



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 25. července 2011 (26.07)
(OR. en)**

13195/11

**Interinstitucionální spis:
2011/0196 (COD)**

**TRANS 222
CODEC 1274**

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	19. července 2011
Příjemce:	Uwe CORSEPIUS, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	KOM(2011) 451 v konečném znění
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

Delegace naleznou v příloze dokument Komise KOM(2011) 451 v konečném znění.

Příloha: KOM(2011) 451 v konečném znění



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 19.7.2011
KOM(2011) 451 v konečném znění

2011/0196 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

(Text s významem pro EHP)

{SEK(2011) 947 v konečném znění}

{SEK(2011) 948 v konečném znění}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Odůvodnění a cíle návrhu

Tachografy mají zásadní význam při kontrole, zda profesionální řidiči silniční dopravy dodržují pravidla o dobách řízení a odpočinku. Přispívají ke zvyšování bezpečnosti na silnicích, zlepšování pracovních podmínek řidičů a spravedlivé hospodářské soutěži mezi společnostmi v silniční dopravě. Zajištění lepší nákladové efektivity tachografů je jedním z klíčových prvků strategie Komise pro další integraci trhu silniční nákladní dopravy a zvýšení bezpečnosti, efektivity a konkurenceschopnosti silniční dopravy, jak je uvedeno v bílé knize o dopravě z 28. března 2011¹.

EU reguluje montáž a používání tachografů od roku 1970. Stávající legislativou pro záznamová zařízení je nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě². Nařízení stanoví technické normy a zavádí pravidla pro používání, schvalování typu, montáž a inspekci tachografů. Vytváří soubor právně závazných povinností pro výrobce a orgány, ale také pro provozovatele silniční dopravy a řidiče. Nařízení již bylo desetkrát přizpůsobeno technologickému pokroku postupem projednávání ve výborech.

V současnosti přibližně 900 000 dopravních podniků a 6 milionů řidičů používá dva typy tachografů. Kromě digitálních tachografů, které byly zavedeny pro vozidla registrovaná po 1. květnu 2006, se od roku 1985 používají analogové tachografy, které jsou stále ještě používány u starších vozidel.

Cílem přiloženého návrhu je změna nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 za účelem zlepšení systému tachografů. K návrhu je připojeno sdělení, které je souběžně postoupeno Evropskému parlamentu a Radě a ve kterém jsou uvedeny ostatní akce potřebné k plnému zefektivnění či doplnění opatření připojeného návrhu.

1.2. Řešený problém

U významného podílu vozidel kontrolovaných policií členských států nebo pracovníky donucovacích orgánů bylo zjištěno porušení pravidel. U přibližně jedné čtvrtiny se přitom jednalo o porušení pravidel o tachografech. V každém okamžiku se po transevropské síti pohybuje několik tisíc těžkých nákladních vozidel s neoprávněně upravenými tachografy či neplatnými kartami. Nedodržování povinných minimálních dob odpočinku vede k únavě řidičů, což podle odhadů způsobuje zvýšení společenských nákladů nehod o částku ve výši 2,8 miliardy EUR ročně. To rovněž poskytuje neoprávněnou konkurenční výhodu těm, kdo porušují zákon, má negativní dopad na fungování vnitřního trhu i velmi vážný dopad na zdraví řidičů.

Dále je zde prostor pro další zlepšení způsobů, kterými (digitální) tachografy slouží řidičům při práci a napomáhají efektivitě dopravy. Přestože zavedení digitálních tachografů již významně snížilo administrativní zátěž různých zúčastněných stran, jsou odhadované roční náklady na zajištění shody ve výši přibližně 2,7 miliardy EUR stále příliš vysoké.

¹ KOM(2011) 144 v konečném znění.

² Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

Návrh si tedy klade za cíl lepší prosazení pravidel v sociální oblasti a snížení nadbytečné administrativní zátěže prostřednictvím rozvoje technických aspektů tachografů a zvýšení účinnosti.

1.3. Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Návrh zapadá do politiky oznámené Komisí v bílé knize „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“³. Je výslovně uveden jako součást iniciativy 6 o silniční nákladní dopravě⁴.

Návrh také přispívá k provedení Akčního plánu o inteligentních dopravních systémech (ITS)⁵ a směrnice 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy⁶.

Návrh rovněž zohledňuje Listinu základních práv Evropské unie, a zejména právo na respektování soukromého a rodinného života (článek 7), právo na ochranu osobních údajů (článek 8), právo na svobodu podnikání (čl. 16), zásady zákonnosti a přiměřenosti trestných činů a trestů (článek 49) a právo nebyt dvakrát trestně stíhán nebo trestán za stejný trestný čin (článek 50).

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Konzultace zúčastněných stran

Komise vedla veřejnou konzultaci se zúčastněnými stranami, která probíhala od prosince 2009 do března 2010. Vzhledem k technické povaze problematiky byla účast relativně vysoká: od různých zúčastněných stran bylo obdrženo 73 příspěvků, většinou vysoké kvality.

Většina zúčastněných stran má zájem na zlepšení digitálních tachografů, nicméně je nechce nahradit jiným typem záznamového zařízení. Téměř všechny zúčastněné strany zastávají názor, že pro záznamová zařízení je třeba zavést na úrovni EU harmonizovaná kritéria. Postup schvalování typu tachografu byl shledán vyhovujícím. Téměř všechny zúčastněné strany také uvedly, že úroveň zaplombování je třeba zachovat nebo zvýšit. Byla vyjádřena a následně v rámci posouzení dopadů přezkoumána řada myšlenek a nápadů, jak snížit náklady záznamového zařízení a/nebo jak je lépe využívat – například sloučením karty řidiče s řidičským průkazem.

2.2. Sběr a využití výsledků odborných konzultací

Ve všech záležitostech týkajících se záznamových zařízení je Komise ve stálém styku s členskými státy a zúčastněnými stranami prostřednictvím výboru zřízeného nařízením Rady (EHS) č. 3821/85. Výbor se obvykle schází jednou ročně. Hlavní zúčastněné strany se výboru účastní jako pozorovatelé. Patří sem kontrolní a policejní organizace a také výrobci. Mimoto podnikla Komise řadu iniciativ s cílem poskytnout souvislosti návrhu.

