a vyberania tachografových kariet,
- zaznamenávanie manuálnych zápisov vodiča,
- kalibráciu,
- automatické zaznamenávanie polohy vozidla na miestach uvedených v článku 8 ods. 1,
- monitorovanie kontrolných činností,
- zistenie a zaznamenávanie udalostí a chýb,
- čítanie z dátovej pamäte, zaznamenávanie a ukladanie v dátovej pamäti,
- čítanie z tachografových kariet a zaznamenávanie a ukladanie na tachografových kartách,
- úprava a meranie času,
- diaľkovú komunikáciu,
- podnikové blokovanie,
- zabudované a automatické skúšky.

Článok 6

Zobrazenie a výstrahy

1. Informácie v digitálnych tachografoch a tachografových kartách týkajúce sa činností vozidla, vodičov a druhých vodičov sa zobrazujú jasne, jednoznačne a ergonomicky.

2. Zobrazujú sa tieto informácie:

- a) čas;
- b) prevádzkový režim;
- c) činnosť vodiča:
 - ak je aktuálnou činnosťou vodiča vedenie vozidla, aktuálny nepretržitý čas vodiča pri vedení vozidla a aktuálny kumulovaný čas prestávok,
 - ak je aktuálnou činnosťou vodiča pohotovosť/iná práca/odpočinok alebo prestávka, aktuálny čas trvania uvedenej činnosti (od času, kedy bola zvolená) a aktuálny kumulatívny čas prestávok;
- d) údaje týkajúce sa výstrah;
- e) údaje týkajúce sa prístupu k menu.

Doplňujúce informácie možno zobrazovať za predpokladu, že sa dajú zreteľne odlišiť od informácií požadovaných v tomto odseku.

3. Digitálne tachografy s cieľom uľahčiť dodržiavanie príslušných právnych predpisov varujú vodičov v prípade zistenia akejkoľvek udalosti a/alebo chyby, pred prekročením maximálneho povoleného nepretržitého času vedenia vozidla a pri prekročení tohto času.

4. Výstrahy musia byť vizuálne a môžu byť aj zvukové. Čas trvania výstrah musí byť aspoň 30 sekúnd, pokiaľ ich užívateľ nevezme na vedomie stlačením ktoréhokoľvek tlačidla tachografu. Dôvod pre výstrahu sa zobrazuje na tachografe a zostane viditeľný, až kým ho užívateľ nevezme na vedomie osobitným tlačidlom alebo príkazom tachografu.

5. S cieľom zabezpečiť zosúladenie tachografov s požiadavkami tohto článku, pokiaľ ide o zobrazovanie a výstrahy, Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné ustanovenia nevyhnutné na jednotné uplatňovanie tohto článku. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.

Článok 7

Ochrana údajov

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracúvanie osobných údajov v súvislosti s týmto nariadením vykonávalo výhradne na účely overenia súladu s týmto nariadením a nariadením (ES) č. 561/2006, a to v súlade so smernicami 95/46/ES a 2002/58/ES a pod dozorom orgánu dohľadu členského štátu uvedeného v článku 28 smernice 95/46/ES.

2. Členské štáty najmä zabezpečia, aby boli osobné údaje chránené pred iným používaním, ako je používanie na účely, ktoré súvisia výlučne s týmto nariadením a nariadením (ES) č. 561/2006, a to v súlade s odsekom 1, pokiaľ ide o:

- používanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) na zaznamenávanie údajov o polohe podľa článku 8,
- používanie diaľkovej komunikácie na kontrolné účely podľa článku 9,
- používanie tachografu s rozhraním podľa článku 10,
- elektronickú výmenu informácií o kartách vodiča podľa článku 31, a najmä akúkoľvek cezhraničnú výmenu takýchto údajov s tretími krajinami,
- vedenie záznamov dopravnými podnikmi podľa článku 33.

3. Digitálne tachografy sú navrhnuté tak, aby zabezpečovali súkromie. Spracúvajú sa iba údaje, ktoré sú potrebné na účely tohto nariadenia.

4. Majitelia vozidiel, dopravné podniky a iné dotknuté subjekty v potrebných prípadoch dodržiavajú príslušné ustanovenia o ochrane osobných údajov.

KAPITOLA II

INTELIGENTNÝ TACHOGRAF

Článok 8

Zaznamenávanie polohy vozidla na určitých miestach dennej pracovnej doby

1. S cieľom uľahčiť overovanie dodržiavania príslušných právnych predpisov sa automaticky zaznamenáva poloha vozidla na týchto miestach alebo na najbližšom mieste k takýmto miestam, na ktorom je dostupný satelitný signál:

- miesto začatia dennej pracovnej doby,
- každé tri hodiny kumulovaného času vedenia vozidla,

— miesto ukončenia dennej pracovnej doby.

Na tento účel sú vozidlá zaevidované po prvýkrát 36 mesiacov po nadobudnutí účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 vybavené tachografom napojeným na službu určovania polohy založenú na satelitnom navigačnom systéme.

2. Pokiaľ ide o napojenie tachografu na službu určovania polohy založenú na satelitnom navigačnom systéme, ako sa uvádza v odseku 1, využívajú sa iba napojenia na služby, ktoré využívajú bezplatnú službu určovania polohy. V tachografe sa natrvalo nezaznamenávajú žiadne iné údaje o polohe ako údaje vyjadrené pokiaľ možno geografickými súradnicami na určenie miest uvedených v odseku 1. Údaje o polohe, ktoré sa na účely automatického zaznamenávania miest uvedených v odseku 1 alebo na účely potvrdenia snímača pohybu musia dočasne uložiť, nie sú prístupné ľubovoľnému užívateľovi, a keď na uvedené účely už nie sú potrebné, automaticky sa vymazávajú.

Článok 9

Diaľková včasná detekcia novej manipulácie alebo zneužitia

1. Na účely uľahčenia cielených cestných kontrol vykonávaných príslušnými kontrolnými orgánmi sú tachografy nainštalované vo vozidlách zaevidovaných po prvýkrát 36 mesiacov po nadobudnutí účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 schopný komunikovať s týmito orgánmi, keď je vozidlo v pohybe.

2. Pätnásť rokov po tom, ako sa od novozaregistrovaných vozidiel začne vyžadovať tachograf, ako sa uvádza v tomto článku a v článkoch 8 a 10, členské štáty vybavujú svoje kontrolné orgány zariadením na diaľkovú včasnú detekciu potrebným na komunikáciu údajov uvedenú v tomto článku, a to v primeranom rozsahu a s ohľadom na svoje osobitné požiadavky a stratégie v oblasti presadzovania práva. Dovtedy sa môžu členské štáty rozhodnúť, či svoje kontrolné orgány vybavujú takýmto zariadením na diaľkovú včasnú detekciu.

3. Komunikácia uvedená v odseku 1 sa s tachografom nadviaže iba vtedy, keď si ju vyžiada zariadenie kontrolných orgánov. Je zabezpečená, aby sa zaistila integrita údajov a autentifikácia záznamového a kontrolného zariadenia. Prístup k preneseným údajom majú iba kontrolné orgány oprávnené kontrolovať porušovanie nariadenia (ES) č. 561/2006 a tohto nariadenia a dielne, pokiaľ je to potrebné na overenie správneho fungovania tachografu.

4. V rámci komunikácie sa vymieňajú iba údaje, ktoré sú potrebné na účely cielených cestných kontrol vozidiel s potenciálne zmanipulovaným alebo zneužitým tachografom. Tieto údaje sa týkajú týchto udalostí alebo údajov zaznamenaných tachografom:

- posledný pokus o narušenie zabezpečenia,

- najdlhšie prerušenie dodávky energie,
- porucha snímača,
- chyba údajov o pohybe,
- rozpor v súvislosti s pohybom vozidla,
- jazda bez platnej karty,
- vloženie karty počas jazdy,
- údaje o úprave času,
- kalibračné údaje vrátane dátumov posledných dvoch kalibrácií,
- evidenčné číslo vozidla,
- rýchlosť zaznamenaná tachografom.

5. Vymenené údaje sa použijú výlučne na účely overenia dodržiavania tohto nariadenia. Údaje sa zasielajú iba subjektom, ktoré kontrolujú dobu jazdy a odpočinku, a justičným orgánom v rámci prebiehajúceho súdneho konania.

6. Kontrolné orgány môžu ukladať údaje len počas trvania cestnej kontroly a vymažú ich najneskôr tri hodiny po ich prenose, pokiaľ z týchto údajov nevyplýva možná manipulácia s tachografom alebo jeho zneužitie. Ak sa počas následnej cestnej kontroly táto manipulácia alebo zneužitie nepotvrdí, prenesené údaje sa vymažú.

7. Dopravné podniky, ktoré prevádzkujú vozidlá, sú zodpovedné za informovanie vodičov o možnosti diaľkovej komunikácie na účely včasnej detekcie možnej manipulácie alebo zneužitia tachografu.

8. Diaľková komunikácia na účely skorého odhalenia, uvedená v tomto článku, nesmie v žiadnom prípade viesť k automatickým pokutám alebo sankciám pre vodiča alebo dopravný podnik. Príslušný kontrolný orgán môže na základe výmeny údajov rozhodnúť o vykonaní kontroly na vozidle a tachografe. Výsledok diaľkovej komunikácie nebráni kontrolným orgánom vykonávať náhodné cestné kontroly založené na systéme hodnotenia rizikovitosti zavedenom v článku 9 smernice 2006/22/ES.

Článok 10

Rozhranie s inteligentnými dopravnými systémami

Tachografy vozidiel zaevidovaných po prvýkrát 36 mesiacov po nadobudnutí účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 môžu byť vybavené štandardizovaným rozhraním,

ktoré umožňuje vonkajšiemu zariadeniu používať v prevádzkovom režime údaje zaznamenané alebo vytvorené tachografom, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) rozhranie nemá vplyv na pravosť a integritu údajov tachografu;
- b) rozhranie je v súlade s podrobnými ustanoveniami uvedenými v článku 11;
- c) vonkajšie zariadenie pripojené k rozhraniu získa prístup k osobným údajom vrátane údajov o geografickej polohe až po overiteľnom súhlase vodiča, ktorého sa tieto údaje týkajú.

Článok 11

Podrobné ustanovenia o inteligentnom tachografe

S cieľom zabezpečiť zosúladenie inteligentných tachografu so zásadami a požiadavkami uvedenými v tomto nariadení Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme podrobné ustanovenia nevyhnutné na jednotné uplatňovanie článkov 8, 9 a 10 s výnimkou akýchkoľvek ustanovení o zaznamenávaní dodatočných údajov tachografom. Takéto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.

Tieto podrobné ustanovenia uvedené v prvom odseku:

- a) v súvislosti s vykonávaním funkcií inteligentného tachografu uvedených v tejto kapitole zahŕňajú potrebné požiadavky na zaručenie bezpečnosti, presnosti a spoľahlivosti údajov poskytovaných tachografu prostredníctvom satelitnej služby určovania polohy a technológie diaľkovej komunikácie uvedených v článkoch 8 a 9;
- b) spresňujú rôzne podmienky a požiadavky týkajúce sa satelitnej služby určovania polohy a technológie diaľkovej komunikácie uvedených v článkoch 8 a 9, ktoré sú mimo tachografu alebo zabudované v ňom, a v prípade, že sú mimo tachografu, spresňujú podmienky využitia satelitného signálu na určovanie polohy ako druhého snímača pohybu;
- c) spresňujú potrebné normy pre rozhranie uvedené v článku 10. Takéto normy môžu zahŕňať ustanovenie o distribúcii práv vodičov, dielní a dopravných podnikov na prístup k údajom zaznamenaným tachografom a úloh v súvislosti s kontrolou týchto údajov, ktoré sa zakladajú na mechanizme autentifikácie/schválenia vymedzenom pre rozhranie, ako je napríklad osvedčenie pre každú úroveň prístupu, a sú podmienené ich technickou uskutočniteľnosťou.

