

I

(Legislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 165/2014

ze dne 4. února 2014

o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

několikrát podstatně změněno. Za účelem větší srozumitelnosti je proto třeba jeho hlavní ustanovení zjednodušit a nově uspořádat.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

- (2) Ze zkušeností vyplývá, že pro zajištění účinnosti a účelnosti systému tachografů je třeba zlepšit některé technické prvky a kontrolní postupy.

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

- (3) Na některá vozidla se vztahuje výjimka z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ⁽⁴⁾. V zájmu zajištění soudržnosti je třeba umožnit vynětí těchto vozidel i z oblasti působnosti tohoto nařízení.

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ⁽³⁾ upravuje konstrukci, montáž, používání a zkoušení tachografů. Bylo

- (4) Tachografy by měly být nainstalovány do vozidel, na něž se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006. S cílem dosáhnout určité pružnosti by měla být z oblasti působnosti uvedeného nařízení vyňata vozidla s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tuny, která jsou používána pro přepravu materiálů, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, a jsou používána pouze na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení těchto vozidel nepředstavuje řidičovu hlavní činnost. V zájmu zajištění soudržnosti mezi relevantními výjimkami stanovenými v nařízení (ES) č. 561/2006 a snížení administrativní zátěže pro dopravce při současném dodržování cílů uvedeného nařízení je třeba revidovat některé nejvyšší povolené vzdálenosti těmito výjimkami stanovené.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 43, 15.2.2012, s. 79.

⁽²⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 3. července 2012 (Úř. věst. C 349 E, 29.11.2013, s. 105) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 15. listopadu 2013 (Úř. věst. C 360, 10.12.2013, s. 66). Postoj Evropského parlamentu ze dne 15. ledna 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

- (5) Komise zváží prodloužení období platnosti pro použití adaptéru u vozidel kategorií M₁ a N₁ do roku 2015 a dále do roku 2015 posoudí dlouhodobé řešení pro vozidla těchto kategorií.
- (6) Komise by měla zvážit zavedení snímačů hmotnosti u těžkých nákladních vozidel a měla by posoudit možný přínos snímačů hmotnosti pro lepší dodržování právních předpisů v oblasti silniční dopravy.
- (7) Použití tachografů napojených na globální navigační družicový systém je vhodný a nákladově efektivní způsob automatického zaznamenávání polohy vozidla v určitých místech během denní pracovní doby za účelem podpory kontrolorů při kontrolách, a proto by mělo být právně upraveno.
- (8) Soudní dvůr ve věci C-394/92, *Marc Michielsen et Geybels Transport Service NV* ⁽¹⁾, stanovil definici pojmu „denní pracovní doba“, a kontrolní orgány by proto měly vykládat ustanovení tohoto nařízení s ohledem na tuto definici. „Denní pracovní doba“ začíná v okamžiku, kdy řidič zapne tachograf po týdenní či denní době odpočinku, nebo je-li denní odpočinek rozdělen do dvou oddělených úseků, po době odpočinku v trvání nejméně devíti hodin. Denní pracovní doba končí na počátku denní doby odpočinku, nebo je-li denní odpočinek rozdělen do dvou oddělených úseků, na počátku doby odpočinku trvající nejméně devět po sobě následujících hodin.
- (9) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ⁽²⁾ požaduje, aby členské státy prováděly minimální počet silničních kontrol. Dálková komunikace mezi tachografem a kontrolními orgány pro účely silničních kontrol usnadňuje cílené silniční kontroly, což umožňuje snížit administrativní zátěž namátkových kontrol u dopravců, a proto by měla být právně upravena.
- (10) Inteligentní dopravní systémy (ITS) mohou napomoci řešení problémů v evropské dopravní politice, jako jsou rostoucí objem silniční dopravy a přetížení a růst spotřeby energie. Je tedy třeba pro tachografy stanovit standardizovaná rozhraní, aby byla zajištěna jejich interoperabilita s dalšími aplikacemi inteligentních dopravních systémů.
- (11) Přednost by měla být dána vývoji aplikací, jež by řidičům pomohly interpretovat údaje zaznamenané tachografem s cílem umožnit jim dodržovat právní předpisy v sociální oblasti.
- (12) Zabezpečení tachografu a jeho systému je nezbytným předpokladem pro zajištění tvorby důvěryhodných údajů. Výrobci by měli tachograf konstruovat, zkoušet a průběžně přezkoumávat v průběhu jeho životního cyklu, aby bylo možné předcházet slabým místům v oblasti bezpečnosti, zjišťovat je a zmírňovat je.
- (13) Provozní zkoušky tachografu, který ještě nebyl typově schválen, umožňují zkoušení zařízení v reálných podmínkách před jeho uvedením na trh, což vede k rychlejšímu zlepšení. Je proto třeba povolit provozní zkoušky za podmínky, že účast na nich a dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 jsou účinně monitorovány a kontrolovány.
- (14) Osvědčení o bezpečnosti by s ohledem na význam zachování nejvyšší možné úrovně bezpečnosti měl vydávat certifikační orgán uznaný řídicím výborem v rámci „dohody o vzájemném uznávání osvědčení“ o posuzování informací o technologické bezpečnosti skupiny vyšších úředníků pro bezpečnost informačních systémů (SOG-IS).
- V mezinárodních vztazích s třetími zeměmi by Komise neměla pro účely tohoto nařízení uznat žádný certifikační orgán, který neposkytuje podmínky hodnocení bezpečnosti rovnocenné podmínkám uvedeným ve zmíněné dohodě o vzájemném uznávání. V této souvislosti by se měla spoléhat na doporučení řídicího výboru.
- (15) Montéři a dílny hrají významnou úlohu v zabezpečení tachografů. Proto je vhodné stanovit určité minimální požadavky na jejich spolehlivost, schvalování a audit. Členské státy by dále měly přijmout vhodná opatření k zabránění vzniku střetu zájmů mezi montéry či dílnami a dopravci. Žádné ustanovení tohoto nařízení nebrání členským státům v tom, aby schvalování, kontrolu a certifikaci montérů a dílen zajišťovaly postupy stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ⁽³⁾, jsou-li splněna minimální kritéria stanovená v tomto nařízení.
- (16) V zájmu zajištění účinnějšího monitorování a kontroly karet řidiče a usnadnění plnění úkolů kontrolorů by měly být zřízeny vnitrostátní elektronické rejstříky a vytvořeny podmínky pro jejich vzájemné propojení.

⁽¹⁾ Recueil 1994, s. I-2497.

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES ze dne 15. března 2006 o minimálních podmínkách pro provedení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35).

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (17) Při ověřování jedinečnosti karet řidiče by členské státy měly používat postupy uvedené v doporučení Komise 2010/19/EU ⁽¹⁾.
- (18) Je třeba zvážit zvláštní situaci, v níž by členský stát měl mít možnost řidiči, který nemá obvyklé bydliště v některém členském státě nebo v zemi, která je smluvní stranou Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě ze dne 1. července 1970 (dále jen „dohoda AETR“), vystavit dočasnou a neobnovitelnou kartu řidiče. V takových případech mají dotčené členské státy plně uplatňovat příslušná ustanovení tohoto nařízení.
- (19) Dále by členský stát měl mít možnost vydávat karty řidiče řidičům, kteří mají bydliště na jeho území, i když se na některé jeho části nevztahují Smlouvy. V takových případech mají dotčené členské státy plně uplatňovat příslušná ustanovení tohoto nařízení.
- (20) Kontroloři čelí neustálým problémům v důsledku změn tachografů a nových technik manipulace. Aby byla zajištěna účinnější kontrola a zvýšena harmonizace kontrolních přístupů v rámci Unie, měla by být přijata společná metodika pro úvodní a průběžná školení kontrolorů.
- (21) Záznam údajů tachografem i vývoj technologií pro záznam údajů o poloze, dálkovou komunikaci a rozhraní s inteligentními dopravními systémy bude vyžadovat zpracování osobních údajů. Použijí se proto příslušná pravidla Unie, zejména pravidla stanovená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ⁽²⁾ a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ⁽³⁾.
- (22) S cílem umožnit spravedlivou hospodářskou soutěž při vývoji aplikací souvisejících s tachografy by měla být všem bezúplatně přístupná práva duševního vlastnictví a patenty týkající se přenosu údajů z tachografu či do něj.
- (23) Údaje vyměňované během komunikace s kontrolními orgány v členských státech by měly splňovat případné příslušné mezinárodní normy, jako je soubor norem souvisejících s vyhrazeným spojením krátkého dosahu stanovený Evropským výborem pro normalizaci.
- (24) S cílem zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu silniční dopravy a poskytnout řidičům a dopravcům jasný signál by měly členské státy ukládat v souladu s kategoriemi porušení definovanými ve směrnici 2006/22/ES účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce, aniž je dotčena zásada subsidiarity.
- (25) Členské státy by měly zajistit, aby výběr vozidel ke kontrole byl prováděn bez diskriminace na základě státní příslušnosti řidiče nebo země registrace užitkového vozidla nebo země, v níž bylo uvedeno do provozu.
- (26) V zájmu jednoznačného, účinného, přiměřeného a jednotného provádění předpisů v sociální oblasti v silniční dopravě by měly orgány členských států uplatňovat předpisy jednotně.
- (27) Členské státy by měly informovat Komisi o veškerých svých zjištěních o dostupnosti přístrojů či montáže za účelem podvodu a manipulace s tachografem, včetně těch, které jsou nabízeny na internetu, a Komise by o těchto zjištěních měla informovat ostatní členské státy.
- (28) Komise by měla i nadále zachovat své internetové kontaktní místo pro pomoc, na něž se mohou řidiči, dopravci, kontrolní orgány a schválení montéři, dílny a výrobci vozidel obracet s otázkami a problémy týkajícími se digitálních tachografů, a to i v souvislosti s novými druhy manipulace či podvodů.

⁽¹⁾ Doporučení Komise 2010/19/EU ze dne 13. ledna 2010 o bezpečné výměně elektronických údajů mezi členskými státy za účelem kontroly jedinečnosti karet řidičů, které vydávají (Úř. věst. L 9, 14.1.2010, s. 10).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31).

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37).

(29) Úpravami dohody AETR se stalo používání digitálního tachografu povinným pro vozidla registrovaná ve třetích zemích, které jsou signatáři dohody AETR. Jelikož jsou tyto země změnami záznamových zařízení zavedenými tímto nařízením přímo dotčeny, měly by být zapojeny do dialogu o technických otázkách, a to i ohledně systému výměny informací o kartách řidiče a kartách dílen. Mělo by tedy být zřízeno Fórum pro tachografy.

(30) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se požadavků, funkcí zobrazení a výstrahy a schválení typu tachografů, včetně podrobných ustanovení o inteligentních tachografech; postupů, podle nichž mají být prováděny provozní zkoušky, a formulářů používaných k monitorování těchto provozních zkoušek; jednotného formuláře pro písemné prohlášení uvádějící důvody pro odstranění plomby; společných postupů a specifikací nezbytných pro propojení elektronických rejstříků; a metodiky stanovící obsah úvodního a průběžného školení kontrolorů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽¹⁾.

(31) Prováděcí akty přijaté pro účely tohoto nařízení, které nahradí ustanovení přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85, a další prováděcí opatření by měly být přijaty do 2. března 2016. Avšak pro případ, že by uvedené prováděcí akty nebyly z nějakého důvodu přijaty včas, by měla nezbytnou kontinuitu zajistit přechodná ustanovení.

(32) Prováděcí akty uvedené v tomto nařízení by Komise neměla přijímat v případě, že výbor uvedený v tomto nařízení nepředloží k návrhu prováděcího aktu předloženého Komisi žádné stanovisko.

(33) V souvislosti s uplatňováním dohody AETR by se odkazy na nařízení (EHS) č. 3821/85 měly rozumět odkazy na toto nařízení. Unie zváží odpovídající kroky, které je třeba učinit v rámci Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů s cílem zajistit nezbytnou soudržnost mezi tímto nařízením a dohodou AETR.

(34) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 28 odst. 2 nařízení (ES) č. 45/2001 ⁽²⁾ a vydal stanovisko dne 5. října 2011 ⁽³⁾,

(35) Nařízení (EHS) č. 3821/85 by proto mělo být zrušeno,

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů (Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1).

⁽³⁾ Úř. věst. C 37, 10.2.2012, s. 6.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

ZÁSADY, OBLAST PŮSOBNOSTI A POŽADAVKY

Článek 1

Předmět a zásady

1. Toto nařízení stanoví povinnosti a požadavky týkající se konstrukce, montáže, používání, zkoušení a kontroly tachografů používaných v silniční dopravě za účelem kontroly dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ⁽⁴⁾ a směrnice Rady 92/6/EHS ⁽⁵⁾.

Tachografy musí s ohledem na svou konstrukci, montáž, používání a zkoušení vyhovovat požadavkům tohoto nařízení.

2. Toto nařízení stanoví podmínky a požadavky, za nichž mohou být informace a údaje jiné než osobní zaznamenané, zpracované nebo uložené v tachografech použity pro účely jiné, než je kontrola dodržování aktů uvedených v odstavci 1.