³ KOM(2011) 0144 v konečném znění.

⁴ Viz oddíl 1.1 „Jednotný evropský dopravní prostor“ v příloze I bílé knihy, KOM(2011) 0144 v konečném znění.

⁵ Sdělení Komise: Akční plán zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě [KOM(2008) 886], akční oblast 4.

⁶ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1–13.

Rozsáhlé konzultace trvající dva roky, kterými byly přivedeny dohromady hlavní zúčastněné strany, byly spolufinancovány Komisí.⁷

Společné výzkumné středisko (JRC) posoudilo stávající slabá místa a ověřitelnost digitálního tachografu. JRC také podalo Komisi zprávu o technických scénářích pro další vývoj digitálního tachografu.

Dne 26. května 2010 byl konzultován výbor pro sociální dialog v odvětví silniční dopravy. Dne 8. července 2010 se evropské sociální partnery dohodli na společném prohlášení k přezkumu nařízení o digitálním tachografu, které bylo zohledněno při přípravě tohoto návrhu⁸.

K vypracování posouzení dopadů vytvořil externí dodavatel odborný panel zahrnující zástupce dopravních sdružení, odborů v silniční dopravě, donucovacích orgánů a orgánů pro schvalování typů a pro vydávání karet, výrobců vozidel a výrobců tachografů. Odborný panel přezkoumal dokumenty vypracované smluvní stranou a zúčastnil se semináře, na kterém byla přezkoumána a projednána předloha závěrečné zprávy vypracovaná smluvní stranou.

2.3. Posouzení dopadů

Konzultace zúčastněných stran a zprávy odborníků k danému tématu umožnily, aby Komise stanovila široký soubor jednotlivých opatření, jež pravděpodobně napomohou řešení zjištěných problémů. Následovalo předběžné vyhodnocení možných opatření.

Poté byly vytvořeny balíčky politických opatření nabízejících životaschopné alternativy k dosažení cílů. Balíčky byly nezbytné, neboť z hlediska bezpečnosti závisí důvěryhodnost systému na zabezpečení mnoha jeho prvků, a také s ohledem na různé vyžadované legislativní postupy (projednávání ve výborech, spolurozhodování). Balíčky politických opatření je možné shrnout takto:

Balíček politických opatření 1 (PP1) je technický balíček, který pouze usiluje o zdokonalení současného tachografového zařízení a jenž zahrnuje tato opatření:

- kvalitnější plomby,
- lepší rozhraní s uživateli,
- bezpečnější šifrovací technologii.

Balíček politických opatření 2 (PP2) je také balíček technických opatření, která by ovšem podstatně rozšířila funkční vlastnosti digitálního tachografu a jejichž výsledkem by byl nový typ digitálních tachografů:

- zlepšené funkce tachografu (automatický a ruční záznam),
- bezdrátová komunikace pro silniční kontroly,
- rozhraní harmonizované s dalšími aplikacemi ITS.

⁷ Studie SMART.

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

Balíček politických opatření 3 (PP3) zahrnuje pouze opatření netechnického rázu:

- důvěryhodnější dílny,
- ztížení podvodů s kartami řidiče,
- lepší školení kontrolních pracovníků,
- minimální harmonizace sankcí,
- modernizovaná pravidla o používání.

Balíček politických opatření 4 (PP4) je kombinací technických opatření a opatření ke zlepšení systému (PP2+PP3).

Z hlediska účinnosti je zdaleka nejpříťažlivějším balíčkem PP4, protože nabízí nejvyšší možnou úroveň dosažení obou konkrétních cílů. Z analýzy soudržnosti ovšem vyplynulo, že PP4 představuje také největší kompromis mezi příznivými hospodářskými a sociálními dopady na jedné straně a rozpočtovými dopady na veřejné orgány na straně druhé. Z hlediska soudržnosti zaujímá nejvyšší místo balíček PP1. Konečně je balíček PP4 také nejnáročnější z hlediska potřebných investic, zatímco balíček PP1 je nejméně finančně náročný a nejsnáze proveditelný, protože je možné ho přijmout, aniž by musel projít obvyklým legislativním postupem.

Vezmeme-li všechny tyto aspekty v úvahu, pak i přesto, že není k dispozici plná analýza nákladů a přínosů, se zdá, že příznivé dopady balíčku PP4 výrazně převyšují jeho náklady. Uvažme, že jen možnost snížit balíčkem PP4 administrativní zátěž představuje hodnotu 515,5 milionu eur, což výrazně převyšuje celkové náklady jeho úplného provedení. Proto z provedené analýzy vyplývá, že přednostní volbou by měl být balíček politických opatření 4.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Shrnutí navrhovaných opatření

Navrhovaným nařízením budou zavedeny tyto hlavní změny:

- Dálková komunikace z tachografu pro kontrolní účely (článek 5 budoucího nařízení o tachografech): tímto opatřením získají kontrolní orgány ještě předtím, než vozidlo zastaví k silniční kontrole, určité základní poznatky o tom, jak jsou dodržovány předpisy. Podniky, které předpisy dodržují, se tak zbytečným silničním kontrolám vyhnou, což pro ně bude přínosem díky dalšímu snížení administrativní zátěže.
- Spojení funkce karty řidiče s funkcí řidičského průkazu (článek 27 budoucího nařízení o tachografech): tímto opatřením se zvýší zabezpečení systému, protože řidiči budou mít menší sklon k tomu, použít svůj řidičský průkaz za podvodných okolností. Také se tím významně sníží administrativní zátěž. Toto opatření vyžaduje menší přizpůsobení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech. Odpovídající návrh se připravuje zároveň s tímto nařízením. Komise jej co nejdříve postoupí Evropskému parlamentu a Radě.