KAPITOLA III

TYPOVÉ SCHVÁLENIE

Článok 12

Žiadosti

1. Výrobcovia alebo ich zástupcovia predložia žiadosť o typové schválenie jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty orgánom pre typové schvaľovanie, ktoré na tento účel určil každý členský štát.

2. Členské štáty oznámia Komisii najneskôr do 2. marca 2015 názvy a kontaktné údaje určeným orgánom uvedeným v odseku 1 a po tomto dátume poskytnú akúkoľvek potrebnú aktualizáciu. Komisia uverejňuje zoznam určených orgánov pre typové schvaľovanie na svojej internetovej stránke a uvedený zoznam aktualizuje.

3. K žiadosti o typové schválenie sa pripájajú príslušné špecifikácie vrátane potrebných informácií o plombách a osvedčenia o zabezpečení, funkčnosti a interoperabilite. Osvedčenie o zabezpečení vydáva uznaný certifikačný orgán určený Komisiou.

Osvedčenie funkčnosti udeľuje výrobcovi orgán pre typové schvaľovanie.

Osvedčenie interoperability udeľuje jedna skúšobňa, ktorá podlieha Komisii a je pod jej zodpovednosťou.

4. Čo sa týka tachografov, ich príslušných komponentov a tachografových kariet:

a) osvedčenie o zabezpečení osvedčuje tieto charakteristiky jednotky vozidla, tachografových kariet, snímača pohybu a napojenia na prijímač GNSS, ak GNSS nie je zabudovaný v jednotke vozidla:

i) splnenie bezpečnostných cieľov;

ii) splnenie týchto bezpečnostných funkcií: identifikácia a autentifikácia, schválenie, dôvernosc, zodpovednosť, integrita, audit, presnosť a spoľahlivosť služby;

b) osvedčenie funkčnosti osvedčuje, že skúšané zariadenie spĺňa príslušné požiadavky, pokiaľ ide o vykonávané funkcie, environmentálne charakteristiky a charakteristiky týkajúce sa elektromagnetickej kompatibility, súladu s fyzikálnymi požiadavkami a inými uplatniteľnými normami;

c) osvedčenie interoperability osvedčuje plnú interoperabilitu skúšaného zariadenia s potrebnými tachografmi alebo modelmi tachografových kariet.

5. Každá zmena softvéru alebo hardvéru tachografu alebo povahy materiálov použitých na jeho výrobu musí byť predtým, ako sa vykoná, oznámená orgánu, ktorý udelil zariadeniu typové schválenie. Tento orgán výrobcovi potvrdí rozšírenie typového schválenia alebo môže požadovať aktualizáciu alebo potvrdenie príslušných osvedčení o funkčnosti, zabezpečení a/alebo interoperabilite.

6. Žiadna žiadosť týkajúca sa akéhokoľvek typu jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty nemôže byť predložená viac ako jednému členskému štátu.

7. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov podrobné ustanovenia o jednotnom uplatňovaní tohto článku. Takéto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.

Článok 13

Udelenie typového schválenia

Členský štát udelí typové schválenie každému typu jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty, ktorý zodpovedá požiadavkám uvedeným v článkoch 4 a 11, za predpokladu, že členský štát je schopný kontrolovať zhodnosť výrobných modelov so schváleným typom.

Akéhokoľvek zmeny alebo dodatky k schválenému modelu musia mať dodatočné typové schválenie od členského štátu, ktorý udelil pôvodné typové schválenie.

Článok 14

Značka typového schválenia

Členské štáty vydajú žiadateľovi značku typového schválenia, ktorá zodpovedá vopred stanovenému vzoru, pre každý typ jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty, ktorý schválili podľa článku 13 a prílohy II. Tieto vzory prijme Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.

Článok 15

Schválenie alebo zamietnutie

Príslušné orgány členského štátu, ktorým sa predložila žiadosť o typové schválenie, pošlú v priebehu jedného mesiaca od schválenia každého typu jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty orgánom ostatných členských štátov kópiu osvedčenia o typovom schválení spolu s kópiami relevantných špecifikácií vrátane tých, ktoré sa týkajú špecifikácie plomb. Ak príslušné orgány neschvália žiadosť o typové schválenie, oznámia orgánom ostatných členských štátov, že schválenie bolo zamietnuté, a oznámia dôvody svojho rozhodnutia.

Článok 16

Zhoda zariadenia s typovým schválením

1. Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie uvedené v článku 13, zistí, že určité jednotky vozidla, snímače pohybu, záznamové listy alebo tachografové karty, ktoré majú značku typového schválenia, ktorú vydal, nevyhovujú typu, ktorý schválil, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie zhody výrobných modelov so schváleným typom. Prijaté opatrenia sa v prípade potreby môžu rozšíriť až na odobranie typového schválenia.

2. Členský štát, ktorý udelil typové schválenie, odobere toto schválenie, ak jednotka vozidla, snímač pohybu, záznamový list alebo tachografová karta, ktoré boli schválené, nie sú v súlade s týmto nariadením alebo ak vykazujú pri používaní nejakú všeobecnú chybu, ktorá spôsobuje, že nie sú vhodné na účel, na aký boli určené.

3. Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie, je iným členským štátom upozornený na jeden z prípadov uvedených v odsekoch 1 alebo 2, po porade s upozorneným členským štátom prijme s výhradou odseku 5 opatrenia stanovené v uvedených odsekoch.

4. Členský štát, ktorý zistí, že nastal jeden z prípadov uvedených v odseku 2, môže až do ďalšieho oznámenia zakázať uvádzanie na trh a prevádzkovanie danej jednotky vozidla, snímača pohybu, záznamového listu alebo tachografovej karty. To isté platí v prípadoch uvedených v odseku 1 v súvislosti s jednotkami vozidla, snímačmi pohybu, záznamovými listami alebo tachografovými kartami, ktoré boli oslobodené od úvodného overovania EÚ, ak výrobca po náležitom upozornení neuviede zariadenie do súladu so schváleným modelom alebo s požiadavkami tohto nariadenia.

V každom prípade príslušné orgány členských štátov sa do jedného mesiaca informujú navzájom a informujú Komisiu o každom odobraní typového schválenia alebo o akýchkoľvek iných opatreniach prijatých podľa odsekov 1, 2 alebo 3 a špecifických dôvodov svojho konania.

5. Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie, pochybuje o existencii niektorých prípadov špecifikovaných v odseku 1 alebo 2, o ktorých bol informovaný, usilujú sa dotknuté členské štáty vyriešiť spor a informujú o tom Komisiu.

Ak rozhovory medzi členskými štátmi nedospeli k dohode do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného v odseku 3, Komisia po porade s expertmi zo všetkých členských štátov a po zvážení všetkých relevantných faktorov, napr. ekonomických a technických, prijme do šiestich mesiacov od uplynutia tohto štvormesačného obdobia rozhodnutie, ktoré oznámi

dotknutým členským štátom a súčasne aj ostatným členským štátom. Komisia v každom prípade ustanoví lehotu na vykonanie svojho rozhodnutia.

Článok 17

Schválenie záznamových listov

1. Žiadateľ o typové schválenie pre modelový záznamový list uvedie vo svojej žiadosti typ alebo typy analógových tachografov, s ktorými by sa mal tento záznamový list podľa návrhu používať, a poskytne vhodné zariadenie takéhoto typu alebo typov na účely testovania tohto záznamového listu.

2. Príslušné orgány každého členského štátu označia na osvedčení o schválení pre modelový záznamový list typ alebo typy analógového tachografu, s ktorým sa tento modelový záznamový list môže používať.

Článok 18

Odôvodnenie rozhodnutí o zamietnutí

Vo všetkých rozhodnutiach o odmietnutí alebo odobraní typového schválenia jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty, ktoré sa prijímajú v súlade s týmto nariadením, sa musia podrobne špecifikovať dôvody, na ktorých sú založené. Rozhodnutie sa oznámi dotknutej strane, ktorá bude súčasne informovaná o opravných prostriedkoch použiteľných pre ňu podľa právnych predpisov príslušného členského štátu a lehôt na uplatnenie týchto opravných prostriedkov.

Článok 19

Uznávanie typovo schválených tachografov

Členské štáty nesmú odmietnuť evidenciu akéhokoľvek vozidla vybaveného tachografom alebo zakázať uviesť do prevádzky alebo používať toto vozidlo z dôvodu, že je vybavené takýmto zariadením, ak toto zariadenie má značku typového schválenia uvedenú v článku 14 a inštalačný štítok uvedený v článku 22 ods. 4.

Článok 20

Zabezpečenie

1. Výrobcovia navrhnu, vyskúšajú a preskúmajú jednotky vozidla, snímače pohybu a tachografové karty uvedené do výroby, aby sa zistili slabé stránky vo všetkých fázach životného cyklu výrobku a aby sa zamedzilo ich prípadnému využitiu alebo aby sa ich prípadné využitie znížilo. Frekvenciu skúšok stanoví členský štát, ktorý udelil osvedčenie o schválení, pričom táto frekvencia nepresiahne dva roky.

2. Na tento účel výrobcovia predložia dokumentáciu potrebnú na analýzu slabých stránok certifikačnému orgánu uvedenému v článku 12 ods. 3.

3. Na účely odseku 1 certifikačný orgán uvedený v článku 12 ods. 3 uskutoční na jednotkách vozidiel, snímačoch pohybu a tachografových kartách skúšky s cieľom potvrdiť, že jednotlivci, ktorí majú znalosti verejne prístupných informácií, nemôžu využiť známe slabé stránky.

4. Ak sa počas skúšok uvedených v odseku 1 zistia slabé stránky systémových prvkov (jednotky vozidla, snímače pohybu a tachografové karty), tieto prvky sa neuvedú na trh. Ak sa počas skúšok uvedených v odseku 3 zistia slabé stránky prvkov, ktoré sa už uviedli na trh, výrobca alebo certifikačný orgán informuje príslušné orgány členského štátu, ktorý udelil typové schválenie. Tieto príslušné orgány prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie vyriešenia problému najmä prostredníctvom výrobcu a bezodkladne informujú Komisiu o zistených slabých stránkach a zamýšľaných alebo prijatých opatreniach, a to v prípade potreby vrátane odobrania typového schválenia v súlade s článkom 16 ods. 2.

Článok 21

Skúšky v teréne

1. Členské štáty môžu povoliť skúšky v teréne zamerané na tachografy, ktoré ešte neboli typovo schválené. Členské štáty si vzájomne uznávajú takéto povolenia na skúšky v teréne.
2. Vodiči a dopravné podniky, ktoré sa zúčastňujú na skúške v teréne, musia dodržať požiadavky nariadenia (ES) č. 561/2006. S cieľom preukázať dodržiavanie vodič dodrží postup stanovený v článku 35 ods. 2 tohto nariadenia.
3. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť postupy, ktoré sa majú dodržať pre vykonávanie skúšok v teréne, a tlačivá, ktoré sa majú použiť na monitorovanie týchto skúšok v teréne. Takéto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.

KAPITOLA IV

INŠTALOVANIE A INŠPEKCIA

Článok 22

Inštalovanie a oprava

1. Tachografy môžu inštalovať alebo opravovať len montážne firmy, dielne alebo výrobcovia vozidiel schválení na tento účel príslušnými orgánmi členských štátov v súlade s článkom 24.
2. Schválené montážne firmy, dielne alebo výrobcovia vozidiel zaplombujú tachograf v súlade so špecifikáciou, ktorá je súčasťou osvedčenia o typovom schválení uvedeného v článku 15, po tom, ako si overili, že funguje správne, a najmä takým spôsobom, aby zabezpečili, že žiadne manipulačné zariadenie nemôže neoprávnene zasiahnuť alebo zmeniť zaznamenané údaje.
3. Schválená montážna firma, dielňa alebo výrobca vozidiel dá na plomby, ktoré pripevňuje, špeciálnu značku a v prípade digitálnych tachografov okrem toho zadá aj elektronické bezpečnostné údaje, na základe ktorých sa vykonávajú overovacie kontroly. Príslušné orgány každého členského štátu zašlú Komisii register značiek a použitých elektronických bezpečnostných

údajov a potrebné informácie o použitých elektronických bezpečnostných údajoch. Komisia poskytne členským štátom na požiadanie prístup k týmto údajom.