Článek 2

Definice

1. Pro účely tohoto nařízení platí definice stanovené v článku 4 nařízení (ES) č. 561/2006.

2. Vedle definic uvedených v odstavci 1 se pro účely tohoto nařízení rozumí:

a) „tachografem nebo záznamovým zařízením“ zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování, záznamu, tisku, ukládání a výstupu podrobných informací o pohybu, včetně rychlosti, těchto vozidel v souladu s čl. 4 odst. 3 a podrobných informací o některých dobách činnosti jejich řidičů;

b) „celkem ve vozidle“ tachograf s výjimkou snímače pohybu a kabelů připojujících snímač pohybu. Celkem ve vozidle může být buď jediný celek, nebo několik celků rozmístěných ve vozidle, za předpokladu, že splňuje bezpečnostní požadavky tohoto nařízení; celek ve vozidle zahrnuje mimo jiné řídicí jednotku, datovou paměť, funkci měření času, dvě čtecí zařízení čipových karet pro řidiče a druhého řidiče, tiskárnu, zobrazení, konektory a zařízení pro ukládání uživatelských údajů;

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35).

⁽⁵⁾ Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27).

- c) „snímačem pohybu“ část tachografu vysílající signál odpovídající rychlosti vozidla nebo vzdálenosti ujeté vozidlem;
- d) „kartou tachografu“ čipová karta určená k použití s tachografem, která umožňuje identifikaci role držitele karty a přenos a ukládání údajů tachografem;
- e) „záznamovým listem“ list určený k přijímání a uchování zaznamenaných údajů, který se vkládá do analogového tachografu a na němž zapisovací zařízení analogového tachografu průběžně zapisuje informace, které mají být zaznamenány;
- f) „kartou řidiče“ karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech;
- g) „analogovým tachografem“ tachograf používající záznamový list podle tohoto nařízení;
- h) „digitálním tachografem“ tachograf používající kartu tachografu podle tohoto nařízení;
- i) „kontrolní kartou“ karta tachografu vydaná orgány členského státu příslušnému vnitrostátnímu kontrolnímu orgánu, která identifikuje kontrolní subjekt a případně kontrolora a která umožňuje přístup k údajům uloženým v datové paměti nebo na kartě řidiče a případně na kartách dílny pro čtení, tisk nebo stahování;
- j) „kartou podniku“ karta tachografu vydaná orgány členského státu dopravci, jenž musí provozovat vozidla vybavená tachografem, která identifikuje dopravce a umožňuje zobrazení, stahování a tisk údajů uložených v tachografu uzamčených daným dopravcem;
- k) „kartou dílny“ karta tachografu vydaná orgány členského státu pověřenému personálu výrobce tachografů, montéra, výrobce vozidel nebo dílny schválených členským státem, která identifikuje držitele karty a umožňuje zkoušení, kalibraci a aktivaci tachografů nebo stahování údajů z nich;
- l) „aktivací“ fáze, v níž se tachograf stává plně funkčním a v níž provádí veškeré funkce, včetně bezpečnostních, za použití karty dílny;
- m) „kalibrací“ digitálního tachografu aktualizace nebo potvrzení parametrů vozidla, včetně identifikace a vlastností vozidla, které je třeba chovat v datové paměti za použití karty dílny;
- n) „stahováním“ z digitálního tachografu kopírování, společně s digitálním podpisem, části souborů údajů nebo úplné sady souborů údajů uložených v paměti údajů celku ve vozidle nebo v paměti karty tachografu za předpokladu, že se tímto postupem žádné uložené údaje nezmění ani nevymažou;
- o) „událostí“ mimořádná činnost zjištěná digitálním tachografem, která může být způsobena pokusem o podvod;
- p) „závadou“ mimořádná činnost zjištěná digitálním tachografem, která může být způsobena chybnou funkcí nebo poruchou zařízení;
- q) „montáží“ zabudování tachografu do vozidla;
- r) „neplatnou kartou“ karta, která byla zjištěna jako vadná nebo u které se úvodní prokázání pravosti nezdařilo, jejíž doba platnosti dosud nezačala nebo jejíž doba platnosti uplynula;
- s) „pravidelnou kontrolou“ řada operací s cílem zkontrolovat, že tachograf funguje správně, že jeho seřízení odpovídá parametrům vozidla a že k němu nejsou připojeny žádné manipulační přístroje;
- t) „opravou“ oprava snímače pohybu nebo celku ve vozidle, která vyžaduje jeho odpojení od napájení nebo od jiných součástí tachografu nebo otevření snímače pohybu či celku ve vozidle;
- u) „schválením typu“ postup, kterým členský stát osvědčuje podle článku 13, že tachograf, jeho příslušné součásti či karta tachografu, které mají být uvedeny na trh, splňují požadavky tohoto nařízení;
- v) „interoperabilitou“ kapacita systémů a základních funkčních procesů pro výměnu údajů a sdílení informací;
- w) „rozhraním“ zařízení mezi systémy, jehož prostřednictvím dochází k jejich propojení a interakci;
- x) „měřením času“ trvalý digitální záznam koordinovaného světového data a času (UTC);
- y) „nastavením času“ automatické nastavení aktuálního času v pravidelných intervalech a s maximální přípustnou odchylkou jedna minuta nebo nastavení provedené během kalibrace;

z) „otevřenou normou“ norma stanovená v dokumentu specifikujícím normu dostupným bezplatně nebo za nominální poplatek, který je dovoleno kopírovat, distribuovat nebo využívat bezplatně nebo za nominální poplatek.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Tachografy musí být namontovány a používány ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží a na která se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006.

2. Členské státy mohou z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmout vozidla uvedená v čl. 13 odst. 1 a 3 nařízení (ES) č. 561/2006.

3. Členské státy mohou z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmout vozidla užívaná pro dopravu, pro kterou byla udělena výjimka podle čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006.

Členské státy mohou z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmout vozidla užívaná pro dopravu, pro kterou byla udělena výjimka podle čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006; tuto skutečnost neprodleně oznámí Komisi.

4. Patnáct let od doby, kdy jsou nově zaregistrovaná vozidla povinně vybavena tachografem podle článků 8, 9 a 10, musí být vozidla provozovaná v jiném členském státě, než je stát, v němž je vozidlo zaregistrováno, vybavena takovým tachografem.

5. V oblasti vnitrostátní přepravy mohou členské státy požadovat montáž a užívání tachografů v souladu s tímto nařízením pro všechna vozidla, pro která není jejich montáž a používání požadována již podle odstavce 1.

Článek 4

Požadavky a údaje, které musí být zaznamenávány

1. Tachografy, včetně vnějších částí, karty tachografu a záznamové listy musí splňovat přísné technické a jiné požadavky, aby bylo možné náležitě provádět toto nařízení.

2. Tachografy a karty tachografu musí splňovat níže uvedené požadavky.

Musí:

— zaznamenávat údaje týkající se řidiče, činností řidiče a vozidla, které jsou přesné a spolehlivé,

— být zabezpečeny, zejména aby byla zajištěna integrita a původ zdroje údajů zaznamenaných v celcích ve vozidle a snímači pohybu,

— být interoperabilní mezi různými generacemi celků ve vozidle a kartami tachografu,

— umožňovat účinnou kontrolu dodržování tohoto nařízení a jiných použitelných právních aktů,

— být snadno ovladatelné.

3. Digitální tachografy musí zaznamenávat tyto údaje:

a) ujetou vzdálenost a rychlost vozidla;

b) časové údaje;

c) polohu míst uvedených v čl. 8 odst. 1;

d) totožnost řidiče;

e) činnost řidiče;

f) kontrolní a kalibrační údaje a údaje o opravě tachografu, včetně určení dílny;

g) události a závady.

4. Analogové tachografy musí zaznamenávat alespoň údaje uvedené v odst. 3 písm. a), b) a e).

5. Přístup k údajům uloženým v tachografu a na kartě tachografu může být kdykoli poskytnut:

a) příslušným kontrolním orgánům;

b) příslušnému dopravci, aby mohl plnit své zákonné povinnosti, zejména povinnosti uvedené v člancích 32 a 33.

6. Stahování údajů musí probíhat s minimální časovou ztrátou pro dopravce nebo řidiče.

7. Údaje zaznamenané tachografem, které lze přenášet do tachografu či z něj pomocí bezdrátového připojení nebo elektronicky, musí být v podobě veřejně dostupných protokolů stanovených v otevřených normách.

8. S cílem zajistit, aby tachografy a karty tachografu splňovaly zásady a požadavky tohoto nařízení, a zejména tohoto článku, přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení nezbytná pro jednotné uplatňování tohoto článku, zejména ustanovení, která stanoví technické prostředky pro splnění těchto požadavků. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

9. Podrobná ustanovení uvedená v odstavci 8 musí být tam, kde je to vhodné, založena na normách a zajišťovat interoperabilitu a kompatibilitu mezi jednotlivými generacemi celků ve vozidle a všemi kartami tachografu.

Článek 5

Funkce digitálního tachografu

Digitální tachografy musí zajišťovat tyto funkce:

- měření rychlosti a ujeté vzdálenosti,
- monitorování činnosti řidiče a provozního stavu,
- monitorování vkládání a vyjímání karet tachografu,
- zaznamenávání údajů vkládaných ručně řidičem,
- kalibraci,
- automatické zaznamenávání polohy v místech uvedených v čl. 8 odst. 1,
- monitorování kontrolních činností,
- zjišťování a zaznamenávání událostí a závad,
- čtení z paměti údajů a zaznamenávání a ukládání do paměti údajů,
- čtení z karet tachografu a zaznamenávání a ukládání na karty tachografu,
- zobrazení, výstrahu, tisk a stahování údajů do externích zařízení,
- nastavení a měření času,
- dálkovou komunikaci,
- spravování zámků podniků,
- vestavěné zkoušky a autotesty.

Článek 6

Zobrazení a výstraha

1. Informace obsažené v digitálních tachografech a na kartách tachografu týkající se činností vozidla, řidičů a spolujezdců se musí zobrazovat jasně, jednoznačně a ergonomicky.

2. Musí být zobrazeny tyto informace:

- a) čas;
- b) provozní režim;
- c) činnost řidiče:
 - pokud je stávající činností řízení, doba nepřetržitého řízení řidiče a jeho stávající souhrnná doba přestávek,
 - je-li jeho stávající činnost pracovní pohotovost / jiná práce / odpočinek nebo přestávka, stávající trvání této činnosti (pokud byla zvolena) a stávající souhrnná doba přestávek;
- d) údaje vztahující se k výstrahám;
- e) údaje vztahující se k výběru možností pro přístup.

Další informace mohou být zobrazeny za předpokladu, že jsou jasně odlišitelné od informací vyžadovaných v tomto odstavci.

3. Digitální tachografy musí řidiče upozornit, pokud zaznamenají jakoukoliv událost nebo závalu a před překročením maximální přípustné doby nepřetržitého řízení a v okamžiku tohoto překročení, s cílem usnadnit dodržování příslušných právních předpisů.

4. Výstraha musí být vizuální a může být rovněž zvuková. Musí trvat nejméně 30 vteřin, pokud uživatel stiskem jakéhokoliv ovládacího tlačítka tachografu nepotvrdí, že ji bere na vědomí. Příčina výstrahy musí být zobrazena a zůstat viditelná, dokud uživatel použitím specifického tlačítka nebo vložení příkazu tachografu nepotvrdí, že ji bere na vědomí.

5. S cílem zajistit, aby tachografy splňovaly požadavky tohoto článku na zobrazení a výstrahu, přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení nezbytná pro jednotné uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

Článek 7

Ochrana údajů

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením bylo prováděno pouze pro účely ověření souladu s tímto nařízením a s nařízením (ES) č. 561/2006, v souladu se směrnicemi 95/46/ES a 2002/58/ES a pod dozorem orgánu dozoru členského státu uvedeného v článku 28 směrnice 95/46/ES.

2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny proti jinému použití, než které souvisí výhradně s tímto nařízením a nařízením (ES) č. 561/2006 podle odstavce 1, v souvislosti s:

— používáním globálních družicových navigačních systémů (GNSS) pro záznam údajů o poloze podle článku 8,

— používáním dálkové komunikace pro kontrolní účely podle článku 9,

— používáním tachografů s rozhraním podle článku 10,

— elektronickou výměnou informací o kartách řidiče uvedenou v článku 31, a zejména s přeshraniční výměnou takových údajů se třetími zeměmi,

— uchováváním záznamů dopravci podle článku 33.

3. Digitální tachografy musí být zkonstruovány tak, aby zajišťovaly soukromí. Zpracovávají smějí být pouze údaje nezbytné pro účely tohoto nařízení.

4. Vlastníci vozidel, dopravci a jakékoli další dotčené subjekty musí dodržovat případná příslušná ustanovení o ochraně osobních údajů.

KAPITOLA II

INTELIGENTNÍ TACHOGRAF

Článek 8

Zaznamenávání polohy vozidla v určitých místech během denní pracovní doby

1. Aby se zjednodušilo ověřování dodržování příslušných právních předpisů, musí se poloha vozidla zaznamenávat automaticky v následujících místech či v místech nejbližších k místům, na nichž je dostupný signál družice:

— místo začátku denní pracovní doby,

— každé tři hodiny celkové doby řízení,

— místo konce denní pracovní doby.