- Automatizovaný záznam přesné polohy prostřednictvím GNSS (článek 4 budoucího nařízení o tachografech): tímto opatřením se kontrolním orgánům dostane více informací pro kontrolu dodržování předpisů v sociální oblasti. Automatizované zaznamenávání také pomůže snížit administrativní zátěž.
- Zajistí se začlenění digitálního tachografu do inteligentních dopravních systémů (ITS) (článek 6 budoucího nařízení o tachografech): díky harmonizovanému a normalizovanému rozhraní tachografu budou mít další aplikace ITS snazší přístup k údajům, jež digitální tachograf zaznamená a vytvoří.
- Zvýšení důvěryhodnosti dílen (kapitola IV, zejména článek 19 budoucího nařízení o tachografech): tím, že se zpřísní právní rámec pro schvalování dílen, například systémem pravidelných a neohlášených kontrol a předcházením střetům zájmů, se důvěryhodnost dílen zvýší a nebezpečí podvodů a manipulací se sníží.
- Minimální harmonizace sankcí (článek 37 budoucího nařízení o tachografech): touto minimální harmonizací se zajistí, že u těch porušení předpisů pro tachografy, která právní předpisy EU klasifikují jako „velmi vážná porušení“⁹ a „nejvážnější porušení“¹⁰, se uplatní sankce nejvyšší kategorie, kterou stanoví vnitrostátní právní předpisy.
- Školení kontrolních pracovníků (článek 35 budoucího nařízení o tachografech): nařízení bude vyžadovat, aby členské státy svým kontrolním pracovníkům, kteří budou mít na starosti kontrolu záznamových zařízení, zajistily odpovídající školení.
- Oblast působnosti nařízení (ES) č. 561/2006¹¹ (článek 2): toto opatření k vynětí určitých vozidel z povinnosti používat tachograf doporučila skupina nezávislých zúčastněných stran na vysoké úrovni pro oblast administrativní zátěže pod předsednictvím pana Stoibera. Pomůže snížit administrativní zátěž těchto podniků, což jsou většinou malé a střední podniky.

Revize nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 je také příležitostí k modernizaci a sjednocení znění, například tím, že poskytne jasné definice (článek 2 budoucího nařízení o tachografech), že se zvýší efektivnost odborné činnosti tím, že budou přizváni odborníci ze zemí mimo EU používajících tachografy (článek 41 budoucího nařízení o tachografech), nebo tím, že vloží přímý odkaz na právní předpisy pro ochranu údajů (článek 34 budoucího nařízení o tachografech).

⁹ Směrnice Komise 2009/5/ES ze dne 30. ledna 2009, kterou se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES 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, Úř. věst. L 29, 31.1.2009, s. 45–50.

¹⁰ Nařízení (ES) č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES, Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51.

¹¹ 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.

3.2. Právní základ

Právní základ tohoto návrhu je stejný jako u stávajícího nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, a to článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3.3. Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Evropské unie.

Cílů návrhu nemohou členské státy v dostatečné míře dosáhnout z následujících důvodů. Silniční doprava je svou povahou stále více nadnárodní. Mezinárodní silniční nákladní doprava představovala v roce 2006 zhruba jednu třetinu (612 miliard tkm) veškeré silniční nákladní dopravy v EU. Sociální právní předpisy v této oblasti jsou na úrovni EU harmonizovány nařízením (ES) č. 561/2006 a pro kontrolu dodržování těchto předpisů je třeba, aby byla záznamová zařízení mezi členskými státy interoperabilní. Při zvyšující se nadnárodní povaze silniční nákladní dopravy v EU a harmonizované povaze předpisů v sociální oblasti by bylo kontraproduktivní vracet se k regulaci záznamových zařízení na vnitrostátní úrovni.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z následujících důvodů.

Celkovým cílem návrhu je zlepšit účinnost a účelnost systému tachografů. Navrhovaná opatření jsou přiměřená tomuto cíli, protože povedou ke snížení administrativní zátěže a nákladů spojených s používáním tachografů ze strany řidičů, podniků a kontrolních orgánů. Nepřesahují to, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné.

3.5. Volba nástrojů

Jelikož návrh mění nařízení, je zvoleným nástrojem také nařízení. Prozatím se navrhuje revidovat pouze články nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a nikoli jeho technické přílohy. Po přijetí tohoto pozměňovacího nařízení bude jeho právní znění, včetně jeho příloh, konsolidováno kodifikačním postupem.

3.6. Evropský hospodářský prostor

Navrhovaný akt se týká záležitosti EHP, a proto by se měl vztahovat na Evropský hospodářský prostor.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh si nevyžádá žádné další výdaje z rozpočtu EU.

5. ZJEDNODUŠENÍ

Iniciativa přispívá k dosahování cíle zjednodušení. Spadá do oblasti působnosti akčního programu pro snižování administrativní zátěže v Evropské unii a navazuje na návrhy podporované skupinou nezávislých zúčastněných stran na vysoké úrovni pro oblast administrativní zátěže pod předsednictvím pana Stoibera. Návrh proto umožňuje vnitrostátní

osvobození některých společností od povinnosti používat tachograf do vzdálenosti 100 km, jak Komise oznámila ve svém sdělení „Akční program pro snižování administrativní zátěže v Evropské unii - Plány snižování zátěže v jednotlivých odvětvích a činnosti v roce 2009“¹².

¹² KOM(2009) 544 v konečném znění.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹³,

s ohledem na stanovisko Výborů regionů¹⁴,

po konzultaci s evropským inspektorem ochrany údajů,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě¹⁵ obsahuje ustanovení o konstrukci, montáži, používání a zkoušení záznamového zařízení. Bylo několikrát podstatně změněno a za účelem větší srozumitelnosti je tedy třeba jeho hlavní ustanovení zjednodušit a restrukturalizovat.
- (2) Ze zkušeností vyplývá, že pro zajištění účinného uplatňování nařízení (EHS) č. 3821/85 je třeba zlepšit některé technické prvky a kontrolní postupy.
- (3) Na některá vozidla se vztahuje výjimka z ustanovení 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. 3820/85¹⁶. V zájmu

¹³ Úř. věst. C , , s. .

¹⁴ Úř. věst. C , , s. .

¹⁵ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

¹⁶ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

zajištění soudržnosti je také třeba umožnit vynětí těchto vozidel z oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3821/85.