4. Na účely potvrdenia, že inštalácia tachografu prebehla v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, sa pripevní inštalčný štítok, a to takým spôsobom, aby bol zreteľne viditeľný a ľahko dostupný.

5. Zaplombujú sa komponenty tachografu uvedené v osvedčení o typovom schválení. Zaplombujú sa akékoľvek spoje tachografu, ktoré by bolo možné použiť na účely neoprávneneho zásahu, vrátane spojov medzi snímačom pohybu a prevodkou a v prípade potreby inštalčný štítok.

Plomba sa odstráni alebo poruší len:

- na účely opravy, údržby alebo rekalibrácie tachografu, a to v montážnych firmách alebo dielnach schválených príslušnými orgánmi podľa článku 24, alebo na účely kontroly kontrolnými úradníkmi, ktorí boli riadne vyškolení a v prípade potreby aj oprávnení,
- na účely opravy alebo zmeny vozidla, ktorá má vplyv na plombu. V takýchto prípadoch sa vo vozidle uchováva písomné vyhlásenie s uvedením dátumu a času porušenia plomby a dôvodov odstránenia plomby. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov pripraví štandardné tlačivo pre písomné vyhlásenie.

Plomby v každom prípade nahrádza schválená montážna firma alebo dielňa bez neprimeraného oneskorenia a najneskôr do siedmich dní od ich odstránenia.

Schválená dielňa vykoná pred nahradením plomb kontrolu a kalibráciu tachografu.

Článok 23

Inšpekcie tachografov

1. Tachografy podliehajú pravidelným inšpekciám vykonávaným schválenými dielnami. Pravidelné inšpekcie sa vykonávajú najmenej každé dva roky.
2. Inšpekcie uvedené v odseku 1 kontrolujú aspoň:
 - či je tachograf správne namontovaný a vhodný pre vozidlo,
 - či tachograf riadne funguje,
 - či má tachograf označenie typového schválenia,
 - či je pripojený inštalčný štítok,

- či sú všetky plomby neporušené a platné,
- či nie sú k tachografu pripojené žiadne manipulačné zariadenia alebo či nemožno nájsť žiadne stopy po použití takýchto zariadení,
- veľkosti pneumatík a skutočného obvodu pneumatík.

3. Dielne vypracujú správu z inšpekcie v prípade, že sa nezrovnalosti vo fungovaní tachografu museli napraviť, či už je inšpekcia súčasťou pravidelnej inšpekcie, alebo sa vykonáva na výslovnú žiadosť príslušného vnútroštátneho orgánu. Vedú zoznam všetkých spracovaných správ z inšpekcie.

4. Správy z inšpekcie sa uchovávajú najmenej počas dvoch rokov od ich vypracovania. Členské štáty rozhodujú o tom, či sa správy z inšpekcie za dané obdobie majú uchovávať, alebo zasielať príslušnému orgánu. V prípade, že správy z inšpekcie uchováva dielňa, na žiadosť príslušného orgánu sprístupní správy z inšpekcie a protokoly o kalibráciách vykonaných za dané obdobie.

Článok 24

Schválenie montážnych firiem, dielní a výrobcov vozidiel

1. Členské štáty schvaľujú, pravidelne kontrolujú a certifikujú montážne firmy, dielne a výrobcov vozidiel, ktorí môžu vykonávať inštalácie, kontroly, inšpekcie a opravy tachografov.

2. Členské štáty zabezpečia, aby montážne firmy, dielne a výrobcovia vozidiel boli spôsobilí a spoľahliví. Na ten účel vytvoria a uverejnia súbor jasných vnútroštátnych postupov a zabezpečia splnenie týchto minimálnych kritérií:

- a) pracovníci sú náležite vyškolení;
- b) zariadenie potrebné na vykonanie príslušných skúšok a plnenie úloh je k dispozícii;
- c) montážne firmy, dielne a výrobcovia vozidiel majú dobrú povesť.

3. Audity schválených montážnych firiem alebo dielní sa vykonávajú takto:

- a) schválené montážne firmy alebo dielne podliehajú aspoň raz za dva roky auditu postupov, ktoré uplatňujú pri manipulácii s tachografmi. Audit sa zameria najmä na prijaté

bezpečnostné opatrenia a zaobchádzanie s dielenskými kartami. Členské štáty môžu tieto audity vykonávať bez toho, aby vykonali inšpekciu na mieste;

- b) konajú sa tiež neohlásené technické audity schválených montážnych firiem alebo dielní na účely kontroly vykonaných kalibrácií, inšpekcií a inštalácií. Tieto sledovania sa týkajú najmenej 10 % schválených montážnych firiem a dielní ročne.

4. Členské štáty a ich príslušné orgány prijímajú príslušné opatrenia na zamedzenie konfliktom záujmov medzi montážnymi firmami alebo dielňami a dopravnými podnikmi. V prípade vysokého rizika konfliktu záujmov sa v prvom rade prijímajú dodatočné osobitné opatrenia na zabezpečenie toho, aby montážna firma alebo dielňa dodržiavala toto nariadenie.

5. Príslušné orgány členských štátov zašlú každoročne Komisii, pokiaľ možno elektronicky, zoznamy schválených montážnych firiem a dielní a im vydaných kariet. Komisia uverejňuje uvedené zoznamy na svojej internetovej stránke.

6. Príslušné orgány členských štátov buď dočasne, alebo natrvalo odoberú schválenie montážnym firmám, dielňam a výrobcovi vozidiel, ktorí neplnia povinnosti podľa tohto nariadenia.

Článok 25

Dielenské karty

1. Doba platnosti dielenských kariet nepresiahne jeden rok. Pri obnovovaní dielenskej karty sa príslušný orgán uistí, či montážne firmy, dielne alebo výrobcovia vozidiel spĺňajú kritériá uvedené v článku 24 ods. 2.

2. Príslušný orgán obnoví dielenskú kartu do 15 pracovných dní od prijatia platnej žiadosti o obnovenie a úplnej potrebnej dokumentácie. Ak je dielenská karta poškodená, nefunkčná alebo sa stratí alebo odcudzí, príslušný orgán vydá náhradnú kartu do piatich pracovných dní od prijatia podrobnej žiadosti na tento účel. Príslušné orgány vedú register stratených, odcudzených alebo chybných kariet.

3. Ak členský štát odoberie schválenie montážnej firme, dielni alebo výrobcovi vozidla, ako je stanovené v článku 24, odoberie tiež dielenskú kartu, ktoré im boli vydané.

4. Členské štáty prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabránenie falšovaniu dielenských kariet distribuovaných schváleným montážnym firmám, dielňam a výrobcovi vozidiel.

KAPITOLA V

KARTY VODIČOV

Článok 26

Vydávanie kariet vodičov

1. Karty vodiča vydá na jeho žiadosť príslušný orgán členského štátu, v ktorom má vodič svoje zvyčajné bydlisko. Karty vodiča sa vydávajú do jedného mesiaca od prijatia žiadosti a všetkej potrebnej dokumentácie príslušným orgánom.

2. Na účely tohto článku „zvyčajné bydlisko“ je miesto, kde osoba zvyčajne žije, t. j. minimálne 185 dní v každom kalendárnom roku, pretože je k tomuto miestu osobne a pracovne viazaná, alebo v prípade, že nie je pracovne viazaná, má k tomuto miestu, kde žije, úzke osobné väzby.

Avšak za zvyčajné bydlisko osoby, ktorá je pracovne viazaná na inom mieste, než je miesto, ku ktorému je viazaná osobne, a ktorá v dôsledku toho býva postupne na rôznych miestach situovaných v dvoch alebo vo viacerých členských štátoch, sa považuje miesto, ku ktorému je osobne viazaná, za predpokladu, že sa na takéto miesto pravidelne vracia. Táto posledná podmienka sa nevyžaduje vtedy, keď osoba žije v členskom štáte preto, lebo vykonáva svoje úlohy, ktorých dĺžka trvania je pevne určená.

3. Vodiči podávajú akýmkoľvek vhodnými prostriedkami, ako je preukaz totožnosti alebo iný platný doklad, dôkaz o mieste svojho zvyčajného bydliska. Príslušné orgány členského štátu vydávajúceho kartu vodiča môžu požadovať akékoľvek ďalšie informácie alebo dôkazy, ak majú pochybnosti o platnosti podkladov týkajúcich sa zvyčajného bydliska alebo ak je to potrebné na účely určitých špecifických kontrol.

4. Členský štát môže v riadne odôvodnených a výnimočných prípadoch vydať vodičovi, ktorý nemá zvyčajné bydlisko v členskom štáte alebo v štáte, ktorý je zmluvnou stranou dohody AETR, dočasnú kartu vodiča, ktorej platnosť sa nedá obnoviť a ktorá je platná počas najviac 185 dní, pod podmienkou, že tento vodič je v pracovnoprávnom vzťahu s podnikom so sídlom vo vydávajúcom členskom štáte, a v prípade, že sa uplatňuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009⁽¹⁾, predstavuje aj osvedčenie vodiča, ako sa uvádza v uvedenom nariadení.

Komisia na základe údajov členských štátov pozorne monitoruje uplatňovanie tohto odseku. Každé dva roky podáva o svojich zisteniach správu Európskemu parlamentu a Rade, pričom skúma najmä skutočnosť, či dočasné karty vodičov nemajú

negatívny vplyv na trh práce a či sa nevydávajú daným vodičom bežne častejšie ako pri jednej príležitosti. Komisia môže podať príslušný legislatívny návrh na revíziu tohto odseku.

5. Príslušné orgány vydávajúceho členského štátu prijímú príslušné opatrenia, aby sa uistili, že žiadateľ už nevlastní platnú kartu vodiča, a kartu vodiča opatria osobnými údajmi vodiča, pričom zaistia, že tieto údaje budú viditeľné a zabezpečené.

6. Platnosť karty vodiča nepresiahne päť rokov.

7. Platná karta vodiča nesmie byť odobraná ani jej platnosť pozastavená, pokiaľ príslušné orgány členského štátu nezistia, že karta bola sfalšovaná alebo že vodič používa kartu, ktorej nie je držiteľom, alebo že karta bola získaná na základe falošných tvrdení a/alebo falošných dokladov. Ak také opatrenia týkajúce sa pozastavenia platnosti alebo odobrania karty prijme iný členský štát, než je vydávajúcí členský štát, v ktorom bola karta vydaná, vráti čo najskôr kartu orgánom členského štátu, ktorý ju vydal, pričom uvedie dôvody odobrania alebo pozastavenia platnosti. Ak sa očakáva, že vrátenie karty potrvá dlhšie ako dva týždne, členský štát, ktorý pozastavuje platnosť karty alebo ju odoberá, informuje v lehote týchto dvoch týždňov o dôvodoch pozastavenia platnosti alebo odobrania vydávajúcí členský štát.

8. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na zabránenie falšovaniu kariet vodiča.

9. Uplatňovanie tohto článku nebráni členskému štátu v tom, aby vydal kartu vodiča vodičovi, ktorý má zvyčajné bydlisko v časti územia tohto členského štátu, na ktorú sa nevzťahuje Zmluva o Európskej únii a Zmluva o fungovaní Európskej únie, za predpokladu, že sa v takýchto prípadoch uplatňujú príslušné ustanovenia tohto nariadenia.