Za tímto účelem musí být vozidla poprvé registrovaná 36 měsíců po vstupu podrobných ustanovení uvedených v článku 11 v platnost vybavena tachografem napojeným na službu pro určování polohy na základě družicového navigačního systému.

2. Pokud jde o napojení tachografu na službu pro určování polohy na základě družicového navigačního systému podle odstavce 1, použijí se pouze napojení na služby, která využívají bezplatnou službu pro určování polohy. V tachografu se trvale neukládají žádné jiné údaje o poloze než údaje vyjádřené, kdykoli je to možné, v zeměpisných souřadnicích pro určení míst podle odstavce 1. Údaje o poloze, jež je třeba dočasně uložit s cílem umožnit automatické zaznamenání míst uvedených v odstavci 1 nebo potvrdit snímač pohybu, nesmějí být dostupné žádnému uživateli, a jakmile přestanou být pro tyto účely potřebné, musí být automaticky vymazány.

Článek 9

Včasné dálkové odhalování případné manipulace nebo zneužití

1. Za účelem usnadnění cílených silničních kontrol příslušnými kontrolními orgány musí být tachografy namontované do vozidel poprvé registrovaných 36 měsíců po vstupu podrobných ustanovení uvedených v článku 11 v platnost schopny komunikovat s těmito orgány i v době, kdy je vozidlo v pohybu.

2. Patnáct let od doby, kdy musí být nově zaregistrovaná vozidla vybavena tachografem podle tohoto článku a článků 8 a 10, vybaví členské státy své kontrolní orgány v přiměřeném rozsahu zařízeními pro včasné dálkové odhalování, která jsou nezbytná k tomu, aby mohly být předávány údaje podle tohoto článku, při zohlednění specifických požadavků a strategií v oblasti prosazování práva. Do té doby mohou členské státy rozhodnout, zdali taková zařízení pro včasné dálkové odhalování svým kontrolním orgánům poskytnou.

3. Komunikace uvedená v odstavci 1 se s tachografem naváže pouze tehdy, je-li zařízením kontrolních orgánů vyžádána. Musí být zabezpečena, aby byla zajištěna integrita údajů a prokázána pravost záznamového a kontrolního zařízení. Přístup ke sdělovaným údajům mají pouze kontrolní orgány pověřené kontrolou porušování nařízení (ES) č. 561/2006 a tohoto nařízení a dílny, pokud je to nutné k ověření správného fungování tachografu.

4. Údaje vyměňované v průběhu komunikace se musí omezit na údaje nezbytné pro účely cílených silničních kontrol vozidel s potenciálně zmanipulovaným či zneužitým tachografem. Tyto údaje se vztahují k následujícím událostem či údajům zaznamenaným tachografem:

— poslední pokus o narušení zabezpečení,

- nejdelší přerušeni dodávky energie,
- porucha snímače,
- chyba v údajích o pohybu vozidla,
- nesoulad údajů o pohybu vozidla,
- jízda bez platné karty,
- vloženi karty během řízení,
- údaje o úpravě času,
- kalibrační údaje včetně dat dvou posledních kalibrací,
- registrační značka vozidla,
- rychlost zaznamenaná tachografem.

5. Vyměňované údaje lze použít výhradně pro účely kontroly dodržování tohoto nařízení. Nesmějí být předány jiným subjektům než orgánům pověřeným kontrolou doby řízení a doby odpočinku a soudním orgánům v rámci probíhajícího soudního řízení.

6. Kontrolní orgány smějí údaje uchovávat pouze po dobu trvání silniční kontroly a musí je vymazat nejpozději tři hodiny po jejich sdělení, pokud údaje nenaznačují možnou manipulaci s tachografem či jeho zneužití. Pokud v průběhu následné silniční kontroly není manipulace nebo zneužití potvrzena, musí být přenesené údaje smazány.

7. Dopravce provozující vozidlo má povinnost informovat řidiče o možnosti dálkové komunikace pro účely včasného odhalování případné manipulace s tachografem či jeho zneužití.

8. V žádném případě nesmí komunikace pro včasné dálkové odhalování, jak je vymezena v tomto článku, vést k automatickému ukládání pokut či sankcí řidiči či dopravci. Příslušný kontrolní orgán může na základě vyměněných údajů rozhodnout o provedení kontroly vozidla a jeho tachografu. Výsledek dálkové komunikace nebrání kontrolním orgánům provádět náhodné silniční kontroly založené na systému hodnocení rizika stanoveném článkem 9 směrnice 2006/22/ES.

Článek 10

Rozhraní s inteligentními dopravními systémy

Tachografy vozidel registrovaných poprvé 36 měsíců po vstupu podrobných ustanovení uvedených v článku 11 v platnost

mohou být vybaveny standardizovaným rozhraním umožňujícím, aby údaje zaznamenané či vytvořené tachografem byly v provozním režimu používány vnějším zařízením, jsou-li splněny tyto podmínky:

- a) rozhraní nemá vliv na pravost a integritu údajů tachografu;
- b) rozhraní vyhovuje podrobným ustanovením uvedeným v článku 11;
- c) vnější zařízení připojené k rozhraní má přístup k osobním údajům, včetně údajů o zeměpisné poloze, pouze po prokazatelném souhlasu řidiče, k němuž se tyto údaje vztahují.

Článek 11

Podrobná ustanovení pro inteligentní tachografy

S cílem zajistit, aby inteligentní tachografy splňoval zásady a požadavky stanovené v tomto nařízení, přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení nezbytná pro jednotné uplatňování článků 8, 9 a 10, s výjimkou všech ustanovení, která by stanovovala zaznamenávání dalších údajů tachografem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

Podrobná ustanovení uvedená v prvním pododstavci:

- a) ve vztahu k výkonu funkcí inteligentního tachografu uvedených v této kapitole zahrnují nezbytné požadavky tak, aby bylo zajištěno zabezpečení, přesnost a spolehlivost údajů poskytovaných tachografu družicovou službou pro určování polohy a technologií pro dálkovou komunikaci uvedenými v člancích 8 a 9;
- b) upřesní jednotlivé podmínky a požadavky pro družicovou službu pro určování polohy a technologii pro dálkovou komunikaci uvedené v člancích 8 a 9, které jsou buď součástí tachografu, nebo ne, a v případě, že jeho součástí nejsou, upřesní podmínky pro použití družicového signálu pro určování polohy jakožto druhého snímače pohybu;
- c) upřesní nezbytné normy pro rozhraní uvedené v článku 10. Takové normy mohou zahrnovat ustanovení o přidělování přístupových práv řidičům, dílnám a dopravcům a o kontrolních rolích pro údaje zaznamenané tachografem; tyto kontrolní role se zakládají na mechanismu prokázání pravosti nebo oprávnění určeného pro takové rozhraní, jako je osvědčení pro každou úroveň přístupu, pod podmínkou jejich technické proveditelnosti.

KAPITOLA III

SCHVÁLENÍ TYPU

Článek 12

Žádosti

1. Výrobci nebo jejich zmocněnci podávají žádost o schválení týkající se typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu orgánům příslušným pro schvalování typu, které za tím účelem určí členský stát.

2. Členské státy sdělí Komisi do 2. března 2015 názvy a kontaktní informace určených orgánů uvedených v odstavci 1 a podle potřeby je následně aktualizují. Komise na svých internetových stránkách zveřejní a aktualizuje seznam orgánů určených ke schvalování typu.

3. K žádosti o schválení typu musí být připojeny příslušné specifikace, včetně nezbytných informací týkajících se plomb, a osvědčení o bezpečnosti, funkčnosti a interoperabilitě. Osvědčení o bezpečnosti vydává uznávaný certifikační orgán určený Komisí.

Osvědčení o funkčnosti vydává výrobci orgán příslušný pro schvalování typu.

Osvědčení o interoperabilitě vydává jediná zkušebna schválená Komisí a Komisi podléhající.

4. U tachografů, jejich příslušných součástí a karet tachografu:

a) osvědčení o bezpečnosti potvrzuje, že celek ve vozidle, karty tachografu, snímač pohybu a připojení k přijímači GNSS, není-li GNSS součástí celků ve vozidle:

i) splňují cíle bezpečnosti,

ii) splňují tyto bezpečnostní funkce: identifikace a prokázání pravosti, autorizace, důvěrnost, odpovědnost, integrita, audit, přesnost a spolehlivost služby;

b) osvědčení o funkčnosti potvrzuje, že zkoušený prvek splňuje příslušné požadavky z hlediska prováděných funkcí, ekologických charakteristik, charakteristik elektromagnetické kompatibility, splnění fyzických požadavků a splnění dalších příslušných norem;

c) osvědčení o interoperabilitě potvrzuje, že zkoušený prvek je plně interoperabilní s nezbytnými tachografy či modely karet tachografu.

5. Jakákoliv úprava týkající se softwarového nebo hardwarového vybavení tachografu nebo povahy materiálů použitých k jeho výrobě musí být před zavedením oznámena orgánu, který vydal schválení typu zařízení. Tento orgán potvrdí výrobci rozšíření schválení typu nebo může požadovat aktualizaci nebo potvrzení příslušných osvědčení o funkčnosti, bezpečnosti nebo o interoperabilitě.

6. Žádost týkající se jakéhokoli typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu smí být podána jen jednomu členskému státu.

7. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů podrobná ustanovení pro jednotné uplatňování tohoto článku. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

Článek 13

Udělení schválení typu

Členský stát udělí schválení typu každému typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu, který odpovídá požadavkům stanoveným v článcích 4 a 11, pokud je tento členský stát schopen ověřovat, že se vyráběné modely shodují se schváleným typem.

Jakýmkoli úpravám schváleného vzoru nebo doplňků k němu uděluje dodatečné schválení typu členský stát, který udělil původní schválení typu.

Článek 14

Značka schválení typu

Členské státy přidělí žadateli pro každý typ celku ve vozidle, snímače pohybu, vzorového záznamového listu nebo karty tachografu, které schvalují podle článku 13 a přílohy II, značku schválení typu, která odpovídá předem stanovenému vzoru. Tyto vzory přijme Komise prostřednictvím prováděcích aktů přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

Článek 15

Schválení nebo zamítnutí

Příslušné orgány členského státu, jimž byla podána žádost o schválení typu, zašlou orgánům ostatních členských států do jednoho měsíce kopii osvědčení o schválení každého typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzorového záznamového listu nebo karty tachografu doplněnou o kopie příslušných specifikací, včetně specifikací týkajících se plomb. Jestliže příslušné orgány žádost o schválení typu neschválí, uvědomí orgány ostatních členských států o tom, že žádost byla zamítnuta, a sdělí důvody svého rozhodnutí.

Článek 16

Shoda zařízení se schválením typu

1. Jestliže členský stát, který udělil schválení typu podle článku 13, zjistí, že jakékoli celky ve vozidle, snímače pohybu, záznamové listy nebo karty tachografu nesoucí značku schválení typu, kterou tento členský stát přidělil, neodpovídají typu, který schválil, učiní nezbytná opatření, aby byla zajištěna shoda vyráběných modelů se schváleným typem. V případě nutnosti smí odejmout schválení typu.

2. Členský stát, který udělil schválení typu, toto schválení odejme, jestliže se schválený celek ve vozidle, snímač pohybu, záznamový list nebo karta tachografu neshoduje s tímto nařízením nebo vykazuje-li při používání závadu všeobecné povahy, která jej činí nevhodným pro zamýšlený účel.

3. Jestliže členskému státu, který udělil schválení typu, oznámí jiný členský stát některý z případů uvedených v odstavci 1 nebo 2, přijme tento členský stát po konzultaci s oznamujícím členským státem opatření stanovená v uvedených odstavcích, s výhradou odstavce 5.

4. Členský stát, který zjistí některý z případů uvedených v odstavci 2, smí zakázat až do odvolání uvádění celku ve vozidle, snímače pohybu, záznamového listu nebo karty dotčeného tachografu na trh a do provozu. Smí tak učinit rovněž v případech uvedených v odstavci 1 u celků ve vozidle, snímačů pohybu, záznamových listů nebo karet tachografu, které byly vyňaty z prvotního ověření EU, jestliže je výrobce po řádném upozornění nevede do souladu se schváleným vzorem nebo s požadavky tohoto nařízení.

V každém případě příslušné orgány členských států do jednoho měsíce oznámí sobě navzájem a Komisi odebrání schválení typu nebo jiná opatření učiněná podle odstavce 1, 2 nebo 3 a uvedou důvody těchto opatření.

5. Jestliže členský stát, který udělil schválení typu, zpochybňuje existenci jakýchkoli případů uvedených v odstavci 1 nebo 2, které mu byly oznámeny, usilují dotčené členské státy o urovnání sporu a průběžně informují Komisi.

Jestliže rozhovory mezi členskými státy nevedou k dohodě do čtyř měsíců ode dne oznámení podle odstavce 3, přijme Komise po konzultaci s odborníky ze všech členských států a po zvážení všech významných faktorů, například hospodářských a technických, do šesti měsíců od konce uvedeného čtyřměsíčního období rozhodnutí, které oznámí dotčeným členským státům a které zároveň sdělí ostatním členským státům. Komise stanoví pro každý případ lhůtu pro provedení svého rozhodnutí.