- (4) V zájmu zajištění soudržnosti mezi různými výjimkami stanovenými v článku 13 nařízení (ES) č. 561/2006 a pro snížení administrativní zátěže pro dopravce při současném dodržování cílů uvedeného nařízení je třeba revidovat nejvyšší povolenou vzdálenost v kilometrech stanovenou v čl. 13 písm. d), f) a p).
- (5) Záznam údajů o poloze usnadňuje křížovou kontrolu doby řízení a doby odpočinku za účelem zjištění anomálií a podvodů. Použití záznamového zařízení napojeného na globální družicový navigační systém je vhodný a nákladově efektivní způsob, jak umožnit automatický záznam těchto údajů za účelem podpory kontrolních pracovníků při kontrolách, a proto by mělo být zavedeno.
- (6) 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) 3821/85 o předpisech v sociální oblasti týkajících se činností v silniční dopravě a o zrušení směrnice Rady 88/599/EHS¹⁷ požaduje, aby členské státy prováděly minimální počet silničních kontrol. Dálková komunikace mezi záznamovým zařízením 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 zavedena.
- (7) Inteligentní dopravní systémy (ITS) mohou napomoci řešení problémů v evropské dopravní politice, jako je např. rostoucí objem silniční dopravy a přetížení nebo zvyšující se spotřeba energie. Je tedy třeba pro záznamová zařízení stanovit standardizovaná rozhraní, aby byla zajištěna interoperabilita s dalšími aplikacemi ITS.
- (8) Zabezpečení záznamového zařízení a jeho systému je nezbytným předpokladem pořizování důvěryhodných údajů. Výrobci by tedy měli navrhovat, zkoušet a průběžně přezkoumávat záznamová zařízení v průběhu jejich životního cyklu, aby bylo možné zjišťovat, zamezovat a odstraňovat slabá místa v oblasti bezpečnosti.
- (9) Provozní zkoušky záznamového zařízení, které ještě nebylo typově schváleno, umožňují zkoušení zařízení v reálných podmínkách před jeho uvedením na trh, což vede k rychlejšímu zlepšení. Je proto třeba provádět provozní zkoušky za podmínky, že účast na těchto zkouškách a dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 jsou účinně monitorovány a kontrolovány.
- (10) Montéři a dílny hrají významnou roli v zabezpečení záznamového zařízení. Z toho důvodu je vhodné stanovit určité minimální požadavky na jejich schvalování a audit a zajistit, aby nedocházelo ke střetu zájmů mezi dílnami a dopravci.
- (11) V zájmu zajištění účinnějšího sledování a kontroly karet řidičů a usnadnění práce kontrolních pracovníků je třeba zřídit vnitrostátní elektronické rejstříky a vytvořit podmínky pro vzájemné propojení těchto rejstříků.
- (12) Protože podvody a zneužívání v souvislosti s řidičskými průkazy jsou méně časté než v případě karet řidičů, zvýšilo by budoucí sloučení karet řidičů s řidičskými průkazy

¹⁷ Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

spolehlivost a efektivitu systému záznamového zařízení. Tento přístup by také snížil administrativní zátěž pro řidiče, kteří by již nemuseli žádat o dva různé doklady, přebírat je a tyto pak nosit u sebe, a proto je třeba stanovit odpovídající změnu směrnice 2006/126/ES.

- (13) V zájmu snížení administrativní zátěže řidičů a dopravců je třeba ujasnit, že není nutný písemný doklad o denních či týdenních dobách odpočinku. Pro účely kontroly by měly být za doby odpočinku považovány doby, ve kterých nebyla zaznamenána žádná činnost.
- (14) Kontrolní pracovníci čelí neustálým problémům v důsledku změn záznamového zařízení a nových technik neoprávněné manipulace. Aby byla zajištěna účinnější kontrola a zvýšena harmonizace kontrolních přístupů v rámci Unie, měla by být přijata společná metodologie pro úvodní a průběžná školení kontrolních pracovníků.
- (15) Záznam údajů záznamovým zařízením i vývoj technologií pro záznam údajů o poloze, dálkovou komunikaci a rozhraní s inteligentními dopravními systémy bude vyžadovat zpracování osobních údajů. Je třeba uplatnit právní předpisy Unie o ochraně fyzických osob při zpracování osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů, zejména směrnici 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 údajů¹⁸ a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací¹⁹.
- (16) S cílem zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu silniční dopravy a dát řidičům a dopravcům jasný signál musí členské státy uplatnit nejvyšší kategorii sankcí pro „velmi vážná“ porušení předpisů (jak jsou vymezena směrnicí Komise 2009/5/ES z 30. ledna 2009, kterou se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/22/ES 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 dopravě²⁰), aniž by tím byla dotčena zásada subsidiarity.
- (17) Úpravami Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě podepsané v Ženevě dne 1. července 1970, včetně jejích šesti změn, a uložené u generálního tajemníka Organizace spojených národů (AETR), se stalo používání záznamového zařízení uvedeného v příloze IB povinným pro vozidla registrovaná v sousedních třetích zemích. Jelikož jsou tyto země změnami záznamových zařízení zavedenými tímto nařízením přímo dotčeny, měly by být zapojeny do dialogu o technických otázkách. Mělo by tedy být zřízeno fórum pro tachografy.
- (18) Aby bylo možné zohlednit technický vývoj, Komise by měla mít pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o přizpůsobení příloh I, IB a II technickému pokroku a doplnění přílohy IB o technické specifikace nezbytné pro automatický záznam údajů o poloze, pro umožnění dálkové komunikace a zajištění rozhraní s inteligentními dopravními systémy. Zvláště je důležité, aby Komise během přípravy vedla příslušné konzultace

¹⁸ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31–50.

¹⁹ Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37–47.