Článok 27

Používanie kariet vodičov

1. Karta vodiča je osobná.

2. Vodič môže byť držiteľom najviac jednej platnej karty vodiča a je oprávnený používať len vlastnú, personalizovanú kartu vodiča. Vodič nesmie používať kartu vodiča, ktorá je chybná alebo ktorej doba platnosti už uplynula.

Článok 28

Obnova kariet vodičov

1. Vodič, ktorý si chce obnoviť kartu vodiča, musí o to požiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko, najneskôr 15 pracovných dní pred uplynutím doby platnosti karty.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

2. V prípade obnovenia, keď členský štát, v ktorom má vodič svoje zvyčajné bydlisko, nie je ten, ktorý jeho súčasnú kartu vydal, a keď sa od orgánov prvého členského štátu žiada obnovenie karty vodiča, musia informovať orgány, ktoré vydali predchádzajúcu kartu, o dôvodoch jej obnovenia.

3. V prípade žiadosti o obnovenie karty, ktorej uplynutie doby platnosti sa bezprostredne blíži, vydá príslušný orgán pred uplynutím doby platnosti novú kartu za predpokladu, že žiadosť mu bola zaslaná v lehote stanovenej v odseku 1.

Článok 29

Odcudzené, stratené alebo chybné karty vodiča

1. Vydávajúce orgány vedú záznamy o vydaných, odcudzených, stratených alebo chybných kartách vodiča počas obdobia rovnajúceho sa minimálne dobe ich platnosti.

2. Ak je karta vodiča poškodená alebo nefunkčná, vodič ju vráti príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko. Krádež karty vodiča sa musí formálne oznámiť príslušným orgánom členského štátu, v ktorom ku krádeži došlo.

3. Každá strata karty vodiča sa musí oznámiť formálnym vyhlásením príslušným orgánom vydávajúceho členského štátu a príslušným orgánom členského štátu, v ktorom má vodič svoje zvyčajné bydlisko, ak ide o dva rôzne štáty.

4. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná, stratená ani odcudzená, vodič požiada príslušné orgány členského štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko, do siedmich kalendárnych dní o náhradu. Tieto orgány vydajú náhradnú kartu do ôsmich pracovných dní po tom, ako prijali podrobnú žiadosť na tento účel.

5. Za okolností uvedených v odseku 4 môže vodič pokračovať v jazde bez karty vodiča maximálne počas 15 kalendárnych dní alebo dlhší čas, ak je to potrebné na návrat vozidla do priestorov jeho podniku, za predpokladu, že môže preukázať, že nemôže predložiť alebo používať kartu počas tohto obdobia.

Článok 30

Vzájomné uznávanie a výmena kariet vodičov

1. Karty vodiča vydané členskými štátmi sa vzájomne uznávajú.

2. Keď si držiteľ platnej karty vodiča vydanej členským štátom zriadil svoje zvyčajné bydlisko v inom členskom štáte,

môže požiadať, aby jeho karta bola vymenená za ekvivalentnú kartu vodiča. Členský štát, ktorý kartu vymieňa, je zodpovedný za overenie platnosti predloženej karty.

3. Členské štáty vykonávajúce výmenu vrátia starú kartu orgánom vydávajúceho členského štátu a zdôvodnia svoj postup.

4. Keď členský štát nahrádza alebo vymieňa kartu vodiča, náhrada alebo výmena a akákoľvek následná náhrada alebo výmena sa v tomto členskom štáte zaeviduje.

Článok 31

Elektronická výmena informácií o kartách vodičov

1. S cieľom uistiť sa, či žiadateľ už nie je držiteľom platnej karty vodiča, ako je to stanovené v článku 26, členské štáty počas obdobia rovnajúceho sa minimálne dobe platnosti karty vodiča vedú vnútroštátne elektronické registre obsahujúce tieto informácie o kartách vodičov vrátane kariet vodičov uvedených v článku 26 ods. 4:

— priezvisko a meno vodiča,

— dátum narodenia vodiča, a ak je k dispozícii, aj miesto jeho narodenia,

— platné číslo vodičského preukazu a krajinu, ktorá ho vydala (ak je to uplatniteľné),

— stav karty vodiča,

— číslo karty vodiča.

2. Komisia a členské štáty prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby elektronické registre boli vzájomne prepojené a prístupné v celej Únii, a to pomocou systému zasielania správ TACHOnet uvedenom v odporúčaní 2010/19/EÚ alebo iného kompatibilného systému. V prípade využitia kompatibilného systému je možná výmena elektronických údajov so všetkými ostatnými členskými štátmi prostredníctvom systému zasielania správ TACHOnet.

3. Keď členské štáty vydávajú, nahrádzajú a v prípade potreby obnovujú kartu vodiča, overia pomocou elektronickej výmeny údajov, či vodič už nie je držiteľom inej platnej karty vodiča. Výmena údajov sa obmedzí na údaje nevyhnutné na účely tohto overenia.

4. Kontrolní úradníci môžu mať prístup k elektronickému registru na účely overenia stavu karty vodiča.

5. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa ustanovia spoločné postupy a špecifikácie potrebné pre vzájomné prepojenie uvedené v odseku 2 vrátane formátu vymieňaných údajov, technických postupov na elektronické nahliadanie do vnútroštátnych elektronických registrov, postupov týkajúcich sa prístupu a bezpečnostných mechanizmov. Takéto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.

KAPITOLA VI

POUŽÍVANIE ZARIADENIA

Článok 32

Správne používanie tachografov

1. Dopravné podniky a vodiči zabezpečia správne fungovanie a používanie digitálnych tachografov a kariet vodiča. Dopravné podniky a vodiči, ktorí používajú analógové tachografy, zabezpečia ich správne fungovanie a správne používanie záznamových listov.

2. Digitálne tachografy nie sú nastavené tak, aby sa automaticky prepli do osobitnej kategórie činnosti, keď je motor alebo zapálenie vozidla vypnuté, pokiaľ si vodič nemôže ručne vybrať kategóriu činnosti.

3. Zakazuje sa falšovanie, zatajovanie, odstránenie alebo zničenie údajov zaznamenaných na záznamovom liste alebo uchovávaných v tachografe alebo na karte vodiča, alebo výťažkov z tachografu. Zakazuje sa tiež akákoľvek manipulácia s tachografom, záznamovým listom alebo kartou vodiča, ktorej výsledkom by bolo falšovanie, odstránenie alebo zničenie údajov a/alebo vytlačených informácií. Vo vozidle nesmie byť žiadne zariadenie, ktoré by sa mohlo použiť na tieto účely.

4. Vozidlá nesmú byť vybavené viac ako jedným tachografom s výnimkou použitia na účely skúšok v teréne uvedených v článku 21.

5. Členské štáty zakážu výrobu, distribúciu, reklamu a/alebo predaj zariadení skonštruovaných a/alebo určených na manipuláciu s tachografmi.

Článok 33

Zodpovednosť podniku

1. Dopravné podniky sú zodpovedné za zabezpečenie primeranej odbornej prípravy svojich vodičov a poskytnutie pokynov týkajúcich sa správneho fungovania tachografov bez ohľadu na to, či sú digitálne, alebo analógové, vykonávajú pravidelné kontroly na zabezpečenie správneho využívania tachografov vodičmi a nepodnecujú ich priamo ani nepriamo na zneužívanie tachografov.

Dopravné podniky vydajú dostatočný počet záznamových listov vodičom vozidiel vybavených analógovými tachografmi, pričom zohľadnia skutočnosť, že tieto záznamové listy majú osobný charakter, ako aj dobu prevádzky a možnú povinnosť nahradiť záznamové listy, ktoré sú poškodené alebo ktoré skonfiškoval oprávnený kontrolný úradník. Dopravné podniky vydajú vodičom iba záznamové listy zodpovedajúce schválenému modelu, ktoré sú vhodné na používanie v zariadení inštalovanom vo vozidle.

Keď je vozidlo vybavené digitálnym tachografom, dopravný podnik a vodič s prihliadnutím na dĺžku doby prevádzky zabezpečia, aby sa v prípade inšpekcie mohla na žiadosť kontrolného úradníka správne vykonať tlač údajov z tachografu.

2. Dopravné podniky uchovávajú záznamové listy a výťažky, ak sú výťažky urobené na účely dosiahnutia súladu s článkom 35, v chronologickom poradí a v čitateľnej podobe najmenej jeden rok po ich použití a poskytnú kópie dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú. Dopravné podniky tiež poskytnú kópie údajov stiahnutých z kariet vodiča dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú, spolu s výťažkami týchto kópií. Záznamové listy, výťažky a stiahnuté údaje sa predložia alebo odovzdajú na požiadanie ktoréhokoľvek oprávneného kontrolného úradníka.

3. Dopravné podniky zodpovedajú za porušenia tohto nariadenia, ktorých sa dopustili ich vodiči alebo vodiči, ktorých majú k dispozícii. Členské štáty však môžu takúto zodpovednosť podmieniť tým, že dopravný podnik nesmie porušiť prvý pododsek odseku 1 tohto článku a článok 10 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. 561/2006.

Článok 34

Používanie kariet vodiča a záznamových listov

1. Vodiči sú povinní používať záznamové listy alebo karty vodiča každý deň jazdy od chvíle, keď prevzali vozidlo. Záznamový list alebo karta vodiča sa neodoberú pred ukončením dennej pracovnej doby, ak ich odobranie nie je oprávnené inak. Žiadny záznamový list ani karta vodiča nesmú používať dlhšie obdobie, než na aké boli určené.

2. Vodiči musia chrániť záznamové listy alebo karty vodiča a nesmú používať špinavé ani poškodené záznamové listy alebo karty vodiča.

3. Keď sa vodič nachádza mimo vozidla a v dôsledku toho nemôže používať tachograf namontovaný vo vozidle, časové úseky uvedené v odseku 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv):

a) sa v prípade vybavenia vozidla analógovým tachografom zapisujú do záznamového listu buď ručne, automatickým záznamom, alebo inými prostriedkami, čitateľne a bez znečistenia záznamového listu alebo

b) v prípade vybavenia vozidla digitálnym tachografom sa zapisujú na kartu vodiča pomocou ovládača na manuálne zapisovanie nachádzajúceho sa na tachografe.

Členské štáty neukladajú vodičom povinnosť predkladať tlačivá potvrdzujúce ich činnosť počas neprítomnosti vo vozidle.

4. Ak je vo vozidle vybavenom digitálnym tachografom viac ako jeden vodič, každý vodič zabezpečí, aby bola jeho karta vodiča vložená do správneho slotu v tachografe.

Ak je vo vozidle vybavenom analógovým tachografom viac ako jeden vodič, vodiči upravujú záznamové listy podľa potreby tak, aby príslušné informácie boli zaznamenané do záznamového listu vodiča, ktorý práve jazdí.

5. Vodiči:

a) zabezpečia, aby čas zaznamenaný na záznamovom liste súhlasil s oficiálnym časom v štáte evidencie vozidla;

b) uvedú do činnosti prepínací mechanizmus umožňujúci, aby nasledujúce časové úseky boli zaznamenané oddelene a zreteľne:

i) pod znakom : doba jazdy;

ii) pod znakom : „iná práca“ je akákoľvek iná činnosť než jazda vymedzená v článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES, ako aj každá práca vykonávaná pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho;

iii) pod znakom : „pohotovosť“ vymedzená v článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES;

iv) pod znakom : prestávky alebo odpočinok.