Článek 17

Schválení záznamových listů

1. Žadatel o schválení typu vzoru záznamového listu ve své žádosti uvede typ nebo typy analogových tachografů, pro něž je daný záznamový list určen, a k provedení zkoušek záznamového listu poskytne vhodné zařízení takového typu nebo takových typů.

2. Příslušné orgány každého členského státu vyznačí na osvědčení o schválení vzoru záznamového listu typ nebo typy analogových tachografů, v nichž smí být záznamový list tohoto vzoru používán.

Článek 18

Odůvodnění zamítavých rozhodnutí

Každé rozhodnutí o odmítnutí nebo odebrání schválení typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu učiněné na základě tohoto nařízení musí být podrobně odůvodněno. Rozhodnutí se sdělí dotčené straně, která musí být současně informována o opravných prostředcích, které má podle práva příslušného členského státu k dispozici, a o lhůtách pro jejich uplatnění.

Článek 19

Uznávání typově schválených tachografů

Členské státy nesmějí odmítnout zaregistrovat vozidlo vybavené tachografem ani zakázat uvedení tohoto vozidla do provozu nebo jeho používání z důvodů souvisejících se skutečností, že vozidlo je vybaveno tímto zařízením, jestliže je zařízení opatřeno značkou schválení typu uvedenou v článku 14 a montážním štítkem uvedeným v čl. 22 odst. 4.

Článek 20

Zabezpečení

1. Výrobci konstruují, zkoušejí a přezkoumávají celky ve vozidlech, snímače pohybu a karty tachografu uvedené do výroby, aby odhalili slabá místa vznikající ve všech fázích životního cyklu výrobku, a zamezují nebo zmírňují jejich možné zneužití. Četnost zkoušek, jež nesmí být nižší než jednou za dva roky, stanoví členský stát, který vydal osvědčení o schválení.

2. Za tímto účelem výrobci předloží dokumentaci nezbytnou pro rozbor slabých míst certifikačnímu orgánu uvedenému v čl. 12 odst. 3.

3. Pro účely odstavce 1 certifikační orgán uvedený v čl. 12 odst. 3 provede zkoušky celků ve vozidle, snímačů pohybu a karet tachografu, aby potvrdil, že známá slabá místa nemohou být zneužita osobami s veřejně dostupnými znalostmi.

4. Pokud jsou v průběhu zkoušek podle odstavce 1 zjištěna slabá místa systémových prvků (celky ve vozidle, snímače pohybu a karty tachografu), nesmějí být tyto prvky uvedeny na trh. Pokud jsou v průběhu zkoušek podle odstavce 3 zjištěna slabá místa u prvků, které jsou již na trhu, výrobce nebo certifikační orgán informují příslušné orgány daného členského státu, který schválení typu udělil. Tyto příslušné orgány přijmou veškerá nezbytná opatření s cílem zajistit vyřešení problému, zejména výrobcem, a informují neprodleně Komisi o zjištěných slabých místech a o plánovaných nebo přijatých opatřeních, včetně v případě nutnosti o odebrání schválení typu podle čl. 16 odst. 2.

Článek 21

Provozní zkoušky

1. Členské státy mohou povolit provozní zkoušky tachografů, které dosud nebyly typově schváleny. Členské státy vzájemně uznávají tato oprávnění k provozním zkouškám.
2. Řidiči a dopravci účastníci se provozních zkoušek musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 561/2006. Tuto shodu řidiči prokazují postupem stanoveným v čl. 35 odst. 2 tohoto nařízení.
3. Komise může přijmout prováděcí akty s cílem stanovit postupy, podle kterých mají být provozní zkoušky prováděny, a formuláře, které mají být používány k monitorování těchto provozních zkoušek. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

KAPITOLA IV

MONTÁŽ A KONTROLA

Článek 22

Montáž a oprava

1. Montovat a opravovat tachografy jsou oprávněni pouze montéři, dílny nebo výrobci vozidel schválení pro tento účel v souladu s článkem 24 příslušnými orgány členských států.
2. Schválení montéři, dílny nebo výrobci vozidel v souladu se specifikacemi uvedenými v osvědčení o schválení typu podle článku 15 tachograf zaplombují poté, co ověří jeho správné fungování, a zejména takovým způsobem, aby žádný manipulační přístroj nemohl do zaznamenaných údajů neoprávněně zasahovat nebo je měnit.
3. Schválený montér, dílna nebo výrobce vozidel opatří připevněnou plombu zvláštní značkou a navíc v případě digitálních tachografů zapíše elektronické bezpečnostní údaje pro ověřování pravosti. Příslušné orgány každého členského státu zašlou Komisi seznam používaných značek a elektronických bezpečnostních údajů a nezbytné informace o používaných

elektronických bezpečnostních údajích. Komise členským státům na požádání umožní přístup k těmto informacím.

4. Skutečnost, že montáž tachografu byla provedena v souladu s požadavky tohoto nařízení, se potvrzuje připevněním montážního štítku tak, aby byl jasně viditelný a snadno přístupný.

5. Části tachografu se zaplombují, jak je specifikováno v osvědčení o schválení typu. Zaplombována musí být všechna spojení tachografu, u nichž by mohlo docházet k nedovolenému zasahování, včetně spojení mezi snímačem pohybu a převodovou skříní, a případně montážní štítek.

Plomba smí být odstraněna či porušena pouze:

- montéry nebo dílnami schválenými příslušnými orgány podle článku 24 pro účely opravy, údržby či opětovné kalibrace tachografu nebo řádně vyškolenými a tam, kde je to vyžadováno, oprávněnými kontrolory pro účely kontroly,
- pro účely opravy vozidla či změny, která má dopad na plombu. V takových případech musí být ve vozidle uloženo písemné prohlášení s uvedením dne a času, kdy byla plomba porušena, a s uvedením důvodů pro odstranění plomby. Komise vypracuje prostřednictvím prováděcích aktů jednotný formulář pro toto písemné prohlášení.

V každém případě schválený montér nebo dílna plomby nahradí bez zbytečného prodlení a nejpozději sedm dnů po jejich odstranění.

Schválená dílna provede před nahrazením plomb ověření a kalibraci tachografu.

Článek 23

Kontroly tachografů

1. Tachografy musí být pravidelně kontrolovány schválenými dílnami. Pravidelné kontroly se provádějí alespoň jednou za dva roky.
2. Při kontrolách uvedených v odstavci 1 se ověřuje alespoň to, zda:
 - je tachograf správně namontován a odpovídá danému vozidlu,
 - tachograf správně funguje,
 - je tachograf opatřen značkou schválení typu,
 - je připevněn montážní štítek,

- jsou všechny plomby neporušené a účinné,
- nejsou k tachografu připojeny žádné manipulační přístroje a zda nejsou ani nalezeny žádné stopy po použití takových přístrojů,
- odpovídá velikost pneumatik a skutečný obvod pneumatik.

3. V případech, kdy muselo být opraveno nesprávné fungování tachografu, ať již na základě výsledku pravidelné kontroly nebo kontroly provedené na konkrétní žádost příslušného vnitrostátního orgánu, vypracují dílny kontrolní zprávu. Vedou seznam všech vypracovaných kontrolních zpráv.

4. Kontrolní zprávy musí být uchovávány nejméně dva roky od svého vypracování. Členské státy rozhodnou, zda mají být kontrolní zprávy během tohoto období uchovávány nebo zaslány příslušnému orgánu. Uchovává-li kontrolní zprávy dílna, zpřístupní zprávy o kontrolách a kalibracích provedených v uvedeném období na žádost příslušnému orgánu.

Článek 24

Schválení montérů, dílen a výrobců vozidel

1. Členské státy schvalují, pravidelně kontrolují a certifikují montéry, dílny a výrobce vozidel, kteří mohou provádět montáž, ověřování, kontroly a opravy tachografů.

2. Členské státy zajistí odbornou způsobilost a spolehlivost montérů, dílen a výrobců vozidel. Za tím účelem stanoví a zveřejní jasné vnitrostátní postupy a zajistí splnění těchto minimálních kritérií:

- a) personál je řádně vyškolen;
- b) zařízení potřebné k provádění příslušných zkoušek a úkonů je dostupné;
- c) montéři, dílny a výrobci vozidel mají dobrou pověst.

3. Audity schválených montérů nebo dílen se provádějí takto:

- a) schválení montéři nebo dílny podléhají alespoň každé dva roky auditu postupů používaných při zacházení s tachografy.

Audit se zaměří především na přijatá bezpečnostní opatření a zacházení s kartami dílny. Členské státy mohou tyto audity provádět bez inspekce na místě;

- b) rovněž se provádějí neohlášené technické audity schválených montérů nebo dílen s cílem zkontrolovat provedené kalibrace, kontroly a montáže. Tyto audity musí zahrnovat alespoň 10 % schválených montérů nebo dílen ročně.

4. Členské státy a jejich příslušné orgány přijmou příslušná opatření k zabránění střetů zájmů mezi montéry nebo dílnami a dopravci. Zejména v případě závažného rizika střetu zájmů musí být přijata dodatečná zvláštní opatření s cílem zajistit, aby daný montér nebo dílna toto nařízení dodržoval.

5. Příslušné orgány členských států Komisi každoročně, pokud možno elektronicky, zašlou seznamy schválených montérů a dílen a karet, které jim byly vydány. Komise tyto seznamy zveřejní na svých internetových stránkách.

6. Příslušné orgány v členských státech dočasně nebo trvale odejmou schválení montérům, dílnám a výrobcům vozidel, kteří neplní své povinnosti podle tohoto nařízení.

Článek 25

Karty dílny

1. Doba platnosti karet dílny nesmí překročit jeden rok. Při obnově karty dílny příslušný orgán zajistí, aby montér, dílna nebo výrobce vozidel splňovali kritéria uvedená v čl. 24 odst. 2.

2. Příslušný orgán obnoví kartu dílny do patnácti pracovních dnů od obdržení platné žádosti o obnovu a všech nezbytných dokumentů. Jestliže je karta poškozena, nefunguje správně nebo je ztracena či odcizena, vydá příslušný orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů ode dne obdržení podrobné žádosti za tímto účelem. Příslušné orgány vedou rejstřík ztracených, odcizených nebo vadných karet.

3. Jestliže členský stát odejme montérovi, dílně nebo výrobcovi vozidel schválení uvedené v článku 24, odejme mu rovněž karty dílny, které mu byly vydány.

4. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření proti padělání karet vydávaných schváleným montérům, dílnám a výrobcům vozidel.

KAPITOLA V
KARTY ŘIDIČE

Článek 26

Vydávání karet řidiče

1. Kartu řidiče vydá na požádání řidiče příslušný orgán členského státu, kde má řidič obvyklé bydliště. Karta musí být vydána do jednoho měsíce od obdržení žádosti a veškeré nezbytné dokumentace příslušným orgánem.

2. Pro účely tohoto článku se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde osoba obvykle, tj. nejméně 185 dní v každém kalendářním roce, žije z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osoby bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb, z nichž vyplývá úzké spojení této osoby s místem, kde žije.

Za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než vazby osobní, a která tedy střídavě pobývá na různých místech ve dvou nebo více členských státech, se však považuje místo jejích osobních vazeb, pokud se tam pravidelně vrací. Tato poslední podmínka nemusí být splněna, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol.

3. Řidiči prokazují obvyklé bydliště jakýmkoli vhodným dokladem, například průkazem totožnosti nebo jakýmkoli jiným platným dokladem. Mají-li příslušné orgány členského státu vydávající kartu řidiče pochybnosti o správnosti uvedeného obvyklého bydliště, nebo pro účely určitých specifických kontrol, mohou požadovat jakékoli dodatečné informace nebo důkazy.

4. V řádně odůvodněných a výjimečných případech mohou členské státy vydat řidiči, který nemá obvyklé bydliště ani v členském státě, ani ve státě, jenž je smluvní stranou dohody AETR, dočasnou a neobnovitelnou kartu řidiče, jejíž platnost nelze prodloužit a která platí po dobu nejvýše 185 dní, je-li tento řidič v pracovněprávním poměru s dopravcem usazeným ve vydávajícím členském státě, a v případech, na které se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009⁽¹⁾, pokud předloží osvědčení řidiče uvedené ve zmíněném nařízení.

Komise na základě údajů poskytnutých členskými státy pečlivě sleduje uplatňování tohoto odstavce. Každé dva roky podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o svých zjištěních a posoudí zejména, zda dočasné karty řidiče mají nějaký nepříznivý dopad na trh práce a zda jsou dočasné karty vydávány

konkrétním řidičům více než jednou. Komise může podat vhodný legislativní návrh na revizi tohoto odstavce.

5. Příslušné orgány vydávajícího členského státu přijmou vhodná opatření k ověření toho, že žadatel dosud není držitelem platné karty řidiče, zapíše na kartu řidiče osobní údaje a zajistí, aby byly údaje viditelné a zabezpečené.