²⁰ Úř. věst. L 29, 31.1.2009, s. 45–50.

rovněž na úrovni odborníků. Při přípravě a koncipování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit současné, včasné a odpovídající postoupení příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

- (19) Aby byly při provádění tohoto nařízení zajištěny jednotné podmínky týkající se provozních zkoušek, elektronické výměny informací o kartách řidiče mezi členskými státy a školení kontrolních pracovníků, je třeba svěřit Komisi prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením 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 pravomocí²¹.
- (20) Pro přijímání postupů pro provádění provozních zkoušek a forem monitorování těchto zkoušek, jakož i metodologie pro úvodní a průběžné školení kontrolních pracovníků, je třeba použít poradní postup.
- (21) Pro přijímání specifikací pro elektronickou výměnu informací o kartách řidičů mezi členskými státy je třeba použít přezkumný postup.
- (22) Nařízení (EHS) č. 3821/85 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 se mění takto:

1) Články 1 až 21 se nahrazují těmito články:

„KAPITOLA I

Zásady a oblast působnosti

Článek 1

Předmět a zásady

Toto nařízení stanoví požadavky na konstrukci, montáž, používání a zkoušení záznamových zařízení používaných v silniční dopravě ke kontrole dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice 2002/15/ES²² a směrnice 92/6/EHS²³.

Záznamové zařízení musí s ohledem na svou konstrukci, montáž, užívání a zkoušení vyhovovat požadavkům tohoto nařízení.

²¹ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13–18.

²² Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35–39.

²³ Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.

Článek 2 Definice

1. Pro účely tohoto nařízení platí definice stanovené v článku 4 nařízení (ES) č. 561/2006.
2. Kromě definic uvedených v odstavci 1 se pro účely tohoto nařízení:
 - a) „záznamovým zařízením“ rozumí zařízení určené k montáži do silničních vozidel a k automatickému či poloautomatickému zobrazování, záznamu, tisku, ukládání a výstupu podrobných informací o pohybu těchto vozidel a o některých pracovních dobách jejich řidičů;
 - b) „celkem ve vozidle“ rozumí záznamové zařízení 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;
 - c) „snímačem pohybu“ rozumí část záznamového zařízení vysílající signál odpovídající rychlosti vozidla a/nebo vzdálenosti ujeté vozidlem;
 - d) „kartou tachografu“ rozumí čipová karta určená k použití se záznamovým zařízením, která umožňuje v záznamovém zařízení identifikaci role držitele karty a přenos a ukládání údajů;
 - e) „záznamovým listem“ rozumí list určený k přijímání a uchování zaznamenaných údajů, který se vkládá se do záznamového zařízení uvedeného v příloze I a na němž zapisovací zařízení záznamového zařízení průběžně zapisuje informace, které mají být zaznamenány;
 - f) „kartou řidiče“ rozumí karta tachografu vystavená orgány členského státu konkrétnímu řidiči, která identifikuje řidiče a umožňuje ukládání údajů o jeho činnostech;
 - g) „kontrolní kartou“ rozumí karta tachografu vydaná orgány členského státu příslušnému vnitrostátnímu kontrolnímu orgánu, která identifikuje kontrolní subjekt a případně kontrolního pracovníka a umožňuje přístup k údajům uloženým v paměti údajů nebo na kartě řidiče pro čtení, tisk a/nebo stahování;
 - h) „kartou podniku“ rozumí karta tachografu vydaná orgány členského státu vlastníkovu nebo držitelu vozidel vybavených záznamovým zařízením, která identifikuje vlastníka nebo držitele vozidla a umožňuje zobrazení, stahování a tisk údajů uložených v záznamovém zařízení, které bylo tímto vlastníkem nebo držitelem uzamčeno;
 - i) „kartou dílny“ rozumí karta tachografu vydaná orgány členského státu výrobcu záznamového zařízení, montážnímu podniku, výrobcu vozidla nebo dílně schváleným členským státem, která identifikuje držitele karty a umožňuje zkoušení, kalibraci a/nebo stahování údajů ze záznamového zařízení;

- j) „denní pracovní dobou“ rozumí doba sestávající z doby řízení a všech dalších dob práce, dob pracovní pohotovosti, pracovních přestávek a dob odpočinku nepřesahující devět hodin.

Článek 3 *Oblast působnosti*

1. Záznamové zařízení musí být zabudováno a používáno ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží a spadají do oblasti působnosti nařízení (OS) č. 561/2006.
2. Členské státy mohou z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmout vozidla uvedená v čl. 13 odst. 1 a čl. 13 odst. 3 nařízení (ES) č. 561/2006.
3. Členské státy mohou po zmocnění Komisí vyjmout z oblasti působnosti tohoto nařízení vozidla užívaná pro přepravu uvedenou v čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 561/2006.

Členské státy mohou z oblasti působnosti tohoto nařízení vyjmout vozidla užívaná pro přepravu uvedenou v čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 561/2006; tuto skutečnost neprodleně sdělí Komisi.

4. V oblasti vnitrostátní přepravy mohou členské státy požadovat zabudování a užívání záznamového zařízení v souladu s tímto nařízením pro všechna vozidla, pro která nejsou zabudování a užívání požadovány podle odstavce 1.

KAPITOLA II

Inteligentní záznamové zařízení

Článek 4 *Záznam údajů o poloze*

Údaje o poloze se zaznamenávají za účelem identifikace míst začátku a konce denní pracovní doby. Za tímto účelem musí být vozidla poprvé uvedená do provozu [48 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vybavena záznamovým zařízením napojeným na globální družicový navigační systém (Global Navigation Satellite System – GNSS)

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 39, pokud jde o doplnění přílohy IB o podrobné technické specifikace nezbytné ke zpracování údajů o poloze přijatých záznamovým zařízením z GNSS.

Článek 5 *Dálková komunikace pro kontrolní účely*

1. Za účelem usnadnění cílených silničních kontrol příslušnými kontrolními orgány musí být záznamová zařízení zabudovaná do vozidel poprvé uvedených do provozu

[48 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] schopna komunikovat s těmito orgány i v době, kdy je vozidlo v pohybu.

2. Komunikace se záznamovým zařízením se zřídí, pouze pokud to vyžaduje zařízení kontrolních orgánů. Musí být zabezpečená, aby byla zajištěna integrita údajů a prokázání pravosti záznamového a kontrolního zařízení.
3. Údaje vyměňované v průběhu komunikace se omezují na údaje nezbytně nutné pro účely cílených silničních kontrol. Údaje týkající se identity řidiče, činnosti řidiče a rychlosti se nepředávají.
4. Vyměněné údaje se použijí výhradně pro účely kontroly dodržování tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006. Nepředávají se jiným subjektům než kontrolním orgánům.
5. Kontrolní orgány smí údaje ukládat pouze po dobu trvání silniční kontroly a musí je vymazat nejpozději dvě hodiny po skončení této silniční kontroly.
6. Vlastník nebo držitel vozidla má povinnost informovat řidiče o možnosti dálkové komunikace.
7. Příslušný kontrolní orgán může na základě vyměněných údajů rozhodnout o provedení kontroly vozidla a jeho záznamového zařízení.
8. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 39, pokud jde o doplnění přílohy IB o podrobné technické specifikace nezbytné pro umožnění dálkové komunikace mezi záznamovým zařízením a příslušnými kontrolními orgány, jak je stanoveno v tomto článku.