6. Každý vodič vozidla vybaveného analógovým tachografom zapisuje do svojho záznamového listu nasledujúce informácie:

a) na začiatku používania záznamového listu – svoje priezvisko a meno;

b) dátum a miesto, kde sa používanie záznamového listu začína, a dátum a miesto, kde sa toto používanie končí;

c) evidenčné číslo každého vozidla, ku ktorému je pridelený, na začiatku prvej jazdy zaznamenananej na záznamovom liste a v prípade zmeny vozidla aj počas používania záznamového listu;

d) údaje počítadla kilometrov:

i) na začiatku prvej cesty zaznamenananej na záznamovom liste;

ii) na konci poslednej cesty zaznamenananej na záznamovom liste;

iii) v prípade zmeny vozidla počas pracovného dňa údaj na prvom vozidle, ku ktorému bol vodič pridelený, a údaj na ďalšom vozidle;

e) čas každej zmeny vozidla.

7. Vodič vloží do digitálneho tachografu symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu. Členský štát však môže od vodičov vozidiel vykonávajúcich dopravnú činnosť na jeho území požadovať, aby doplnili symbol štátu o podrobnejšie geografické špecifikácie za predpokladu, že členský štát oznámil Komisii uvedené podrobné geografické špecifikácie pred 1. aprílom 1998.

Vodič nemusí informácie uvedené v prvej vete prvého pododseku vkladať, ak tachograf automaticky zaznamenáva údaje o polohe v zmysle článku 8.

Článok 35

Poškodené karty vodiča a záznamové listy

1. V prípade poškodenia záznamového listu alebo karty vodiča pripojí vodič poškodený záznamový list alebo kartu vodiča k akémukoľvek náhradnému záznamovému listu.

2. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná, stratená alebo odcudzená, vodič:

a) na začiatku cesty vytlačí údaje o vozidle, ktoré vedie, a na tomto výtlačku uvedie:

i) údaje, ktoré umožnia identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu) vrátane svojho podpisu;

ii) doby uvedené v článku 34 ods. 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv);

- b) po ukončení cesty vytlačí informácie týkajúce sa dôb zaznamenaných tachografom, zaznamenaná všetky doby inej práce, pohotovosti a čerpaného odpočinku od času vyhotovenia výťažku na začiatku cesty, ak neboli zaznamenané tachografom, a na tomto dokumente uvedie údaje umožňujúce identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo jeho vodičského preukazu) vrátane podpisu vodiča.

Článok 36

Záznamy vedené vodičom

1. Ak vodič vedie vozidlo vybavené analógovým tachografom, na požiadanie oprávneného kontrolného úradníka kedykoľvek predloží:

- i) záznamové listy za daný deň a listy použité vodičom v predchádzajúcich 28 dňoch;
- ii) kartu vodiča, pokiaľ ju má, a
- iii) každý ručný záznam a výťažok vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 28 dní, ako sa to vyžaduje v tomto nariadení a nariadení (ES) č. 561/2006.

2. Ak vodič riadi vozidlo vybavené digitálnym tachografom, na požiadanie oprávneného kontrolného úradníka kedykoľvek predloží:

- i) svoju kartu vodiča;
- ii) každý ručný záznam a výťažok vytvorený počas daného dňa a predchádzajúcich 28 dní, ako sa to vyžaduje v tomto nariadení a nariadení (ES) č. 561/2006;
- iii) záznamové listy zodpovedajúce rovnakému obdobiu, aké sa uvádza v bode ii), počas ktorého viedol vozidlo vybavené analógovým tachografom.

3. Oprávnený kontrolný úradník môže analýzou záznamových listov, zobrazených, vytlačených alebo stiahnutých údajov, ktoré zaznamenal tachograf alebo karta vodiča, skontrolovať, či sa dodržiava nariadenie (ES) č. 561/2006, alebo ak to nie je možné, akéhokoľvek podporného dokumentu, ktorý zdôvodňuje nedodržanie ustanovení článku 29 ods. 2 a článku 37 ods. 2 tohto nariadenia.

Článok 37

Postupy v prípade nefunkčného zariadenia

1. V prípade poruchy alebo chybných činností tachografu ho dá dopravný podnik opraviť schválenou montážnou firmou alebo dielňou hneď, ako to okolnosti dovoľia.

Ak sa vozidlo nemôže vrátiť do priestorov dopravného podniku v priebehu jedného týždňa odo dňa poruchy alebo od objavenia chybných činností, oprava sa vykoná po ceste.

Opatrenia prijímané členskými štátmi podľa článku 41 dávajú príslušným orgánom právomoc zakázať používanie vozidla v prípadoch, keď porucha alebo chybná činnosť nebola napravená, ako je stanovené v prvom a druhom pododseku tohto odseku, pokiaľ je to v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi dotknutého členského štátu.

2. Počas obdobia, keď tachograf nie je schopný prevádzky alebo je nefunkčný, vodič zaznamená údaje, ktoré umožnia jeho identifikáciu (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu), vrátane podpisu, ako aj údaje o rôznych časových úsekoch, ktoré tachograf už správne nezaznamenáva alebo netlačí:

- a) na záznamovom liste alebo na záznamových listoch, alebo
- b) na dočasnom liste, ktorý sa pripojí k záznamovému listu alebo uchová pri karte vodiča.

KAPITOLA VII

VYMÁHANIE A SANKCIE

Článok 38

Kontrolní úradníci

1. Na efektívne monitorovanie dodržiavania tohto nariadenia by všetci oprávnení kontrolní úradníci mali mať k dispozícii dostatočné vybavenie a príslušné zákonné právomoci, aby mohli vykonávať svoje úlohy v súlade s týmto nariadením. Toto vybavenie zahŕňa najmä:

- a) kontrolné karty, ktoré umožňujú prístup k údajom zaznamenaným v tachografoch a na tachografových kartách a prípadne na dielenských kartách;
- b) nástroje potrebné na sťahovanie dátových súborov z jednotiek vozidla a tachografových kariet, aby dokázali analyzovať takéto dátové súbory a výťažky z digitálnych tachografov v kombinácii so záznamovými listami alebo výpismi z analógových tachografov.

2. Ak kontrolní úradníci nájdu po vykonaní kontroly dostatočné dôkazy vedúce k dôvodnému podozreniu z podvodu, majú právo poslať vozidlo do schválenej dielne na vykonanie ďalších kontrol, najmä či tachograf:

- a) správne funguje;
- b) správne zaznamenáva a ukladá údaje a či sú správne kalibračné parametre.

3. Kontrolní úředníci sú oprávnení žiadať od schválených dielní vykonanie skúšok uvedených v odseku 2 a osobitných skúšok určených na zistenie prítomnosti manipulačných zariadení. Ak sa manipulačné zariadenia zistia, vybavenie vrátane samotného zariadenia, jednotky vozidla alebo jej komponentov a karty vodiča môže byť z vozidla odstránené a môže sa použiť ako dôkaz v súlade s vnútroštátnymi predpismi zaobchádzania s takýmito dôkazmi.

4. Kontrolní úředníci využívajú v prípade potreby možnosť kontrolovať tachografy a karty vodiča, ktoré sa nachádzajú na mieste počas kontroly v priestoroch podnikov.

Článok 39

Odborná príprava kontrolných úradníkov

1. V záujme dosiahnutia účinnej a harmonizovanej kontroly a presadzovania členskej štáty zabezpečia, aby kontrolní úradníci boli dobre vyškolení na analýzu zaznamenávaných údajov a kontrolu tachografov.

2. Členské štáty informujú Komisiu o požiadavkách na odbornú prípravu svojich kontrolných úradníkov do 2. septembra 2016.

3. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov opatrenia, pričom špecifikuje obsah počiatočnej a priebežnej odbornej prípravy kontrolných úradníkov vrátane metód odbornej prípravy, ako účelovo zamerať kontroly a ako odhaľovať manipulačné zariadenia a podvod. Tieto opatrenia zahŕňajú usmernenia zamerané na uľahčenie vykonávania príslušných ustanovení tohto nariadenia a nariadenia (ES) č. 561/2006. Takéto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 42 ods. 3.

4. Členské štáty zahrnú obsah špecifikovaný Komisiou do odbornej prípravy kontrolných úradníkov.

Článok 40

Vzájomná pomoc

Členské štáty si navzájom pomáhajú pri uplatňovaní tohto nariadenia a pri kontrole jeho dodržiavania.

V rámci tejto vzájomnej pomoci si príslušné orgány členských štátov predovšetkým pravidelne posielajú všetky dostupné informácie týkajúce sa porušení tohto nariadenia montážnymi firmami a dielňami, typov manipulácií a sankcií uvalených za ne.

Článok 41

Sankcie

1. Členské štáty v súlade so svojimi ústavnými postupmi stanovujú pravidlá pre sankcie uplatniteľné v prípade porušenia tohto nariadenia a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Tieto sankcie sú účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné a zodpovedajú kategóriám porušení predpisov stanoveným v smernici 2006/22/ES.

2. Členské štáty informujú Komisiu o uvedených opatreniach a o pravidlách sankcií do 2. marca 2016. Informujú Komisiu o každej ďalšej zmene uvedených opatrení.

KAPITOLA VIII

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 42

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Týmto výborom je výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pokiaľ sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v lehote na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo ak o to požiadala väčšina členov výboru.

Článok 43

Fórum pre tachografy

1. Zriadi sa fórum pre tachografy, aby sa podporil dialóg o technických otázkach týkajúcich sa tachografov medzi expertmi členských štátov, členmi výboru uvedeného v článku 42 a expertmi z tretích krajín, ktoré používajú tachograf na základe dohody AETR.

2. Členské štáty by mali ako expertov do fóra pre tachografy vyslať expertov, ktorí sa podieľajú na práci výboru uvedeného v článku 42.

3. Fórum pre tachografy je otvorené pre expertov zo zainteresovaných tretích krajín, ktoré sú zmluvné strany dohody AETR.

4. Do fóra pre tachografy sa pozvú zainteresované strany, zástupcovia výrobcov vozidiel, výrobcovia tachografov, sociálni partneri a európsky dozorný úradník pre ochranu údajov.

5. Fórum pre tachografy prijme svoj rokovací poriadok.

6. Fórum pre tachografy zasadá aspoň raz ročne.

Článok 44

Oznámenie vnútroštátnych opatrení

Členské štáty oznámia Komisii znenie zákonov, právnych predpisov a správnych opatrení, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tohto nariadenia, najneskôr do 30 dní od dátumu ich prijatia a po prvýkrát do 2. marca 2015.

Článok 45

Zmena nariadenia (ES) č. 561/2006

Nariadenie (ES) č. 561/2006 sa týmto mení takto:

1. do článku 3 sa za písmeno a) vkladá toto písmeno:

„aa. vozidlá alebo jazdné súpravy s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov, ktoré vodič používa počas svojej práce, a to iba v okruhu 100 km od základne podniku a pod podmienkou, že vedenie vozidla nepredstavuje hlavnú činnosť vodiča;“

2. článok 13 ods. 1 sa mení takto:

a) v písmenách d), f) a p) sa slová „50 kilometrov“ alebo „50 km“ nahrádzajú slovami „100 km“;

b) prvý pododsek písmena d) sa nahrádza takto:

„d) vozidlami alebo jazdnými súpravami s maximálnou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 7,5 tony, ktoré používajú poskytovatelia univerzálnych služieb v zmysle článku 2 ods. 13 smernice Európskeho parlamentu a Rady 97/67/ES z 15. decembra 1997 o spoločných pravidlách rozvoja vnútorného trhu poštových služieb Spoločenstva a zlepšovaní kvality služieb (*) na dodávku zásielok ako súčasť univerzálnej služby.

(*) Ú. v. ES L 15, 21.1.1998, s. 14.“

Článok 46

Prechodné opatrenia

Pokiaľ sa vykonávacie akty uvedené v tomto nariadení neprijali tak, aby sa mohli uplatňovať v čase začiatku uplatňovania tohto nariadenia, až do začatia uplatňovania vykonávacích aktov uvedených v tomto nariadení sa naďalej prechodne uplatňujú ustanovenia nariadenia (EHS) č. 3821/85 vrátane jeho prílohy IB.