6. Doba platnosti karty řidiče nepřekročí dobu pěti let.

7. Platná karta řidiče smí být odejmuta nebo její platnost smí být pozastavena pouze tehdy, pokud příslušný orgán členského státu zjistí, že karta byla padělána, že řidič používá cizí kartu nebo že karta byla získána na základě nepravdivých prohlášení nebo padělaných dokladů. Jestliže platnost karty pozastaví nebo kartu odejme jiný členský stát, než který ji vydal, vrátí tento členský stát kartu co nejdříve orgánům vydávajícího členského státu a toto odebrání či pozastavení platnosti odůvodní. Lze-li očekávat, že vrácení karty potrvá déle než dva týdny, uvedomí členský stát, který pozastavil platnost karty nebo ji odejmul, během těchto dvou týdnů vydávající členský stát o důvodech tohoto pozastavení platnosti či odebrání.

8. Členské státy učiní všechna nezbytná opatření, aby zabránily padělání karet řidiče.

9. Tento článek členskému státu nebrání vydat kartu řidiče řidiči, který má obvyklé bydliště v části území uvedeného členského státu, na něž se nevztahují Smlouva o Evropské unii a Smlouva o fungování Evropské unie, jsou-li v takových případech uplatňována příslušná ustanovení tohoto nařízení.

Článek 27

Používání karet řidiče

1. Karta řidiče je osobní.

2. Řidič smí být držitelem pouze jedné platné karty řidiče a je oprávněn používat pouze vlastní osobní kartu řidiče. Řidič nesmí používat kartu řidiče, která je vadná nebo jejíž platnost skončila.

Článek 28

Obnova karet řidiče

1. Jestliže si řidič přeje obnovit svou kartu řidiče, podá žádost příslušným orgánům členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště, nejpozději patnáct pracovních dní před skončením platnosti karty.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

2. Jestliže se v případě obnovy členský stát, ve kterém má řidič obvyklé bydliště, liší od členského státu, který vydal jeho stávající kartu, a orgány členského státu bydliště jsou žádány o obnovu karty řidiče, tyto orgány informují orgány, které vydaly stávající kartu, o důvodech pro její obnovu.

3. V případě žádosti o obnovu karty bezprostředně před skončením její platnosti vydá příslušný orgán novou kartu před koncem platnosti, jestliže byla žádost podána ve lhůtě stanovené v odstavci 1.

Článek 29

Odcizené, ztracené nebo vadné karty řidiče

1. Vydávající orgány vedou záznamy o vydaných, odcizených, ztracených nebo vadných kartách řidiče po dobu, která se rovná nejméně době jejich platnosti.

2. Jestliže je karta řidiče poškozena nebo nefunguje správně, vrátí ji řidič příslušnému orgánu členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště. Krádež karty řidiče musí být formálně oznámena příslušným orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo.

3. Každá ztráta karty řidiče musí být oznámena formálním prohlášením příslušným orgánům vydávajícího členského státu, který kartu vydal, a příslušným orgánům členského státu obvyklého bydliště řidiče, pokud se tyto státy liší.

4. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně nebo je ztracena či odcizena, požádá řidič během sedmi kalendářních dnů o její náhradu příslušné orgány členského státu, ve kterém má své obvyklé bydliště. Tyto orgány vydají náhradní kartu do osmi pracovních dnů ode dne obdržení podrobné žádosti za tímto účelem.

5. Nastanou-li okolnosti uvedené v odstavci 4, smí řidič pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu patnácti kalendářních dnů nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na místo jeho obvyklého odstavení, pokud může tento řidič během této doby prokázat nemožnost kartu předložit nebo používat.

Článek 30

Vzájemné uznávání a výměna karet řidiče

1. Karty řidiče vydané členskými státy jsou vzájemně uznávány.

2. Jestliže držitel platné karty řidiče vydané jedním členským státem zřídí své obvyklé bydliště v jiném členském státě, může požádat o výměnu své karty za rovnocennou kartu řidiče. Členský stát provádějící tuto výměnu odpovídá za ověření platnosti předložené karty.

3. Členské státy provádějící výměnu vrátí starou kartu orgánům vydávajícího členského státu a výměnu zdůvodní.

4. Jestliže členský stát nahradí nebo vymění kartu řidiče, musí být tato náhrada nebo výměna a každá následná náhrada nebo výměna zaevidována v tomto členském státě.

Článek 31

Elektronická výměna informací o kartách řidiče

1. Aby se zajistilo, že žadatel dosud není držitelem platné karty řidiče, jak je uvedeno v článku 26, vedou členské státy vnitrostátní elektronické rejstříky obsahující po dobu, která se rovná alespoň době platnosti karet řidiče, následující informace o kartách řidiče, včetně karet uvedených v čl. 26 odst. 4:

— příjmení a jméno řidiče,

— datum a případně i místo narození řidiče,

— číslo platného řidičského průkazu a (případně) stát, který řidičský průkaz vydal,

— stav karty řidiče,

— číslo karty řidiče.

2. Komise a členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění propojení a dostupnosti elektronických rejstříků v rámci Unie prostřednictvím systému předávání zpráv TACHOnet uvedeného v doporučení 2010/19/EU nebo kompatibilního systému. V případě použití kompatibilního systému musí být možné vyměňovat elektronické údaje se všemi ostatními členskými státy prostřednictvím systému pro předávání zpráv TACHOnet.

3. Při vydávání, náhradě nebo případné obnově karty řidiče členské státy prostřednictvím elektronické výměny údajů ověří, zda řidič již není držitelem jiné platné karty řidiče. Sdílené údaje se omezují na údaje nezbytně nutné pro účely tohoto ověření.

4. Kontrolori mohou mít přístup do elektronického rejstříku za účelem kontroly stavu karty řidiče.

5. Komise přijme prováděcí akty ke stanovení společných postupů a specifikací nezbytných k propojení uvedenému v odstavci 2, včetně formátu vyměňovaných údajů, technických postupů elektronické konzultace vnitrostátních elektronických rejstříků, postupů týkajících se přístupu a bezpečnostních mechanismů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

KAPITOLA VI

POUŽÍVÁNÍ ZAŘÍZENÍ

Článek 32

Správné používání tachografů

1. Dopravce a řidiči zajistí správné fungování a náležité používání digitálních tachografů a karet řidiče. Dopravce a řidiči používající analogové tachografy zajistí jejich správné fungování a náležité používání záznamových listů.

2. Digitální tachografy nesmějí být nastaveny tak, aby byly po vypnutí motoru vozidla nebo zapalování automaticky přepnuty na určitou kategorii činnosti, pokud řidiči nezůstane možnost příslušnou kategorii činnosti zvolit ručně.

3. Je zakázáno falšovat, skrývat, potlačovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu nebo uchovávané v tachografu nebo na kartě řidiče nebo na výstupních sestavách vtištěných tachografem. Rovněž je zakázána jakákoli manipulace s tachografem, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek falšování údajů nebo vtištěných informací, jejich potlačení nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.

4. Vozidla nesmějí být vybavena více než jedním tachografem s výjimkou vozidel používaných k provozním zkouškám podle článku 21.

5. Členské státy zakáží výrobu, šíření, propagaci nebo prodej zařízení sestavených za účelem nezákonné manipulace s tachografy nebo pro tento účel zamýšlených.

Článek 33

Odpovědnost dopravce

1. Dopravce odpovídá za zajištění toho, aby jeho řidiči měli řádné školení a instruktaž ohledně správného fungování digitálních i analogových tachografů, provádí pravidelné kontroly s cílem zajistit, aby jeho řidiči tachografy správně používali, a nesmí svým řidičům poskytnout žádné přímé ani nepřímé pobídky, které by je mohly motivovat k tomu, aby tachografy zneužívali.

Dopravce vydá řidičům vozidel vybavených analogovým tachografem dostatečný počet záznamových listů s ohledem na osobní povahu těchto záznamových listů, na dobu trvání přepravy a na možnou potřebu nahradit záznamové listy poškozené nebo odebrané pověřeným kontrolorem. Dopravce řidičům vydá pouze záznamové listy schváleného vzoru vhodné pro použití v zařízení namontovaném ve vozidle.

Je-li vozidlo vybaveno digitálním tachografem, dopravce a řidič zajistí, aby s ohledem na dobu trvání přepravy mohly být údaje z tachografu v případě kontroly na žádost kontrolora správně vtištěny údaje z tachografu.

2. Dopravce uchovává záznamové listy a výtisky, vyhotoví-li se podle článku 35, v chronologickém pořadí a čitelné podobě nejméně jeden rok po jejich použití a na žádost dotčených řidičů jim vydá jejich kopie. Dopravce vydá dotčeným řidičům na požádání rovněž kopie stažených údajů z karet řidiče a výtisky těchto kopií v papírové podobě. Záznamové listy, výtisky a stažené údaje musí být předloženy nebo vydány na žádost pověřeného kontrolora.

3. Dopravce odpovídá za porušení tohoto nařízení svými řidiči nebo řidiči, které má k dispozici. Členské státy však mohou tuto odpovědnost podmínit porušením odst. 1 prvního pododstavce tohoto článku a čl. 10 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. 561/2006 dopravcem.

Článek 34

Používání karet řidiče a záznamových listů

1. Řidič používá záznamové listy nebo kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezme vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmějí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče se nesmí používat po dobu delší, než pro niž jsou určeny.

2. Řidiči vhodným způsobem chrání záznamové listy nebo karty řidiče a nesmí používat ušpiněné nebo poškozené záznamové listy nebo karty řidiče.

3. Jestliže se řidič vzdálí od vozidla a v důsledku toho nemůže tachograf zabudovaný do vozidla používat, musí být časové úseky uvedené v odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv):

a) zaznamenaný na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelné a bez znečištění záznamového listu, je-li vozidlo vybaveno analogovým tachografem, nebo

b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů v tachografu, je-li vozidlo vybaveno digitálním tachografem.

Členské státy neuloží řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost za dobu, kdy se od vozidla vzdálili.


4. Nachází-li se ve vozidle vybaveném digitálním tachografem více než jeden řidič, každý řidič zajistí, aby jeho karta řidiče byla vložena do správného otvoru v tachografu.


Nachází-li se ve vozidle vybaveném analogovým tachografem více než jeden řidič, mění řidiči záznamové listy tak, aby příslušné informace byly zaznamenány na záznamovém listu řidiče, který v danou dobu skutečně řídil.


5. Řidič:


a) zajistí, aby doba zaznamenaná na záznamovém listu souhlasila s úředním časem v zemi registrace vozidla;

b) zachází s přepínacím mechanismem tak, aby byly časové úseky zaznamenány odděleně, zřetelně a takto:

i) pod značkou  : doba řízení,

ii) pod značkou  : „jiná práce“, kterou se rozumí jakákoli činnost, kromě řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, a také jakákoli práce pro stejného či jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či v jiném odvětví,

iii) pod značkou  : „pracovní pohotovost“ ve smyslu čl. 3 písm. b) směrnice 2002/15/ES,

iv) pod značkou  : přerušení práce nebo doba odpočinku.

6. Každý řidič vozidla vybaveného analogovým tachografem zapíše na svůj záznamový list tyto informace:

a) na počátku používání záznamového listu své příjmení a jméno;

b) datum a místo začátku a konce použití záznamového listu;

c) registrační značku každého vozidla, ke kterému je řidič přidělen, jak na začátku první jízdy zaznamenané na záznamovém listu, tak i v okamžiku, kdy dojde ke změně vozidla v průběhu používání záznamového listu;

d) stav počítadla ujetých kilometrů:

i) na začátku první jízdy zaznamenané na záznamovém listu,

ii) na konci poslední jízdy zaznamenané na záznamovém listu,

iii) při změně vozidla během pracovního dne stav počítadel v prvním a v dalším vozidle, ke kterému byl řidič přidělen;

e) případně dobu, kdy dojde k výměně vozidla.

7. Řidič do digitálního tachografu zapíše symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba. Nicméně členský stát může požadovat na řidičích vozidel, která na území tohoto členského státu provozují vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojili přesnější zeměpisné údaje, jestliže je tento členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.

Řidič nemusí informace uvedené v první větě prvního pododstavce zaznamenávat, pokud tachograf automaticky zaznamenává údaje o poloze v souladu s článkem 8.

Článek 35

Poškozené karty řidiče nebo záznamové listy

1. V případě poškození záznamového listu obsahujícího záznamy nebo karty řidiče připojí řidič poškozený záznamový list nebo kartu řidiče k jakémukoli rezervnímu záznamovému listu použitému jako jeho náhrada.

2. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo odcizena, řidič:

a) na začátku jízdy vytiskne údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamenaná:

i) údaje, které umožní identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu,

ii) časové úseky uvedené v čl. 34 odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv);

- b) na konci jízdy vytiskne informace o časových úsecích zaznamenaných tachografem, zaznamená dobu jiné práce, dobu pracovní pohotovosti a odpočinku od vyhotovení výtisku při zahájení jízdy, nejsou-li zaznamenány tachografem, a uvede na tomto dokumentu údaje k identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu.

Článek 36

Záznamy, které musí mít řidič u sebe

1. Řídí-li řidič vozidlo vybavené analogovým tachografem, musí být schopen kdykoliv na žádost pověřeného kontrolora předložit:

- i) záznamové listy pro daný den a záznamové listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech,
- ii) kartu řidiče, pokud je jejím držitelem, a
- iii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené daný den a v předcházejících 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.