Článek 6 *Intelligentní dopravní systémy*

1. Záznamové zařízení uvedené v příloze IB musí být interoperabilní s aplikacemi inteligentních dopravních systémů vymezených v článku 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy²⁴.
2. Pro účely odstavce 1 musí být vozidla poprvé uvedená do provozu [48 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vybavena záznamovým zařízením s harmonizovaným rozhraním umožňujícím použití zaznamenaných nebo vytvořených údajů pro aplikace inteligentních dopravních systémů.
3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 39, pokud jde o doplnění přílohy IB o specifikace rozhraní, přístupových práv a seznamu údajů, ke kterým je umožněn přístup.

²⁴ Úř. věst. L 207, 6.8.2010, s. 1.

KAPITOLA III

Schválení typu

Článek 7 Žádosti

1. Výrobci nebo jejich zmocněnci podávají žádost o schválení typu EU celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu orgánům příslušným pro schvalování typu, které jsou za tím účelem určeny členským státem.
2. Členské státy sdělí Komisi názvy a kontaktní informace orgánů určených podle odstavce 1. Komise zveřejní seznam orgánů určených ke schvalování typu na svých internetových stránkách.
3. K žádosti o schválení jsou připojeny příslušné specifikace a osvědčení uvedené v části VIII přílohy IB. Komise jmenuje nezávislé hodnotitele, kteří předloží osvědčení o bezpečnosti.
4. Žádost pro každý typ celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu smí být podána jen jednomu členskému státu.

Článek 8 Udělení schválení typu

Členský stát udělí schválení typu EU konstrukční části každému typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu, pokud odpovídají požadavkům stanoveným v přílohách I nebo IB, pokud je členský stát schopen kontrolovat, že se vyráběné typy shodují se schváleným typem.

Úpravy nebo doplňky ke schválenému typu musí obdržet dodatečné schválení typu EU od členského státu, který udělil původní schválení typu EU.

Článek 9 Schvalovací značka typu

Členské státy přidělí žadateli ke každému typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzorového záznamového listu nebo karty tachografu, které schvalují podle článku 8, schvalovací značku EU v provedení stanoveném v příloze II.

Článek 10 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.

Jestliže příslušné orgány neschválí žádost o schválení typu, uvědomí orgány ostatních členských států o tom, že byla žádost zamítnuta, a sdělí důvody pro své rozhodnutí.

Článek 11

Shoda zařízení se schválením typu

1. Jestliže členský stát, který udělil schválení typu EU podle článku 8, zjistí, že jakýkoli celek ve vozidle, snímač pohybu, vzorový záznamový list nebo karta tachografu nesoucí schvalovací značku typu EU, kterou tento členský stát přidělil, neodpovídá typu, který schválil, učiní nezbytná opatření, aby byla zajištěna shoda vyráběných typů se schváleným typem. V případě nutnosti smí zrušit schválení typu EU.
2. Členský stát, který udělil schválení typu EU, toto schválení zruší, jestliže se typové schválení celku ve vozidle, snímače pohybu, záznamového listu nebo karty tachografu neshoduje s tímto nařízením nebo vykazuje-li při používání závadu všeobecné povahy, v jejímž důsledku nejsou vhodné pro zamýšlený účel.
3. Jestliže je členský stát, který udělil schválení typu EU, informován jiným členským státem o jednom z případů uvedených v odstavcích 1 a 2, přijme po konzultaci s tímto státem rovněž opatření stanovená v těchto odstavcích, s výhradou odstavce 5.
4. Členský stát, který zjistil některý z případů uvedených v odstavci 2, smí zakázat až do odvolání uvádění celků ve vozidle, snímačů pohybu, záznamových listů nebo karet 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 tachografů, které byly vyňaty z prvotního ověření EU, jestliže je výrobce neuvede po upozornění do souladu se schváleným typem nebo s požadavky tohoto nařízení.

V každém případě příslušné orgány členských států informují do jednoho měsíce sebe navzájem a Komisi o odebrání schválení typu EU nebo o jiných opatřeních učiněných podle odstavců 1, 2 a 3 a uvedou důvody těchto opatření.

5. Jestliže členský stát, který udělil schválení typu EU, popírá existenci případů uvedených v odstavcích 1 a 2, o kterých byl informován, usilují dotčené členské státy o urovnání sporu a o této skutečnosti 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 souvisejících činitelů, např. hospodářských a technických, do šesti měsíců od konce uvedeného čtyřměsíčního období rozhodnutí, které bude oznámeno zúčastněným členským státům a zároveň sděleno ostatním členským státům. Komise stanoví pro každý případ lhůtu pro provedení svého rozhodnutí.

Článek 12
Schválení záznamových listů

1. Žadatel o schválení typu EU vzoru záznamového listu musí ve své žádosti uvést typ nebo typy záznamového zařízení uvedených v příloze I, na kterých bude tento list používán, a musí dodat k provedení zkoušek listu vhodné zařízení takového typu nebo takových typů.
2. Příslušné orgány každého členského státu vyznačí na osvědčení o schválení vzoru záznamového listu typ nebo typy záznamového zařízení uvedeného v příloze I, na nichž smí být list tohoto vzoru používán.

Článek 13
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 je oznámeno dotčené osobě současně s poučením o opravných prostředcích, které má podle platných právních předpisů členských států k dispozici, a o lhůtách pro jejich uplatnění.