Článok 47

Zrušenie

Týmto sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 3821/85. Odkazy na zrušené nariadenie sa považujú za odkazy na toto nariadenie.

Článok 48

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

S výhradou prechodných opatrení podľa článku 46 sa začne uplatňovať od 2. marca 2016. Články 24, 34 a 45 sa však začnú uplatňovať od 2. marca 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 4. februára 2014

Za Európsky parlament
predseda
M. SCHULZ

Za Radu
predseda
E. VENIZELOS

PRÍLOHA I

POŽIADAVKY NA KONŠTRUKCIU, SKÚŠANIE, INŠTALÁCIU A INŠPEKCIU PRE ANALÓGOVÉ TACHOGRAFY

I. VYMEDZENIE POJMOV

V tejto prílohe:

a) „záznamové zariadenie“ alebo „analogový tachograf“ znamená:

zariadenie určené na inštaláciu do cestných vozidiel na automatické alebo poloautomatické zobrazenie a zaznamenanie podrobností o pohybe takýchto vozidiel a podrobností o určitých dobách činnosti ich vodičov;

b) „konštanta záznamového zariadenia“ znamená:

numerickú veličinu udávajúcu hodnotu vstupného signálu potrebnú na zobrazenie a zaznamenanie prejdenej vzdialenosti 1 km; táto konštanta sa musí vyjadriť buď v otáčkach motora na kilometer ($k = \dots \text{ rev/km}$), alebo v impulzoch na kilometer ($k = \dots \text{ imp/km}$);

c) „charakteristický koeficient vozidla“ znamená:

numerickú charakteristiku udávajúcu hodnotu výstupného signálu emitovaného časťou vozidla spájajúcou ju so záznamovým zariadením (vývodný hriadeľ alebo náprava prevodovky), zatiaľ čo vozidlo prejde vzdialenosť jedného nameraného kilometra za normálnych skúšobných podmienok (pozri časť VI bod 4 tejto prílohy). Charakteristický koeficient je vyjadrený buď v otáčkach motora na kilometer ($w = \dots \text{ rev/km}$), alebo v impulzoch na kilometer ($w = \dots \text{ imp/km}$);

d) „skutočný obvod pneumatík kolies“ znamená:

priemer vzdialeností prejdenej niekoľkými kolesami pohybujúceho sa vozidla (hnacie kolesá) v priebehu jednej úplnej rotácie. Meranie týchto vzdialeností sa musí vykonať za normálnych skúšobných podmienok (pozri časť VI bod 4 tejto prílohy) a je vyjadrené v tvare: $1 = \dots \text{ mm}$.

II. VŠEOBECNÉ CHARAKTERISTIKY A FUNKCIE ZÁZNAMOVÉHO ZARIADENIA

Zariadenie musí byť schopné zaznamenávať:

1. vzdialenosť prejdenu vozidlom;
2. rýchlosť vozidla;
3. dobu jazdy;
4. iné doby práce alebo pohotovosti;
5. prestávky v práci a doby denného odpočinku;
6. otvorenie puzdra obsahujúceho záznamový list;
7. v prípade elektronického záznamového zariadenia fungujúceho na základe signálu prenášaného elektricky zo snímača rýchlosti a vzdialenosti akékoľvek prerušenie dodávky prúdu záznamovému zariadeniu presahujúce 100 milisekúnd (okrem osvetlenia), dodávky prúdu snímaču rýchlosti a vzdialenosti a akékoľvek prerušenie signálneho vedenia snímača rýchlosti a vzdialenosti.

Pre vozidlá používané dvoma vodičmi musí byť zariadenie schopné zaznamenávať súčasne, ale odlišne a v dvoch oddelených záznamových listoch podrobnosti o dobách uvedených v prvom odseku bodoch 3, 4 a 5.

III. KONŠTRUKČNÉ POŽIADAVKY NA ZÁZNAMOVÉ ZARIADENIE

a) Všeobecne

1. Záznamové zariadenie obsahuje:

1.1. Vizualne prístroje zobrazujúce:

- prejdenu vzdialenosť (zapisovač vzdialeností),
- rýchlosť (rýchlomer),
- čas (hodiny).

1.2. Záznamové prístroje obsahujúce:

- zapisovač prejdenej vzdialenosti,
- zapisovač rýchlosti,
- jeden alebo viac zapisovačov času spĺňajúcich požiadavky stanovené v písmene c) bode 4.

1.3. Značkovacie zariadenie zobrazujúce na záznamovom liste jednotlivo:

- každé otvorenie puzdra obsahujúceho tento záznamový list,
- pre elektronické záznamové zariadenie, ako je definované v bode 7 prvého odseku časti II, akékoľvek prerušenie dodávky prúdu záznamovému zariadeniu presahujúce 100 milisekúnd (okrem osvetlenia), dokiaľ sa znovu nezapne dodávka prúdu,
- pre elektronické záznamové zariadenie, ako je definované v bode 7 prvého odseku časti II, akékoľvek prerušenie dodávky prúdu snímaču rýchlosti a vzdialenosti presahujúce 100 milisekúnd a akékoľvek prerušenie signálneho vedenia snímača rýchlosti a vzdialenosti.

2. Akékoľvek zahrnutie ďalšieho vybavenia prístrojov do zariadenia uvedeného v bode 1 nesmie prekážať správnej činnosti povinných zariadení alebo ich odčítaniu údajov z týchto zariadení.

Zariadenie musí byť predložené na schválenie celé so všetkými doplnkovými prístrojmi.

3. Materiály

3.1. Všetky časti záznamového zariadenia musia byť vyrobené z materiálov s dostatočnou stabilitou a mechanickou pevnosťou a stabilnými elektrickými a magnetickými charakteristikami.

3.2. Akákoľvek modifikácia časti zariadenia alebo charakteru materiálov použitých na jeho výrobu musí byť pred použitím vo výrobe predložená na schválenie orgánu, ktorý pre zariadenie udelil typové schválenie.

4. Meranie prejdenej vzdialenosti

Prejdené vzdialenosti sa môžu merať a zaznamenávať buď:

- tak, aby zahŕňali pohyb dopredu aj dozadu, alebo
- tak, že sa zahrnie len pohyb dopredu.

Akékoľvek zaznamenávanie pohybov dozadu nesmie za nijakých okolností ovplyvniť zreteľnosť a presnosť iných záznamov.

5. Meranie rýchlosti

5.1. Rozsah merania rýchlosti bude taký, ako je stanovené v osvedčení o typovom schválení.

5.2. Vlastná frekvencia a tlmenie meracieho zariadenia musí byť také, aby prístroje zobrazujúce a zaznamenávajúce rýchlosť mohli v rozsahu merania sledovať akceleračné zmeny až do 2 m/s^2 v hraniciach schválených tolerancií.

6. Meranie času (hodiny)

6.1. Kontrola mechanizmu opätovného nastavenia hodín musí byť umiestnená vnútri puzdra obsahujúceho záznamový list; každé otvorenie puzdra musí byť automaticky zaznamenané na záznamovom liste.

6.2. Ak je mechanizmus pohybu dopredu záznamového listu riadený hodinami, musí byť čas, v ktorom hodiny pôjdu správne po úplnom natiahnutí, aspoň o 10 % väčší ako doba zaznamenávania zodpovedajúca maximálnemu zaťaženiu listu zariadenia.

7. Osvetlenie a ochrana

7.1. Vizualne prístroje zariadenia musia byť vybavené vhodným neoslňujúcim osvetlením.

7.2. Pre bežné podmienky používania musia byť všetky vnútorné časti zariadenia chránené voči vlhkosti a prachu. Okrem toho musia byť chránené pred falšovaním pomocou zaplombovaných krytov.

b) Vizualne prístroje

1. Indikátor prejdenej vzdialenosti (záznamový prístroj vzdialenosti)

1.1. Hodnota najmenšieho odstupňovania na prístroji zobrazujúcom prejdenu vzdialenosť musí byť 0,1 km. Čísla zobrazujúce hektometre musia byť jasne odlišné od tých, ktoré zobrazujú celé kilometre.

1.2. Čísla na záznamovom prístroji vzdialenosti musia byť jasne čitateľné a musia mať výšku aspoň 4 mm.

1.3. Záznamový prístroj vzdialenosti musí byť schopný ukazovať aspoň do 99 999,9 km.

2. Indikátor rýchlosti (rýchlomer)

2.1. V rozsahu merania musí byť rýchlostná škála jednotne odstupňovaná po 1, 2, 5 alebo 10 km/h. Hodnota odstupňovania rýchlosti (priestor medzi 2 následnými značkami) nesmie presahovať 10 % maximálnej rýchlosti zobrazenej na stupnici.

2.2. Rozsah naznačený mimo meraného potrebného rozsahu nemusí byť označený číslami.

2.3. Dĺžka každého intervalu na stupnici predstavujúca rozdiel rýchlosti 10 km/h nesmie byť menšia ako 10 mm.

2.4. Na indikátore s ihlou nesmie vzdialenosť medzi ihlou a čelom prístroja presahovať 3 mm.

3. Indikátor času (hodiny)

Indikátor času musí byť viditeľný zvonku prístroja a musí poskytovať jasný, jednoduchý a jednoznačný údaj.

c) Záznamové prístroje

1. Všeobecne

1.1. Všetky zariadenia, s akoukoľvek formou záznamového listu (pás alebo disk), musia byť vybavené značkou umožňujúcou správne vloženie záznamového listu, aby sa takýmto spôsobom zabezpečilo, že čas zobrazovaný hodinami a značenie času na záznamovom liste si budú navzájom zodpovedať.

1.2. Mechanizmus pohybujúci záznamovým listom musí byť taký, aby sa zabezpečilo, že sa záznamový list bude pohybovať bez vôle a bude sa môcť voľne vkladať a vyberať.

1.3. Pri záznamových listoch vo forme disku musí byť zariadenie na pohyb dopredu riadené mechanizmom hodín. V tomto prípade rotačný pohyb záznamového listu musí byť plynulý a rovnomerný s minimálnou rýchlosťou 7 mm/h, meranou na vnútornej strane kruhu označujúceho okraj oblasti registrácie rýchlosti. Pri zariadení pásového typu, kde je pohyb záznamových listov dopredu riadený hodinovým mechanizmom, musí byť rýchlosť priamočiareho pohybu dopredu aspoň 10 mm/h.

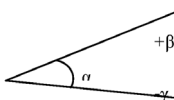
1.4. Zaznamenávanie prejdenej vzdialenosti, rýchlosti vozidla a akéhokoľvek otvorenia puzdra obsahujúceho záznamový list alebo listy musí byť automatické.