2. Řídí-li řidič vozidlo vybavené digitálním tachografem, musí být schopen kdykoliv na žádost pověřeného kontrolora předložit:

- i) svou kartu řidiče,
- ii) veškeré ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v daném dni a v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006,
- iii) záznamové listy, které odpovídají stejnému období jako v bodě ii), během kterého řídil vozidlo vybavené analogovým tachografem.

3. Pověřený kontrolor může ověřit dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listů a zobrazených, vytištěných nebo stažených údajů, které zaznamenal tachograf nebo karta řidiče, nebo není-li to možné, jakéhokoli jiného podkladového dokumentu, který zdůvodňuje nedodržení některého ustanovení, například čl. 29 odst. 2 a čl. 37 odst. 2 tohoto nařízení.

Článek 37

Postupy v případě selhání zařízení

1. Jestliže dojde k poruše nebo vadné činnosti tachografu, nechá ho dopravce opravit schváleným montérem nebo dílnou, jakmile to okolnosti dovolí.

Není-li vozidlo schopno se vrátit zpět do provozovny dopravce do jednoho týdne ode dne poruchy nebo objevení vadné činnosti, musí být oprava provedena během cesty.

Členské státy v rámci článku 41 stanoví, že příslušné orgány mohou zakázat užívání vozidla, pokud porucha nebo vadná činnost nebyly opraveny v souladu s prvním a druhým pododstavcem tohoto odstavce, je-li to v souladu s vnitrostátními právními předpisy dotčeného členského státu.

2. V době, kdy je tachograf mimo provoz nebo nefunguje správně, uvede řidič údaje umožňující jeho identifikaci (jméno, číslo karty řidiče nebo číslo řidičského průkazu) včetně podpisu, jakož i informace o různých časových úsecích, které už tachografem nebyly zaznamenávány nebo tištěny správně:

- a) na záznamovém listu nebo listech nebo
- b) na prozatímním listu, který je třeba připojit k záznamovému listu nebo uchovávat společně s kartou řidiče.

KAPITOLA VII

PROSAZOVÁNÍ A SANKCE

Článek 38

Kontroloři

1. Pro účinné monitorování dodržování tohoto nařízení musí mít oprávnění kontroloři k dispozici dostatečné vybavení a odpovídající pravomoci, aby mohli vykonávat své povinnosti v souladu s tímto nařízením. Toto vybavení musí zahrnovat zejména:

- a) kontrolní karty, které umožňují přístup k údajům zaznamenaným v tachografech a na kartách tachografu, a případně na kartách dílny;
- b) nezbytné nástroje ke stahování souborů údajů z celků ve vozidle a karet tachografu a k provádění analýzy souborů údajů a výtisků z digitálních tachografů v kombinaci se záznamovými listy či grafy z analogových tachografů.

2. Jestliže kontroloři po provedení kontroly zjistí, že existují dostatečné důkazy pro důvodné podezření na podvod, mají pravomoc odeslat vozidlo do schválené dílny k provedení dalších zkoušek s cílem zkontrolovat především to, zda tachograf:

- a) funguje správně;
- b) zaznamenává a ukládá údaje správně a je správně kalibrován.

3. Kontroloři mají pravomoc požádat schválenou dílnu, aby provedla zkoušky uvedené v odstavci 2 a zvláštní zkoušky, jejichž účelem je zjistit přítomnost manipulačních přístrojů. Je-li zjištěna přítomnost manipulačních přístrojů, mohou být zařízení, včetně samotného přístroje, celku ve vozidle nebo jeho části a karty řidiče z vozidla odstraněny a použity jako důkazní prostředky v souladu s vnitrostátními procesními pravidly pro nakládání s takovými důkazními prostředky.

4. Kontroloři využívají tam, kde je to vhodné, možnosti kontrolovat tachografy a karty řidičů na místě během kontroly provozoven podniku.

Článek 39

Odborná příprava kontrolorů

1. Členské státy zajistí, aby kontroloři byli řádně proškoleni pro účely analýzy zaznamenaných údajů a kontroly tachografů s cílem dosáhnout účinné a harmonizované kontroly a prosazování.

2. Členské státy informují Komisi o požadavcích na odbornou přípravu svých kontrolorů do 2. září 2016.

3. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů opatření, jejichž prostřednictvím upřesní obsah počáteční a průběžné odborné přípravy kontrolorů, včetně školení o metodách pro cílené kontroly a odhalování manipulačních přístrojů a podvodů. Tato opatření zahrnou pokyny pro usnadnění provádění příslušných ustanovení tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 42 odst. 3.

4. Členské státy zahrnou obsah upřesněný Komisí do odborné přípravy poskytované kontrolorům.

Článek 40

Vzájemná pomoc

Členské státy si poskytují vzájemnou pomoc při uplatňování tohoto nařízení a kontrole jeho dodržování.

V rámci této vzájemné pomoci si příslušné orgány členských států zejména pravidelně zasílají veškeré dostupné informace o porušení tohoto nařízení montéry a dílnami, o druzích manipulačních praktik a o sankcích uložených za tato porušení.

Článek 41

Sankce

1. Členské státy stanoví, v souladu se svým vnitrostátním ústavním pořádkem, sankce za porušení tohoto nařízení

a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a musí být v souladu s kategoriemi porušení stanovenými ve směrnici 2006/22/ES.

2. Členské státy takto stanovené sankce a opatření a pravidla oznámí Komisi do 2. března 2016. Rovněž Komisi sdělí všechny následné změny těchto ustanovení.

KAPITOLA VIII

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 42

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Má-li být o stanovisku výboru rozhodnuto písemným postupem, ukončuje se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Článek 43

Fórum pro tachografy

1. Zřizuje se Fórum pro tachografy na podporu dialogu o technických otázkách týkajících se tachografů mezi odborníky členských států, členy výboru uvedeného v článku 42 a odborníky ze třetích zemí, které používají tachografy v rámci dohody AETR.

2. Členské státy by měly do Fóra pro tachografy jmenovat jako odborníky ty, kteří jsou členy výboru uvedeného v článku 42.

3. Fóra pro tachografy se mohou účastnit odborníci ze zainteresovaných třetích zemí, které jsou smluvními stranami dohody AETR.

4. K účasti na Fóru pro tachografy se přizvou zúčastněné strany, zástupci výrobců vozidel, výrobci tachografů, sociální partneři a evropský inspektor ochrany údajů.
5. Fórum pro tachografy přijme svůj jednací řád.
6. Fórum pro tachografy se schází alespoň jednou ročně.

Článek 44

Sdělování vnitrostátních opatření

Členské státy sdělí Komisi znění právních a správních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti tohoto nařízení, do třiceti dnů od jejich přijetí a poprvé do 2. března 2015.

Článek 45

Změna nařízení (ES) č. 561/2006

Nařízení (ES) č. 561/2006 se mění takto:

- 1) V článku 3 se vkládá nové písmeno, které zní:

„aa) vozidly nebo jejich kombinacemi s maximální přípustnou hmotností nepřekračující 7,5 tun, která jsou používána pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič při výkonu svého povolání potřebuje, a která jsou používány pouze na tratích v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla a za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řidičovu hlavní činnost;“.

- 2) V článku 13 se odstavec 1 mění takto:

a) v písmenech d), f) a p) se vzdálenost „50 kilometrů“ nahrazuje vzdáleností „100 kilometry“;

- b) v písmenu d) se první pododstavec nahrazuje tímto:

„d) vozidly nebo kombinacemi vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřekračuje 7,5 tuny a která používají poskytovatelé všeobecných služeb definovaní v čl. 2 bodě 13 směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/67/ES ze dne 15. prosince 1997 o společných pravidlech pro rozvoj vnitřního trhu poštovních služeb Společenství a zvyšování kvality služby (*) za účelem doručování zásilek v rámci všeobecných služeb.

(*) Úř. věst. L 15, 21.1.1998, s. 14.“

Článek 46

Přechodná ustanovení

Pokud nebudou prováděcí akty uvedené v tomto nařízení přijaty tak, aby mohly být používány od začátku použitelnosti tohoto nařízení, použijí se i nadále na přechodném základě ustanovení nařízení (EHS) č. 3821/85, včetně jeho přílohy IB, až do dne použitelnosti prováděcích aktů uvedených v tomto nařízení.

Článek 47

Zrušení

Nařízení (EHS) č. 3821/85 se zrušuje. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 48

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

S výhradou přechodných ustanovení v článku 46 se použije ode dne 2. března 2016. Avšak články 24, 34 a 45 se použijí ode dne 2. března 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 4. února 2014.

Za Evropský parlament
předseda
M. SCHULZ

Za Radu
předseda
E. VENIZELOS

PŘÍLOHA I

POŽADAVKY NA KONSTRUKCI, ZKOUŠENÍ, MONTÁŽ A KONTROLU ANALOGOVÝCH TACHOGRAFŮ

I. DEFINICE

Pro účely této přílohy se rozumí:

- a) „záznamovým zařízením“ nebo „analogovým tachografem“:

zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování a záznamu podrobných informací o pohybu těchto vozidel a o určitých dobách činnosti jejich řidičů;

- b) „konstantou záznamového zařízení“:

číselný údaj, který udává hodnotu vstupního signálu potřebnou pro zobrazení a záznam ujeté vzdálenosti jednoho kilometru; tato konstanta musí být vyjádřena buď v otáčkách na kilometr ($k = \dots \text{ ot/km}$), nebo v impulsích na 1 km ($k = \dots \text{ imp/km}$);

- c) „charakteristickým koeficientem vozidla“:

číselný údaj, který udává hodnotu výstupního signálu vysílaného součástí vozidla spojenou se záznamovým zařízením (výstupní hřídel převodovky nebo náprava) po ujetí vzdálenosti 1 km měřené v obvyklých zkušebních podmínkách (viz část VI bod 4 této přílohy). Charakteristický koeficient se vyjadřuje buď v otáčkách na kilometr ($w = \dots \text{ ot/km}$), nebo impulsích na kilometr ($w = \dots \text{ imp/km}$);

- d) „účinným obvodem pneumatik na kole“:

průměr ze vzdáleností projetých samostatnými koly pohánějícími vozidlo (hnacími koly) po jejich jednom úplném otočení. Měření těchto vzdáleností musí být provedeno za obvyklých zkušebních podmínek (viz část VI bod 4 této přílohy) a vyjadřuje se ve formě $1 = \dots \text{ mm}$.

II. OBECNÉ VLASTNOSTI A FUNKCE ZÁZNAMOVÉHO ZAŘÍZENÍ

Zařízení musí být schopno zaznamenávat tyto údaje:

1. vzdálenost ujetou vozidlem;
2. rychlost vozidla;
3. dobu řízení;
4. dobu jiné práce nebo pracovní pohotovosti;
5. přerušení práce a denní doby odpočinku;
6. otevření skřínky obsahující záznamový list;
7. u elektronických záznamových zařízení, tj. zařízení ovládaných signály přenášenými elektricky z čidla ujeté vzdálenosti a rychlosti, každé přerušení dodávky proudu pro záznamové zařízení (vyjma osvětlení), dodávky proudu pro čidlo ujeté vzdálenosti a rychlosti a každé přerušení signálu vedoucího k čidlu ujeté vzdálenosti a rychlosti, pokud jsou tato přerušení delší než 100 milisekund.

Zařízení vozidel se dvěma řidiči musí být schopno zaznamenávat souběžně, ale odděleně na dvou samostatných záznamových listech údaje o dobách uvedených v bodech 3, 4 a 5 prvního odstavce.

III. KONSTRUKČNÍ POŽADAVKY NA ZÁZNAMOVÉ ZAŘÍZENÍ

a) Všeobecně

1. Záznamové zařízení musí obsahovat tyto části:

1.1 Vizualní ukazatele

- ujeté vzdálenosti (zapisovač ujeté vzdálenosti),
- rychlosti (rychloměr),
- času (hodiny).

1.2 Zapisovací zařízení tvořené

- zapisovačem ujeté vzdálenosti,
- zapisovačem rychlosti,
- jedním nebo více zapisovači času vyhovujícími podmínkám stanoveným v písm. c) bodě 4.

1.3 Zapisovací zařízení, které na záznamový list odděleně zapisuje:

- každé otevření skřínky obsahující tento záznamový list,
- u elektronických záznamových zařízení, jak jsou uvedena v bodě 7 prvního odstavce části II, každé přerušení dodávky proudu pro záznamové zařízení (vyjma osvětlení), pokud jsou tato přerušení delší než 100 milisekund, a nejpozději při obnovení dodávky proudu,
- u elektronických záznamových zařízení, jak jsou uvedena v bodě 7 prvního odstavce části II, každé přerušení dodávky proudu pro čidlo ujeté vzdálenosti a rychlosti a každé přerušení signálu vedoucího k čidlu ujeté vzdálenosti a rychlosti, pokud jsou tato přerušení delší než 100 milisekund.

2. Přidání jakéhokoli dodatečného přístroje k přístrojům uvedeným v bodě 1 do zařízení nesmí narušovat řádnou funkci povinných přístrojů ani zhoršovat jejich čtení.

Zařízení musí být předloženo ke schválení typu vybavené takovými případnými dodatečnými přístroji.

3. Materiály

3.1 Všechny součásti záznamového zařízení musí být z materiálů stabilních s dostatečnou mechanickou pevností a neměnnými elektrickými a magnetickými vlastnostmi.