Článek 14
Uznávání typově schválených záznamových zařízení

Členský stát nesmí odmítnout zaregistrovat vozidlo vybavené záznamovým zařízením ani nesmí zakázat uvedení tohoto vozidla do provozu z důvodů souvisejících se skutečností, že vozidlo je vybaveno tímto zařízením, jestliže je zařízení opatřeno schvalovací značkou typu EU uvedenou v článku 9 a montážním štítkem uvedeným v čl. 17 odst. 4.

Článek 15
Zabezpečení

1. Výrobci zkonstruují, vyzkouší a zkontrolují celky ve vozidlech, snímače pohybu a karty tachografu uvedené do výroby, aby odhalili slabá místa vzniklá v různých fázích životního cyklu výrobku, a zamezí nebo zmírní jejich možné zneužití.
2. Za tímto účelem výrobci předloží příslušnou dokumentaci nezávislému hodnotiteli, jak je uvedeno v čl. 7 odst. 3, který provede analýzu zranitelnosti.
3. Nezávislí hodnotitelé provedou průnikové zkoušky celků ve vozidlech, snímačů pohybu a karet tachografu, aby potvrdili, že známá slabá místa nemohou být zneužita osobami s veřejně dostupnými znalostmi.

Článek 16
Provozní zkoušky

1. Členské státy mohou nařídit provozní zkoušky záznamového zařízení, které dosud nebylo schváleno. Členské státy vzájemně uznávají oprávnění k provozním zkouškám udělená jedním členským státem.
2. Řidiči a dopravci účastníci se provozních zkoušek musí splňovat požadavky nařízení (ES) č. 561/2006. Aby prokázali tuto shodu, řídí se řidiči postupem stanoveným v čl. 31 odst. 2.
3. Komise může přijmout prováděcí akty s cílem stanovit postupy, podle kterých mají být provozní zkoušky prováděny, a způsoby monitorování těchto provozních zkoušek. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 40 odst. 2.

KAPITOLA IV

Montáž a kontrola

Článek 17
Montáž a opravy

1. Montáž a opravy záznamových zařízení jsou oprávněni provádět pouze montéři nebo dílny schválené pro tento účel příslušnými orgány členských států v souladu s článkem 19.
2. Montéři nebo dílny zaplombují záznamové zařízení po ověření jeho správné funkce a zejména toho, že žádný manipulační přístroj nemůže se zaznamenanými údaji manipulovat nebo je měnit.
3. Schválený montér nebo dílna opatří plombu zvláštní značkou a navíc do záznamového zařízení v souladu s přílohou IB zapíše elektronické bezpečnostní údaje pro provádění kontrol prokázání pravosti. Příslušné orgány členských států vedou evidenci používaných značek, elektronických bezpečnostních údajů a karet vydaných schváleným dílnám a montérům.
4. Skutečnost, že zabudování záznamového zařízení bylo provedeno v souladu s požadavky tohoto nařízení, se potvrzuje připevněním montážního štítku za podmínek stanovených v přílohách I a IB.
5. Každá plomba smí být odstraněna výhradně montéry nebo dílnami schválenými příslušnými orgány podle odstavce 1 nebo kontrolními pracovníky nebo za okolností uvedených v příloze I části V bodě 4 nebo v příloze IB části V bodě 3.

Článek 18
Kontroly záznamového zařízení

Schválené dílny provádějí pravidelné kontroly záznamových zařízení. Pravidelné kontroly se provádějí alespoň jednou za dva roky.

Dílny vypracují kontrolní zprávu v případech, kdy musely být napraveny nesrovnalosti ve fungování zařízení, a to buď v důsledku pravidelné kontroly, nebo kontroly provedené na konkrétní žádost příslušného vnitrostátního orgánu. Dílny vedou seznam všech vypracovaných kontrolních zpráv.

Kontrolní zprávy dílna uchovává minimálně dva roky od vypracování zprávy. Na žádost příslušného orgánu dílna poskytne zprávy o kontrolách a kalibracích provedených v uvedeném období.

Článek 19
Schválení dílen a montérů

1. Členské státy schvalují, pravidelně kontrolu a certifikují montéry a dílny, které mohou provádět montáž, kontroly, inspekce a opravy záznamových zařízení.
2. Členské státy zajistí kompetentnost a spolehlivost montérů a dílen. Za tím účelem stanoví a zveřejní jasné vnitrostátní postupy a zajistí splnění těchto minimálních kritérií:
 - a) personál je řádně proškolen;
 - b) zařízení potřebné k provedení příslušných zkoušek a úkonů je dostupné;
 - c) montéři a dílny mají dobrou pověst.
3. Audity schválených montérů a se provádějí takto:
 - a) Schválení montéři a schválené dílny podléhají každý rok auditu postupů používaných dílnou při zacházení se záznamovým zařízením. Audit se zaměří především na přijatá bezpečnostní opatření a zacházení s kartami dílny.
 - b) Rovněž se provádějí neohlášené technické audity schválených montérů a dílen s cílem zkontrolovat provedené kalibrace a montáže. Tyto kontroly zahrnují alespoň 10 % schválených dílen ročně.
4. Členské státy přijmou příslušná opatření k zabránění střetu zájmů mezi montéry či dílnami a silničními dopravci. Pokud zejména dopravce působí současně jako schválený montér či dílna, nesmí montovat a kalibrovat záznamové zařízení ve vlastních vozidlech.
5. Příslušné orgány členských států předávají Komisi seznamy schválených montérů a dílen a karet jim vydaných a dodávají Komisi vzory značek a nezbytné informace o používaných elektronických bezpečnostních údajích. Komise zveřejní seznam schválených montérů a dílen na svých internetových stránkách.

6. Členské státy dočasně nebo trvale odejmou schválení montérům a dílnám, které nesplňují své povinnosti podle tohoto nařízení.

Článek 20 *Karty dílny*

1. Doba administrativní platnosti karet dílen nesmí překročit jeden rok.
2. Jestliže má být karta dílny prodloužena, je poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo zcizena, vydá příslušný orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů ode dne obdržení žádosti za tímto účelem. Orgán vydávající kartu vede rejstřík ztracených, zcizených nebo vadných karet.
3. Jestliže členský stát odejme montérovi nebo dílně schválení podle článku 19, odebere jim rovněž vydané karty dílny.
4. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření proti padělání karet předávaných schváleným montérům a dílnám.