2. Zaznamenávanie prejdenej vzdialenosti
 - 2.1. Každý kilometer prejdenej vzdialenosti musí byť v zázname znázornený zmenou aspoň o 1 mm na príslušnej súradnici.
 - 2.2. Dokonca aj pri rýchlostiach dosahujúcich hornú hranicu rozsahu merania musí byť záznam vzdialenosti zreteľne čitateľný.
 3. Zaznamenávanie rýchlosti
 - 3.1. Pri akejkoľvek forme záznamového listu sa dotkový hrot zaznamenávajúci rýchlosť musí pohybovať v priamke a v pravých uhloch na smer pohybu záznamového listu. Pohyb dotkového hrotu môže však byť aj krivočiary za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:
 - stopa zakreslená dotkovým hrotom musí byť kolmá na priemerný obvod (v prípade záznamových listov vo forme disku) alebo na os (v prípade záznamových listov vo forme pásu) v oblasti vyhradenej na zobrazovanie rýchlosti,
 - pomer medzi polomerom zakrivenia stopy zakreslenej dotkovým hrotom a šírkou oblasti vyhradenej pre zapisovanie rýchlosti nesmie byť menší než 2,4 k 1 pri akejkoľvek forme záznamového listu,
 - značky na časovom meradle musia prechádzať oblasť záznamu v krivke s rovnakým polomerom, ako má stopa zakreslená dotkovým hrotom. Intervaly medzi značkami na časovom meradle musia predstavovať dobu nepresahujúcu 1 hodinu.
 - 3.2. Každá zmena v rýchlosti 10 km/h musí byť znázornená v zázname pomocou zmeny aspoň 1,5 mm na príslušnej súradnici.
 4. Čas zaznamenávania
 - 4.1. Záznamové zariadenie musí byť konštruované tak, aby sa doba jazdy vždy zaznamenala automaticky a aby bolo možné v prípade potreby spínacím zariadením oddelene zaznamenávať ostatné časové obdobia, ako sa uvádza v článku 34 ods. 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv) tohto nariadenia.
 - 4.2. Z charakteristík stôp, ich vzájomných polôh a v prípade potreby zo znakov stanovených v článku 34 tohto nariadenia musí byť možné zreteľne rozlíšiť rôzne časové obdobia. Rôzne časové obdobia by mali byť navzájom odlišné v zázname podľa rozdielov v hrúbke príslušných stôp alebo akýmkoľvek iným systémom aspoň s rovnakou účinnosťou z hľadiska čitateľnosti a jednoduchosti interpretácie záznamu.
 - 4.3. V prípade vozidiel s posádkou zloženou z viac ako jedného vodiča sa musí zaznamenávanie stanovené v bode 4.1 robiť na oddelených záznamových listoch, z ktorých každý záznamový list bude pridelený jednému vodičovi. V tomto prípade pohyb jednotlivých záznamových listov dopredu musí byť ovplyvňovaný buď jedným mechanizmom, alebo oddelenými synchronizovanými mechanizmami.
- d) Uzamykacie zariadenie
1. Puzdro obsahujúce záznamový list alebo listy a riadenie mechanizmu na opätovné nastavenie hodín musí byť zabezpečené zámkom.
 2. Každé otvorenie puzdra obsahujúceho záznamový list alebo listy a riadenie mechanizmu na opätovné nastavenie hodín musí byť automaticky zaznamenané na záznamový list alebo záznamové listy.
- e) Značky
1. Na čelnej strane zariadenia musia byť tieto značky:
 - tesne pri symbole zobrazenom záznamovým zariadením vzdialenosti jednotka merania vzdialenosti označená skratkou „km“,
 - blízko stupnice rýchlosti značka „km/h“,
 - rozsah merania rýchlomeru vo forme „Vmin ... km/h, Vmax ... km/h“. Táto značka nie je potrebná, ak je zobrazená na popisnej doske zariadenia.

Tieto požiadavky sa však neuplatňujú na záznamové zariadenia schválené pred 10. augustom 1970.

2. Popisná doska musí byť zabudovaná do zariadenia a musia na nej byť nasledujúce značky, ktoré musia byť viditeľné na zariadení po inštalácii:

- meno a adresa výrobcu zariadenia,
- číslo výrobcu a rok výroby,
- schvaľovacia značka pre typ zariadenia,
- konštanta zariadenia v tvare „ $k = \dots \text{ rev/km}$ “ alebo „ $k = \dots \text{ imp/km}$ “,
- voliteľne rozsah merania rýchlosti v tvare určenom v bode 1,
- ak by citlivosť prístroja na uhol sklonu mohla ovplyvniť údaje poskytované prístrojom za hranice povolených tolerancií, povolený uhol vyjadrený ako:



kde je uhol α meraný z horizontálnej polohy čelnej strany (správne upevnenej) zariadenia, na ktorý je prístroj kalibrovaný, zatiaľ čo β a γ predstavujú v poradí povolené horné a dolné odchýlky od uhla kalibrovania α .

- f) Maximálne tolerancie (vizuálne a záznamové prístroje)

1. Na skúšobnom zariadení pred inštaláciou:

- a) prejdená vzdialenosť:

1 % viac alebo menej ako skutočná vzdialenosť, keď je táto vzdialenosť aspoň 1 kilometer;

- b) rýchlosť:

o 3 km/h viac alebo menej ako skutočná rýchlosť;

- c) čas:

± 2 minúty za deň, maximálne 10 minút za sedem dní v prípadoch, keď doba chodu hodín po natiiahnutí nie je menšia ako tento čas.

2. Pri inštalácii:

- a) prejdená vzdialenosť:

2 % viac alebo menej ako skutočná vzdialenosť, keď je táto vzdialenosť aspoň 1 kilometer;

- b) rýchlosť:

o 4 km/h viac alebo menej ako skutočná rýchlosť;

- c) čas:

$\pm$ dve minúty za deň alebo

± 10 minút za sedem dní.

3. Pri použití:

- a) prejdená vzdialenosť:

4 % viac alebo menej ako skutočná vzdialenosť, keď je táto vzdialenosť aspoň 1 kilometer;

b) rýchlosť:

o 6 km/h viac alebo menej ako skutočná rýchlosť;

c) čas:

± dve minúty za deň alebo

± 10 minút za sedem dní.

4. Maximálne tolerancie stanovené v bodoch 1, 2 a 3 sú platné pre teploty medzi 0 °C a 40 °C, teploty sú snímané v tesnej blízkosti zariadenia.

5. Meranie maximálnych tolerancií stanovených v bodoch 2 a 3 sa realizuje za podmienok stanovených v časti VI.

IV. ZÁZNAMOVÉ LISTY

a) Všeobecne

1. Záznamový list musí byť taký, aby nebránil normálnemu fungovaniu prístroja a aby záznamy, ktoré obsahuje, boli neodstrániteľné a ľahko čitateľné a identifikovateľné.

Záznamové listy si musia zachovať svoje rozmery a akékoľvek zápisy, ktoré sa na nich nachádzajú, za normálnych podmienok vlhkosti a teploty.

Okrem toho musí byť možné zaznamenávať údaje na záznamových listoch bez toho, aby sa poškodili, a bez ovplyvnenia čitateľnosti záznamov, informácií uvedených v článku 34 tohto nariadenia.

Za normálnych skladovacích podmienok musia záznamy zostať čitateľné aspoň 1 rok.

2. Minimálna záznamová schopnosť záznamových listov bez ohľadu na ich tvar musí byť 24 hodín.

Ak je niekoľko diskov spojených dohromady v záujme zvýšenia plynulej záznamovej kapacity, ktorá sa môže dosiahnuť bez zasahovania personálu, musia byť spoje medzi rôznymi diskami urobené tak, aby nedošlo k prerušeniam alebo k presahom pri zaznamenávaní údajov v bode prechodu z jedného disku do druhého.

b) Záznamové oblasti a ich odstupňovanie

1. Záznamové listy majú obsahovať tieto záznamové oblasti:

— oblasť výlučne vyhradenú pre údaje týkajúce sa rýchlosti,

— oblasť výlučne vyhradenú pre údaje týkajúce sa prejdenej vzdialenosti,

— jedna alebo viac oblastí pre údaje týkajúce sa jazdnej doby, iných pracovných dôb a dôb pohotovosti, prestávok v práci a odpočinkových dôb pre vodičov.

2. Oblasť pre zaznamenávanie rýchlosti musí byť rozdelená na úseky 20 km za hodinu alebo menej. Rýchlosť zodpovedajúca každej značke na stupnici musí byť zobrazená pri značke číslicou. V tejto oblasti musí byť aspoň raz zobrazený symbol „km/h“. Posledná značka na stupnici sa musí zhodovať s hornou hranicou rozsahu merania.

3. Oblasť pre zaznamenávanie prejdenej vzdialenosti musí byť stanovená tak, aby sa bez problémov mohol odčítat počet prejdenej kilometrov.

4. Oblasť alebo oblasti vyhradené pre zaznamenávanie dôb uvedených v bode 1 musia byť označené tak, aby sa dali zreteľne rozlíšiť rôzne časové úseky.

c) Informácie, ktoré majú byť vytlačené na záznamových listoch

Na každom záznamovom liste musia byť v tlačenej podobe napísané tieto informácie:

— meno a adresa alebo obchodný názov výrobcu,

- schvaľovacia značka pre model záznamového listu,
- schvaľovacia značka pre typ alebo typy zariadení, v ktorých sa záznamový list môže použiť,
- horná hranica rozsahu merania rýchlosti vytlačená v kilometroch za hodinu.

Pri minimálnych ďalších požiadavkách musí mať každý záznamový list v tlačenej podobe časovú mieru odstupňovanú tak, aby sa čas dal čítať priamo v 15-minútových intervaloch, pričom sa bez ťažkosti môže určiť každý 5-minútový interval.

d) Voľný priestor pre ručne písané poznámky

Na záznamových listoch musí byť ponechaný voľný priestor, aby vodiči mohli zapísať minimálne tieto údaje:

- priezvisko a meno vodiča,
- dátum a miesto, kde sa používanie záznamového listu začína, a dátum a miesto, kde sa končí,
- registračné číslo alebo čísla vozidla alebo vozidiel, na ktoré je vodič pridelený počas používania záznamového listu,
- údaje z počítacia kilometrov z vozidla alebo vozidiel, na ktoré je vodič pridelený počas používania záznamového listu,
- čas, v ktorom sa uskutoční nejaká zmena vozidla.

V. INŠTALÁCIA ZÁZNAMOVÉHO ZARIADENIA

1. Záznamové zariadenie musí byť vo vozidle umiestnené tak, aby mal vodič jasný výhľad zo svojho sedadla na rýchlomer, indikátor vzdialenosti a hodiny, pričom súčasne všetky časti týchto prístrojov vrátane hnacích častí sú chránené voči náhodnému poškodeniu.
2. Musí byť možné prispôbiť konštanty záznamového zariadenia charakteristickému koeficientu vozidla pomocou vhodného zariadenia, známeho ako adaptér.

Vozidlá s dvoma alebo viacerými pomermi zadných náprav musia byť vybavené spínačom, aby uvedené rôzne pomery mohli byť automaticky zosúladené s pomerom, na ktorý bolo zariadenie vo vozidle adaptované.

3. Po prekontrolovaní zariadenia pri inštalácii musí byť vo vozidle vedľa prístroja alebo priamo na ňom pripevnený inštalačný štítok, a to tak, aby bol jasne viditeľný. Po každej inšpekcii schválenu montážnou firmou alebo dielňou požadujúcou zmenu v nastavení samotnej inštalácie musí byť na mieste predošlého štítku pripevnený nový inštalačný štítok.

Tento inštalačný štítok musí zobrazovať aspoň tieto údaje:

- názov, adresu alebo obchodný názov schválenej montážnej firmy, dielne alebo schváleného výrobcu vozidla,
- charakteristický koeficient vozidla v tvare „w = ... rev/km“ alebo „w = ... imp/km“,
- skutočný obvod pneumatík kolies v tvare „l = ... mm“,
- dátumy, keď bol určený charakteristický koeficient vozidla a bol nameraný skutočný obvod pneumatík kolies.

4. Plombovanie

Zaplombované musia byť tieto časti:

- a) inštalačný štítok, pokiaľ nie je pripevnený tak, že ho nemožno odstrániť bez poškodenia značiek, ktoré sa na ňom nachádzajú;
- b) obe strany spoja medzi záznamovým zariadením a vozidlom;
- c) samotný adaptér a bod jeho vstupu do obvodu;

- d) spínací mechanizmus pre vozidlá s dvoma alebo viacerými nápravami;
- e) spoje pripájajúce adaptér a spínač k ostatnému zariadeniu;
- f) obaly požadované podľa časti III písm. a) bodu 7.2;
- g) kryt umožňujúci prístup k prostriedkom, ktorými možno prispôsobiť konštantu záznamového zariadenia charakteristickému koeficientu vozidla.