3.2 Každá změna součástí zařízení nebo povahy materiálů použitých pro jeho výrobu musí být před použitím ve výrobě schválena orgánem, který zařízení udělil schválení typu.

4. Měření ujeté vzdálenosti

Ujetá vzdálenost může být měřena a zaznamenávána buď:

- za jízdy vpřed a jízdy vzad, nebo
- pouze při jízdě vpřed.

Záznam jízdy vzad nesmí v žádném případě ovlivnit přehlednost a přesnost ostatních záznamů.

5. Měření rychlosti

5.1 Rozsah měření rychlosti musí být takový, jaký je stanoven v osvědčení o schválení typu.

5.2 Vlastní frekvence a tlumení měřícího přístroje musí být takové, aby přístroje ukazující a zaznamenávající rychlost mohly v rozsahu měření a v mezích přípustné odchylky sledovat změny zrychlení až do 2 m/s^2 .

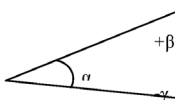
6. Měření času (hodiny)
 - 6.1 Ovládací zařízení k nastavení hodin se musí nacházet uvnitř skřínky obsahující záznamový list; každé otevření této skřínky musí být automaticky zaznamenáno na záznamový list.
 - 6.2 Je-li posuvný mechanismus záznamového listu ovládán hodinami, musí být doba jeho správné funkce po úplném natažení nejméně o 10 % delší než doba záznamu odpovídající nejdelsí možné době záznamu zařízení na list.
 7. Osvětlení a ochrana
 - 7.1 Vizualní přístroje zařízení musí být opatřeny přiměřeným neoslňujícím osvětlením.
 - 7.2 Všechny vnitřní součásti zařízení musí být za obvyklých podmínek použití chráněny proti vlhkosti a prachu. Dále musí být zaplombovatelnými schránkami chráněny proti padělání.
- b) Vizualní přístroje
1. Ukazatel ujeté vzdálenosti (zapisovač ujeté vzdálenosti)
 - 1.1 Hodnota nejmenší jednotky počítadla kilometrů musí být 0,1 km. Číslice vyjadřující stovky metrů musí být jasně odlišitelné od těch, které ukazují celé kilometry.
 - 1.2 Číslice zapisovače ujeté vzdálenosti musí být jasně čitelné a musí mít výšku nejméně 4 mm.
 - 1.3 Zapisovač ujeté vzdálenosti musí být schopen zaznamenat vzdálenost nejméně do 99 999,9 km.
 2. Ukazatel rychlosti (rychloměr)
 - 2.1 V rámci rozsahu měření musí být stupnice rychlosti jednotně odstupňována po 1, 2, 5 nebo 10 km/h. Hodnota dílku na stupnici rychlosti (intervalu mezi dvěma následujícími značkami) nesmí přesáhnout 10 % nejvyšší rychlosti uvedené na stupnici.
 - 2.2 Oblast indikace za rozsahem měření nemusí být označena číslicemi.
 - 2.3 Délka intervalu na stupnici odpovídající rozdílu rychlosti 10 km/h nesmí být menší než 10 mm.
 - 2.4 U ukazatele s ručičkou nesmí vzdálenost mezi ručičkou a ciferníkem překročit 3 mm.
 3. Ukazatel času (hodiny)

Ukazatel času musí být viditelný z vnějšku přístroje a čtení z něj musí být snadné, spolehlivé a jednoznačné.
- c) Zapisovací zařízení
1. Všeobecně
 - 1.1 V každém zařízení, bez ohledu na tvar záznamového listu (pás nebo kotouč), musí být vyznačena značka umožňující vložení záznamového listu tak, aby bylo zajištěno, že čas na hodinách odpovídá záznamu tohoto času na záznamovém listu.
 - 1.2 Mechanismus pohánějící záznamový list musí zaručovat, že list se pohybuje bez vůle a může být volně vložen a vyjmut.
 - 1.3 Zařízení posunu záznamového listu, má-li list tvar kotouče, musí být poháněno hodinovým mechanismem. V tom případě musí být otáčivý pohyb záznamového listu trvalý a stejnoměrný s minimální rychlostí 7 mm/h měřenou na vnitřním okraji kruhu vymežujícího pásmo záznamu rychlosti. V zařízení s provedením pro pás, kde je posuvné zařízení záznamových listů poháněno hodinovým mechanismem, musí rychlost přímočarého posunu činit nejméně 10 mm/h.
 - 1.4 Zaznamenávání ujeté vzdálenosti, rychlosti vozidla a otevření skřínky obsahující záznamový list nebo listy musí být automatické.

2. Záznam ujeté vzdálenosti
 - 2.1 Každý kilometr ujeté vzdálenosti musí být zobrazen v zápisu změnou nejméně 1 mm na odpovídající souřadnici.
 - 2.2 I při rychlosti u horní hranice rozsahu měření musí být zápis ujeté vzdálenosti jasně čitelný.
 3. Záznam rychlosti
 - 3.1 Zapisovací pero rychlosti musí zásadně mít pohyb přímočarý a kolmý ke směru posunu záznamového listu, bez ohledu na tvar listu. Křivočarý pohyb pera je však možný, jsou-li splněny tyto podmínky:
 - stopa pera musí být kolmá ke střednímu obvodu (u záznamových listů ve tvaru kotouče) nebo k ose pásma vymezeného pro záznam rychlosti (u záznamových listů ve tvaru pásu),
 - poměr mezi poloměrem křivosti stopy zapsané perem a šířkou pásma vymezeného pro záznam rychlosti nesmí být menší než 2,4:1, bez ohledu na tvar listu,
 - čáry časové stupnice musí protínat pásmo záznamu podle křivky se stejným poloměrem, jako je stopa zapsaná perem. Vzdálenost mezi čarami na časové stupnici musí odpovídat nejméně hodině.
 - 3.2 Každá změna rychlosti o 10 km/h musí být zobrazena v zápisu změnou nejméně 1,5 mm na odpovídající souřadnici.
 4. Záznam času
 - 4.1 Záznamové zařízení musí být konstruováno tak, aby byla doba řízení zaznamenávána vždy automaticky a aby bylo případně možné použitím přepínacího zařízení odděleně zaznamenávat další časové úseky, jak je uvedeno v čl. 34 odst. 5 písm. b) bodech ii), iii) a iv) tohoto nařízení.
 - 4.2 Vlastnosti záznamových stop, jejich vzájemná poloha a případně značky uvedené v článku 34 tohoto nařízení musí umožňovat jasné rozlišení různých časových úseků. Jednotlivé časové úseky by měly být od sebe v zápisu odlišeny různou tloušťkou stop nebo jiným systémem s nejméně stejnou účinností, pokud jde o čitelnost a snadnost interpretace záznamu.
 - 4.3 U vozidel s osádkou složenou z několika řidičů musí být záznamy podle bodu 4.1 prováděny na samostatných záznamových listech, z nichž každý je přidělen jednomu řidiči. V takovém případě musí být posuv jednotlivých záznamových listů zajištěn buď jedním mechanismem, nebo oddělenými synchronizovanými mechanismy.
- d) Uzavírací zařízení
1. Skříňka obsahující záznamový list nebo listy a ovládací mechanismus pro nastavení hodin musí být opatřena zámkem.
 2. Každé otevření skříňky obsahující záznamový list nebo listy a ovládací zařízení k nastavení hodin musí být automaticky zaznamenáno na záznamovém listu nebo listech.
- e) Náписы
1. Na ciferníku zařízení musí být umístěny tyto nápisy:
 - v blízkosti údaje zapisovače ujeté vzdálenosti jednotka měření ujeté vzdálenosti ve formě zkratky „km“,
 - v blízkosti stupnice rychlosti značka „km/h“,
 - měřicí rozsah rychloměru ve formě „V_{min} ... km/h, V_{max} ... km/h“. Toto označení není nutné, je-li uvedeno na popisném štítku zařízení.

Tyto požadavky se však nevztahují na záznamová zařízení schválená před 10. srpnem 1970.

2. Popisný štítek musí být zabudován do zařízení a uvádět následující údaje, jež musí být na namontovaném zařízení viditelné:
- jméno a adresu výrobce zařízení,
 - výrobní číslo a rok výroby,
 - značku schválení typu zařízení,
 - konstantu zařízení ve formě „k = ... ot/km“ nebo „k = ... imp/km“,
 - případně rozsah měření rychlosti ve formě uvedené v bodě 1,
 - jestliže může mít citlivost zařízení na úhel naklonění vliv na údaje zaznamenávané zařízením nad přípustné odchylky, je přípustná úhlová orientace vyjádřena takto:



kde α představuje úhel měřený od horizontální polohy předního čela (obráceného nahoru) zařízení, na kterou je zařízení nastaveno, a β a γ představují nejvyšší přípustné odchylky nahoru a dolů od úhlu nastavení α .

f) Nejvyšší přípustné odchylky (vizuální a zapisovací přístroje)

1. Na zkušební stolici před montáží:

a) ujetá vzdálenost:

1 % plus nebo minus od skutečné vzdálenosti, která je nejméně 1 km;

b) rychlost:

3 km/h plus nebo minus od skutečné rychlosti;

c) čas:

plus nebo minus dvě minuty za den s maximem 10 minut za sedm dní v případě, kdy doba chodu hodin po natažení není kratší než tato doba.

2. Při montáži:

a) ujetá vzdálenost:

2 % plus nebo minus od skutečné vzdálenosti, která je nejméně 1 km;

b) rychlost:

4 km/h plus nebo minus od skutečné rychlosti;

c) čas:

plus nebo minus dvě minuty za den nebo

plus nebo minus 10 minut za sedm dní.

3. V provozu:

a) ujetá vzdálenost:

4 % plus nebo minus od skutečné vzdálenosti, která je nejméně 1 km;

- b) rychlost:
- 6 km/h plus nebo minus od skutečné rychlosti;
- c) čas:
- plus nebo minus dvě minuty za den nebo
- plus nebo minus 10 minut za sedm dní.
4. Nejvyšší přípustné odchylky stanovené v bodech 1, 2 a 3 platí pro teploty mezi 0 °C až 40 °C; tyto teploty se měří v nejbližším okolí zařízení.
5. Nejvyšší přípustné odchylky stanovené v bodech 2 a 3 platí pro měření za podmínek uvedených v části VI.

IV. ZÁZNAMOVÉ LISTY

a) Všeobecně

1. Záznamové listy musí být takové povahy, aby nebránily normální funkci zařízení a aby záznamy, které obsahují, byly nesmazatelné, snadno čitelné a rozeznatelné.

Záznamové listy musejí za obvyklých podmínek vlhkosti a teploty zachovávat své rozměry a své záznamy.

Kromě toho musí být možné zapisovat na záznamové listy informace uvedené v článku 34 tohoto nařízení, aniž by se listy poškodily a bez dopadu na čitelnost záznamů.

Za obvyklých podmínek skladování musí záznamy zůstat jasně čitelné po dobu nejméně jednoho roku.

2. Minimální záznamová kapacita záznamových listů, bez ohledu na jejich tvar, musí být 24 hodin.

Je-li spojeno několik kotoučů za účelem zvýšení kapacity trvalého zápisu možného bez zásahu personálu, musí být spojení mezi jednotlivými kotouči provedeno takovým způsobem, aby záznamy v přechodu z jednoho kotouče na další ani nevykazovaly přerušování, ani se nepřekrývaly.

b) Pásma záznamů a jejich odstupňování

1. Záznamové listy musí obsahovat tato pásma záznamů:

- oblast výlučně vyhrazenou záznamům týkajícím se rychlosti,
- oblast výlučně vyhrazenou záznamům týkajícím se ujeté vzdálenosti,
- jedno nebo více pásem pro záznamy týkající se doby řízení, dob jiné práce a pracovní pohotovosti, dob přerušování práce a odpočinku řidičů.

2. Pásmo vyhrazené záznamu rychlosti musí být rozděleno na dílky po 20 km/h či menší. Odpovídající rychlost musí být vyznačena číslicemi na každé lince tohoto rozdělení. Symbol „km/h“ musí být vyznačen uvnitř tohoto pásma nejméně jedenkrát. Poslední linka tohoto pásma musí odpovídat horní hranici rozsahu měření.

3. Pásmo vyhrazené záznamu ujeté vzdálenosti musí být rozděleno tak, aby bylo možné bez obtíží přečíst počet ujetých kilometrů.

4. Pásmo nebo pásma vyhrazená záznamu dob uvedených v bodě 1 musí být označena tak, aby bylo možné jasně rozlišit jednotlivé časové úseky.

c) Údaje, které musí být na záznamových listech předtištěny

Na každém záznamovém listu musí být předtištěny tyto údaje:

- jméno a adresa nebo obchodní název výrobce,

- značka schválení pro vzor záznamového listu,
- značka schválení typu nebo typů zařízení, pro které je záznamový list použitelný,
- horní hranice registrovatelné rychlosti uvedená v km/h.