V jednotlivých prípadoch sa môžu požadovať ďalšie plomby na schválenie typu zariadenia a poznámky o umiestnení uvedených plomb musia byť urobené na osvedčení o tomto schválení.

Plomby uvedené v prvom odseku písm. b), c) a e) je povolené odstrániť:

— v prípadoch núdze,

— na účely inštalácie, úpravy alebo opravy zariadenia obmedzujúceho rýchlosť alebo iného zariadenia, ktoré prispieva k bezpečnosti na ceste,

za predpokladu, že záznamové zariadenie naďalej funguje spoľahlivo a správne a že ho schválená montážna firma alebo dielňa hneď po tom, ako namontovala zariadenie obmedzujúce rýchlosť alebo iné zariadenie, ktoré prispieva k bezpečnosti na ceste, alebo v iných prípadoch do siedmich dní znovu zaplombuje. V prípade, že sa uvedené plomby porušia, musí byť pripravené písomné vyjadrenie, v ktorom sa uvedú dôvody takéhoto konania, a musí byť k dispozícii príslušnému orgánu.

5. Káble spájajúce záznamové zariadenie s prenášačom impulzov musia byť chránené súvislým plastom potiahnutým oceľovým plášťom chráneným pred hrdzou s lisovanými koncami, a to s výnimkou prípadov, keď je zaručená ekvivalentná ochrana pred manipuláciou inými prostriedkami (napríklad elektronickým monitorovaním, ako je signálne zakódovanie) schopnými odhaliť prítomnosť akéhokoľvek zariadenia, ktoré nie je nevyhnutné pre správnu prevádzku záznamového zariadenia a ktorého účelom je zabrániť spoľahlivej prevádzke záznamového zariadenia pomocou skratu alebo prerušenia, alebo modifikáciou elektronických údajov snímača rýchlosti a vzdialenosti. Spoj zahrnutý v zaplombovaných spojeniach sa považuje za súvislý v zmysle tohto nariadenia.

Uvedené elektronické monitorovanie možno nahradiť elektronickou kontrolou, prostredníctvom ktorej sa zabezpečí, že záznamové zariadenie dokáže zaznamenať akýkoľvek pohyb vozidla, a to nezávisle od signálu snímača rýchlosti a vzdialenosti.

Na účely uplatňovania tohto bodu sú vozidlá kategórie M₁ a N₁ vozidlá v zmysle časti A prílohy II k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽¹⁾. V prípade vozidiel, ktoré sú vybavené tachografmi v súlade s týmto nariadením a nie je v nich nainštalovaný pancierový kábel medzi snímačmi vzdialenosti a rýchlosti a záznamovým zariadením, sa namontuje adaptér, a to podľa možnosti čo najbližšie k snímačom vzdialenosti a rýchlosti.

Pancierový kábel sa namontuje od adaptéra k záznamovému zariadeniu.

VI. KONTROLY A INŠPEKCIE

Členské štáty menujú organizácie, ktoré budú vykonávať kontroly a inšpekcie.

1. Osvedčenia na nové alebo opravené prístroje

Každé jednotlivé zariadenie, či už je nové, alebo opravené, sa overí s ohľadom na jeho správnu činnosť a presnosť jeho údajov a záznamov v rámci limitov stanovených v časti III písm. f) bode 1 a zaplombuje v súlade s časťou V bodom 4 prvým odsekom písm. f).

Na tento účel si členské štáty môžu vyhradiť právo na počiatočné overenie pozostávajúce z kontroly a potvrdenia zhody nového alebo opraveného zariadenia s typovo schváleným modelom a/alebo s požiadavkami tohto nariadenia alebo môžu poveriť týmto osvedčovaním výrobcov alebo ich splnomocnených zástupcov.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

2. Inštalácia

Po pripevnení vo vozidle musí zariadenie a celá inštalácia vyhovovať ustanoveniam o maximálnych toleranciách stanovených v časti III písm. f) bode 2.

Inšpekčné skúšky vykoná schválená montážna firma alebo dielňa na vlastnú zodpovednosť.

3. Pravidelné inšpekcie

- a) Pravidelné inšpekcie zariadenia nainštalovaného vo vozidle sa uskutočňujú aspoň každé dva roky a môžu sa vykonávať zároveň so skúškami spôsobilosti vozidiel pre prevádzku na cestách.

Uvedené inšpekcie zahŕňajú tieto kontroly:

- či zariadenie správne pracuje,
- či má zariadenie typovú schvaľovaciu značku,
- či je pripevnený inštalčný štítok,
- či sú plomby na zariadení a iných častiach inštalácie neporušené,
- skutočný obvod pneumatík.

- b) Inšpekcia na zabezpečenie súladu s časťou III písm. f) bodom 3 o maximálnych toleranciách pri používaní sa uskutoční aspoň raz za každých šesť rokov, hoci každý členský štát si môže vyhradiť kratší inšpekčný interval pre vozidlá registrované na jeho území. Takéto inšpekcie musia zahŕňať výmenu inštalčného štítka.

4. Meranie chýb

Meranie chýb pri inštalácii a počas používania sa uskutoční za týchto podmienok, ktoré je potrebné považovať za súčasť štandardných skúšobných podmienok:

- nezaťažené vozidlo pri normálnej prevádzke,
 - tlak pneumatík v súlade s pokynmi výrobcu,
 - opotrebovanie pneumatík v rámci limitov povolených vnútroštátnymi právnymi predpismi,
 - pohyb vozidla: vozidlo poháňané vlastným motorom sa musí pohybovať v priamke a na rovnom povrchu rýchlosťou 50 ± 5 km/h. Skúška sa môže vykonať aj na vhodnom skúšobnom zariadení za predpokladu, že má porovnateľnú presnosť.
-

PRÍLOHA II

SCHVAĽOVACIA ZNAČKA A OSVEDČENIE

I. SCHVAĽOVACIA ZNAČKA

1. Schvaľovaciu značku tvorí:

- a) obdĺžnik, v ktorom je umiestnené písmeno „e“, za ktorým nasleduje rozlišovacie číslo alebo písmeno štátu, ktorý vydal schválenie v súlade s nasledujúcimi dohodnutými znakmi:

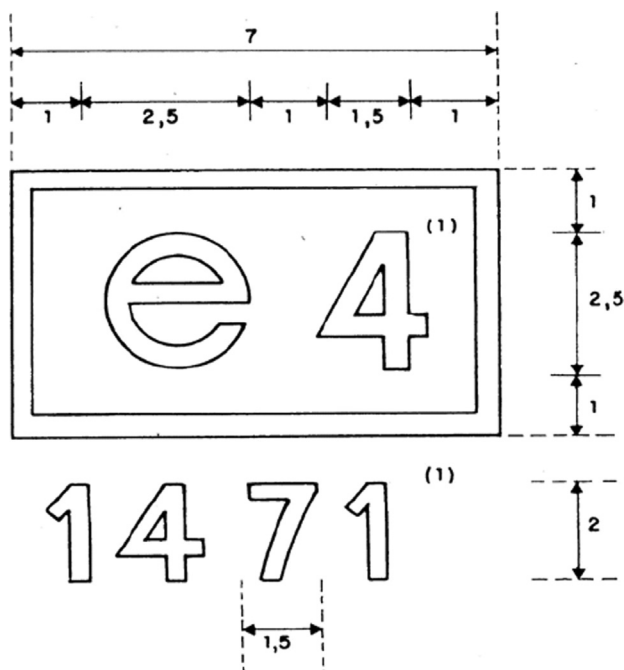
Belgicko	6
Bulharsko	34
Česká republika	8
Dánsko	18
Nemecko	1
Estónsko	29
Írsko	24
Grécko	23
Španielsko	9
Francúzsko	2
Chorvátsko	25
Taliansko	3
Cyprus	CY
Lotyšsko	32
Litva	36
Luxembursko	13
Maďarsko	7
Malta	MT
Holandsko	4
Rakúsko	12
Poľsko	20
Portugalsko	21
Rumunsko	19
Slovinsko	26
Slovensko	27
Fínsko	17
Švédsko	5
Spojené kráľovstvo	11,

ako aj

- b) schvaľovacie číslo zodpovedajúce číslu schvaľovacieho osvedčenia udeleného pre prototyp záznamového zariadenia alebo záznamového listu, alebo čísla tachografovej karty, ktoré je umiestnené na akomkoľvek mieste v tesnej blízkosti uvedeného obdĺžnika.

2. Schvaľovacia značka sa zobrazí na popisnej doske každej sústavy zariadenia a na každom záznamovom liste a na každej tachografovej karte. Nesmie byť odstrániteľná a musí byť vždy zreteľne čitateľná.

3. Rozmery schvaľovacej značky načrtnuté nižšie ⁽¹⁾ sú vyjadrené v mm. Tieto rozmery sú minimálne. Pomery medzi rozmermi sa musia dodržať.



⁽¹⁾ Uvedené čísla sú len ilustračné.

II. OSVEDČENIE O SCHVÁLENÍ PRE ANALÓGOVÉ TACHOGRAFY

Členský štát, ktorý udelil osvedčenie o schválení, vydá žiadateľovi osvedčenie o schválení, ktorého vzor sa uvádza nižšie. V prípade poskytovania informácií o vydaných osvedčeniach ostatným členským štátom alebo v prípade ich odobrania by členský štát mal použiť kópie tohto osvedčenia.

OSVEDČENIE O SCHVÁLENÍ

Názov príslušného orgánu

Oznámenie o ⁽¹⁾:

- schválení typu záznamového zariadenia
- odobraní osvedčenia o schválení typu záznamového zariadenia
- schválení modelového záznamového listu
- odobraní osvedčenia o schválení modelového záznamového listu

Schválenie č.

1. Obchodná značka alebo názov
2. Názov typu alebo modelu
3. Názov výrobcu
4. Adresa výrobcu
5. Predložený na schválenie dňa
6. Skúšaný v
7. Dátum a číslo skúšky (skúšok)
8. Dátum schválenia
9. Dátum odobrania osvedčenia o schválení
10. Typ alebo typy záznamového zariadenia, v ktorých sa má list používať
11. Miesto
12. Dátum
13. Priložené opisné dokumenty
14. Poznámky (v prípade potreby vrátane umiestnenia plomb)

.....
(podpis)

⁽¹⁾ Nehodiace sa prečiarknite.

III. OSVEDČENIE O SCHVÁLENÍ PRE DIGITÁLNE TACHOGRAFY

Členský štát, ktorý udelil osvedčenie o schválení, vydá žiadateľovi osvedčenie o schválení, ktorého vzor je uvedený nižšie. V prípade poskytovania informácií o vydaných osvedčeniach ostatným členským štátom alebo v prípade ich odobrania by členský štát mal použiť kópie tohto osvedčenia.

OSVEDČENIE O SCHVÁLENÍ PRE DIGITÁLNE TACHOGRAFY

Názov príslušného orgánu

Oznámenie o ⁽¹⁾:

☐ schválení ☐ odobraní osvedčenia o schválení

- ☐ modeli záznamového zariadenia
- ☐ komponente záznamového zariadenia ⁽²⁾
- ☐ karte vodiča
- ☐ dielenskej karte
- ☐ podnikovej karte
- ☐ karte kontrolóra

Schválenie č.

1. Výrobná alebo obchodná značka
2. Názov modelu
3. Názov výrobcu
4. Adresa výrobcu
5. Predložený na schválenie dňa
6. Laboratórium(-á)
7. Dátum a číslo správy o skúške
8. Dátum schválenia
9. Dátum odobrania osvedčenia o schválení
10. Model záznamového(-ých) zariadenia(-í), v ktorom(-ých) sa má použiť príslušný komponent
11. Miesto
12. Dátum
13. Priložené opisné dokumenty
14. Poznámky

.....
(podpis)

⁽¹⁾ Označte krížikom príslušné políčka.

⁽²⁾ Uveďte, o aký komponent v tomto oznámení ide.