Dále musí být na každém záznamovém listě předtištěna alespoň časová stupnice odstupňovaná tak, aby umožnila přímé čtení času v intervalech po 15 minutách a snadné rozlišení intervalů po 5 minutách.

d) Volný prostor pro rukopisné zápisy

Na záznamových listech musí být k dispozici volný prostor, který umožní, aby tam řidič mohl zapsat minimálně tyto údaje:

- příjmení a jméno řidiče,
- datum a místo začátku a konce použití záznamového listu,
- registrační číslo nebo čísla vozidla nebo vozidel, k nimž byl řidič přidělen po dobu používání záznamového listu,
- záznamy z počítadla kilometrů vozidla nebo vozidel, k nimž byl řidič přidělen během používání záznamového listu,
- dobu výměny vozidla.

V. MONTÁŽ ZÁZNAMOVÉHO ZAŘÍZENÍ

1. Záznamové zařízení musí být umístěno ve vozidle tak, aby měl řidič ze svého sedadla přehledný výhled na rychloměr, zapisovač ujeté vzdálenosti a hodiny a současně aby byly všechny části těchto zařízení, včetně hnacích součástí, chráněny proti náhodnému poškození.
2. Konstanta záznamového zařízení musí být přizpůsobitelná charakteristickému koeficientu vozidla pomocí vhodného zařízení, totiž adaptéru.

Vozidla se dvěma nebo více převodovými poměry zadní nápravy musí být vybavena přepínacím zařízením přepínajícím automaticky různé převody na převod, na který bylo přizpůsobeno záznamové zařízení na vozidle.

3. Po ověření při montáži musí být na vozidlo v blízkosti zařízení nebo na zařízení samotné připevněn dobře viditelný montážní štítek. Po každém zásahu schváleného montéra nebo dílny vyžadujícím úpravu nastavení samotného zařízení musí být připevněn nový montážní štítek nahrazující štítek předchozí.

Montážní štítek musí obsahovat nejméně tyto údaje:

- jméno, adresu nebo obchodní název schváleného montéra, dílny nebo výrobce vozidel,
- charakteristický koeficient vozidla ve tvaru „w = ... ot/km“ nebo „w = ... imp/km“,
- účinný obvod pneumatik na kolech ve tvaru „1 = ... mm“,
- datum stanovení charakteristického koeficientu vozidla a měření účinného obvodu pneumatik na kolech.

4. Plomby

Zaploombovány musí být tyto součástky:

- a) montážní štítek, pokud není připevněn tak, aby nemohl být sejmuto bez zničení údajů;
- b) oba konce propojení mezi samotným záznamovým zařízením a vozidlem;
- c) adaptér a jeho zapojení do obvodu;

- d) přepínací mechanismus pro vozidla se dvěma nebo více převodovými poměry nápravy;
- e) propojení adaptéru a přepínacího mechanismu s dalšími součástmi zařízení;
- f) pouzdra požadovaná podle části III písm. a) bodu 7.2;
- g) všechny kryty přístrojů pro úpravu konstanty záznamového zařízení podle charakteristického koeficientu vozidla.

Ve zvláštních případech je při schvalování typu zařízení možno požadovat další plomby a údaje o umístění těchto plomb musí být uvedeny v osvědčení o schválení.

Plomby uvedené v písmenech b), c) a e) prvního odstavce lze oprávněně odstranit:

- v případě mimořádných událostí,
- za účelem montáže, úpravy nebo opravy omezovače rychlosti nebo jakéhokoli jiného zařízení přispívajícího k bezpečnosti silničního provozu,

jestliže záznamové zařízení nadále funguje spolehlivě a správně a je znovu zaplombováno schváleným montérem nebo dílnou bezprostředně po montáži omezovače rychlosti nebo každého jiného zařízení přispívajícího k silniční bezpečnosti nebo během sedmi dnů v ostatních případech. Každé porušení těchto plomb musí být uvedeno v písemném prohlášení s uvedením důvodů a toto prohlášení musí být zpřístupněno příslušnému orgánu.

5. Kabely spojující záznamové zařízení s převaděčem musí být chráněny souvislým nerezovým ocelovým kabelovým pláštěm potaženým plastickou hmotou a s vrubovými konci, pokud není rovnocenná ochrana proti manipulaci zajištěna jinými prostředky (např. elektronickým monitorováním, jako je zakódování signálu) schopnými zjistit přítomnost každého zařízení, které není nezbytné pro správnou činnost záznamového zařízení a jehož účelem je zabránit přesné činnosti záznamového zařízení jakýmkoliv zkratováním, přerušením nebo úpravou elektronických údajů z čidla ujeté vzdálenosti a rychlosti. Kabelová spojka se zaplombovanými kontakty je považována za souvislou ve smyslu tohoto nařízení.

Výše uvedené elektronické monitorování může být nahrazeno elektronickým řízením, které zajišťuje, že záznamové zařízení může zaznamenat každý pohyb vozidla nezávisle na signálu z čidla ujeté vzdálenosti a rychlosti.

Pro účely uplatňování tohoto bodu se vozidly kategorií M₁ a N₁ rozumějí vozidla definovaná v části A přílohy II směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES⁽¹⁾. Ve vozidlech těchto kategorií, která jsou vybavena tachografy v souladu s tímto nařízením a jejichž konstrukce neumožňuje montáž pancéřovaného kabelu spojujícího čidlo ujeté vzdálenosti a rychlosti se záznamovým zařízením, musí být adaptér zabudován co nejbližší k čidlu ujeté vzdálenosti a rychlosti.

Pancéřovaný kabel musí propojovat adaptér se záznamovým zařízením.

VI. OVĚŘOVÁNÍ A KONTROLY

Členské státy určí subjekty, které budou provádět ověřování a kontroly.

1. Udělování osvědčení novým nebo opraveným zařízením

Každý jednotlivý přístroj nový nebo opravený musí mít osvědčení ohledně své dobré funkce a přesnosti svých údajů a záznamů v mezích stanovených v části III písm. f) bodě 1 a musí být zaplombován způsobem uvedeným v části V bodě 4 prvním odstavci písm. f).

Členské státy si mohou k tomuto účelu vyhradit počáteční ověření, sestávající z kontroly a potvrzení shody nového nebo opraveného přístroje se schváleným typem nebo s požadavky tohoto nařízení, anebo pověřit ověřením výrobce nebo jimi pověřené osoby.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

2. Montáž

Při montáži do vozidla musí zařízení a celá montáž vyhovovat ustanovením týkajícím se nejvyšších přípustných odchylek obsažených v části III písm. f) bodě 2.

Kontrolní zkoušky provádí schválený montér nebo dílna na vlastní odpovědnost.

3. Periodické kontroly

- a) Periodické kontroly zařízení zabudovaných ve vozidlech se provádějí nejméně jedenkrát za dva roky a mohou být prováděny v rámci kontrol technické způsobilosti motorových vozidel.

Kontroluje se zejména:

- správná funkce zařízení,
- přítomnost značky schválení typu na zařízení,
- připevnění montážního štítku,
- neporušenost plomb na zařízení a na dalších součástech montáže,
- skutečný obvod pneumatik.

- b) Kontrola dodržování části III písm. f) bodu 3 týkající se nejvyšších přípustných odchylek při používání musí být provedena nejméně jedenkrát za šest let, přičemž každý členský stát může stanovit kratší lhůtu pro kontrolu vozidel evidovaných na jeho území. Při každé takové kontrole musí být vyměněn montážní štítek.

4. Měření odchylek

Měření odchylek při montáži a při užívání se provádí za následujících podmínek, jež jsou považovány za obvyklé zkušební podmínky:

- prázdné vozidlo v obvyklých provozních podmínkách,
- tlak v pneumatikách podle údajů výrobce,
- opotřebení pneumatik v mezích povolených platnými předpisy,
- pohyb vozidla: vozidlo se musí pohybovat poháněno vlastním motorem přímou jízdou po rovině rychlostí 50 ± 5 km/h. Je-li její přesnost srovnatelná, může být kontrolní zkouška rovněž provedena na vhodném zkušebním zařízení.

PŘÍLOHA II

ZNAČKA SCHVÁLENÍ A OSVĚDČENÍ

I. ZNAČKA SCHVÁLENÍ

1. Značka schválení sestává:

a) z obdélníku, ve kterém je písmeno „e“ a rozlišovací číslo nebo písmena země, která udělila schválení typu, a to:

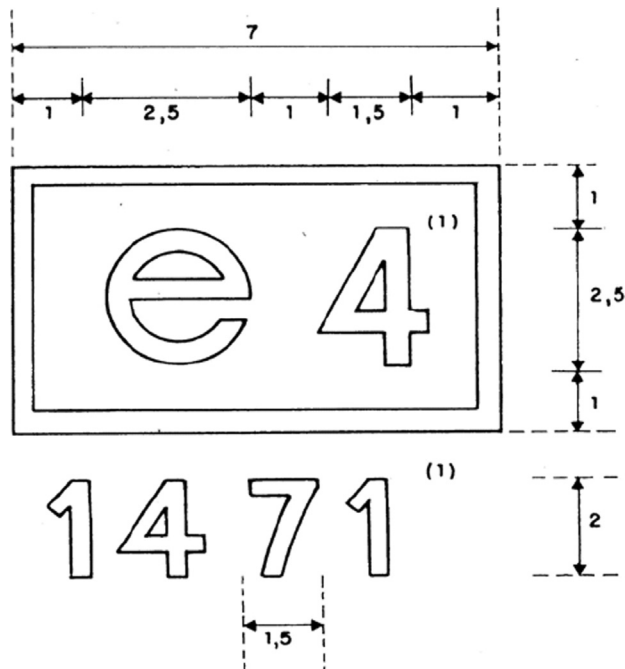
Belgie	6,
Bulharsko	34,
Česká republika	8,
Dánsko	18,
Německo	1,
Estonsko	29,
Irsko	24,
Řecko	23,
Španělsko	9,
Francie	2,
Chorvatsko	25,
Itálie	3,
Kypr	CY,
Lotyšsko	32,
Litva	36,
Lucemburk	13,
Maďarsko	7,
Malta	MT,
Nizozemsko	4,
Rakousko	12,
Polsko	20,
Portugalsko	21,
Rumunsko	19,
Slovinsko	26,
Slovensko	27,
Finsko	17,
Švédsko	5,
Spojené království	11,

a

b) z čísla schválení, které odpovídá číslu osvědčení o schválení vystaveného pro typ záznamového zařízení, záznamového listu nebo číslu karty tachografu a které se umístí kdekoliv v bezprostřední blízkosti obdélníku.

2. Značka schválení musí být připojena na popisný štítek každého souboru zařízení, na každý záznamový list a na každou kartu tachografu. Musí být nesmazatelná a trvale dobře čitelná.

3. Minimální rozměry značky schválení uvedené níže ⁽¹⁾ jsou vyjádřeny v milimetrech. Poměr mezi jednotlivými rozměry musí být zachován.



⁽¹⁾ Tato čísla jsou uvedena jen jako příklad.

II. OSVĚDČENÍ O SCHVÁLENÍ ANALOGOVÝCH TACHOGRAFŮ

Členský stát, který udělil schválení, vystaví žadateli osvědčení o schválení podle níže uvedeného vzoru. Pro informování ostatních členských států o vydaných nebo případně odebraných schváleních používají všechny členské státy toto osvědčení.

OSVĚDČENÍ O SCHVÁLENÍ

Název příslušného správního orgánu

Sdělení týkající se ⁽¹⁾:

- schválení typu záznamového zařízení
- odebrání schválení typu záznamového zařízení
- schválení vzoru záznamového listu
- odebrání schválení vzoru záznamového listu

Schválení č.

1. Výrobní nebo obchodní značka
2. Označení typu
3. Jméno výrobce
4. Adresa výrobce
5. Předloženo ke schválení dne
6. Zkušební laboratoř
7. Datum a číslo zkoušky/zkoušek
8. Datum schválení
9. Datum odebrání schválení
10. Typ/typy záznamového zařízení, s nímž/s nimiž smí být záznamový list používán
11. Místo
12. Datum
13. Příložená dokumentace
14. Poznámky (včetně umístění případných plomb)

.....
(Podpis)

⁽¹⁾ Nehodící se škrtněte.

III. OSVĚDČENÍ O SCHVÁLENÍ DIGITÁLNÍCH TACHOGRAFŮ

Členský stát, který udělil schválení, vystaví žadateli osvědčení o schválení podle níže uvedeného vzoru. Pro informování ostatních členských států o vydaných nebo případně odebráných schváleních používají všechny členské státy toto osvědčení.

OSVĚDČENÍ O SCHVÁLENÍ PRO VÝROBKY, KTERÉ ODPOVÍDAJÍ PŘÍLOZE I B

Název příslušného správního orgánu

Sdělení týkající se (1):

- schválení odebrání schválení
- typu záznamového zařízení
 - části záznamového zařízení (2)
 - karty řidiče
 - karty dílny
 - karty podniku
 - karty kontrolora

Schválení č.

1. Výrobní nebo obchodní značka
2. Označení typu
3. Jméno výrobce
4. Adresa výrobce
5. Předloženo ke schválení dne
6. Zkušebna/zkušebny
7. Datum a číslo laboratorního protokolu
8. Datum schválení
9. Datum odebrání schválení
10. Vzor záznamového/záznamových zařízení, s nímž/s nimiž má být část používána
11. Místo
12. Datum
13. Přiložená dokumentace
14. Poznámky

.....
(Podpis)

(1) Označte příslušné okénko.

(2) Uveďte část, jíž se oznámení týká.