KAPITOLA V

Karty řidiče

Článek 21 *Vydávání karet řidiče*

1. Kartu řidiče vydá na požádání řidiče příslušný orgán členského státu, kde má řidič své obvyklé bydliště. Karta se vydává do jednoho měsíce od obdržení žádosti příslušným orgánem.
2. Pro účely tohoto článku se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle zdržuje, tj. nejméně 185 dní v kalendářním roce z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb vyplývajících z úzkých vztahů mezi touto osobou a místem, kde bydlí; za obvyklé bydliště osoby, jejíž profesní vazby jsou jinde než osobní vazby 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 se nepožaduje, pokud osoba pobývá v některém členském státě, aby zde vykonávala časově omezený úkol.
3. Řidiči prokazují obvyklé bydliště jakýmkoli vhodným dokladem, např. průkazem totožnosti nebo jakýmkoli jiným platným dokladem. Mají-li příslušné orgány členského státu vydávající kartu řidiče pochybnosti o správnosti údajů týkajících se obvyklého bydliště, nebo pro účely určitých specifických kontrol, mohou požadovat dodatečné informace nebo důkazy.

4. Příslušné orgány vydávajícího členského státu se v rámci možností ujistí, že žadatel dosud není držitelem platné karty řidiče, a zapíše do karty řidiče osobní údaje podle přílohy IB.
5. Doba administrativní platnosti karty řidiče nesmí překročit pět let.
6. Platná karta řidiče nesmí být odejmuta nebo pozastavena, ledaže příslušný orgán členského státu zjistí, že karta byla padělána, že řidič používá cizí kartu nebo že karta byla získána na základě nesprávných prohlášení nebo padělaných dokladů. Jestliže kartu pozastaví nebo odejme jiný členský stát, než je vydávající členský stát, vrátí tento členský stát kartu orgánům vydávajícího členského státu a zdůvodní toto opatření.
7. Karta řidiče je vydávána pouze žadatelům, na které se vztahuje nařízení (ES) č. 561/2006.
8. Členské státy učiní všechna nezbytná opatření proti jakékoli možnosti padělání karet řidiče.

Článek 22 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 uplynula.

Článek 23 Obnova karet řidiče

1. Jestliže si řidič přeje obnovit svou kartu řidiče, podá žádost příslušnému orgánu členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště, nejpozději 15 pracovních dní před uplynutím platnosti karty.
2. Jestliže se orgány členského státu, ve kterém má řidič obvyklé bydliště, liší od orgánů, které vydaly jeho kartu, a je na nich požadována obnova karty řidiče, informují orgány, které vydaly starou kartu, o důvodech pro její obnovu.
3. V případě žádosti o obnovu karty, jejíž datum uplynutí platnosti se blíží, vydá příslušný orgán novou kartu před datem uplynutí platnosti, jestliže je žádost podána ve lhůtě stanovené v odstavci 1.

Článek 24 Zcizené, ztracené nebo vadné karty řidiče

1. Vydávající orgán vede záznamy o vydaných, zcizených, ztracených nebo vadných kartách řidiče po dobu, která se rovná nejméně lhůtě jejich administrativní 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 předmětem formálního prohlášení příslušným orgánům státu, ve kterém ke krádeži došlo.
3. Ztráta karty řidiče musí být ohlášena ve formálním prohlášení příslušným orgánům členského státu, který ji vydal, a příslušným orgánům členského státu obvyklého bydliště, pokud se tato místa liší.
4. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo zcizena, požádá řidič během sedmi kalendářních dnů o její náhradu příslušné orgány členského státu, ve kterém má své obvyklé bydliště. Příslušný orgán vydá náhradní kartu do pěti pracovních dnů ode dne obdržení žádosti za tímto účelem.
5. Nastanou-li okolnosti uvedené v odstavci 4, smí řidič pokračovat v řízení bez karty řidiče nejdéle po dobu 15 kalendářních dnů nebo déle, je-li to nezbytné vzhledem k návratu vozidla na jeho základnu, za předpokladu, že řidič může během této doby prokázat nemožnost kartu předložit nebo používat.

Článek 25

Vzájemné uznávání a výměna karet řidiče

1. Členské státy navzájem uznávají karty řidiče.
2. Jestliže si držitel platné karty řidiče vydané členským státem zřídí 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, je tato náhrada nebo výměna a každá následná náhrada nebo výměna zaevidována v tomto členském státě.

Článek 26

Elektronická výměna informací o kartách řidiče

1. Aby se zajistilo, že žadatel dosud není držitelem platné karty řidiče, jak je uvedeno v čl. 21 odst. 4, vedou členské státy vnitrostátní elektronické rejstříky obsahující po dobu, která se rovná alespoň době administrativní platnosti karet řidiče, tyto informace o kartách řidiče:
 - příjmení a jméno řidiče,
 - datum a místo narození řidiče,
 - číslo řidičského průkazu a případně stát, který řidičský průkaz vydal,
 - stav karty řidiče.

2. Komise a členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření k zajištění propojení a dostupnosti elektronických rejstříků v rámci Unie.
3. Při každém vydávání, obnově či nahrazení karty řidiče členské státy prostřednictvím elektronické výměny údajů ověří, že řidič již není držitelem jiné platné karty řidiče. Sdílené údaje se omezují na údaje nezbytně nutné pro účely tohoto ověření.
4. Kontrolní pracovníci mohou mít přístup do elektronického rejstříku za účelem kontroly stavu karet řidiče.
5. Komise přijme prováděcí akty ke stanovení společných postupů a specifikací nezbytných k propojení uvedenému v odstavci 2, včetně formátu sdílených údajů, technických postupů elektronické konzultace vnitrostátních elektronických rejstříků, postupů týkajících se přístupu a bezpečnostních mechanismů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 40 odst. 3.

Článek 27

Sloučení karet řidiče s řidičskými průkazy

Karty řidiče se vydávají v souladu s ustanoveními této kapitoly do 18. ledna 2018. S účinkem od 19. ledna 2018 se karty řidiče slučují s řidičskými průkazy a jsou vydávány, obnovovány a nahrazovány v souladu s ustanoveními směrnice 2006/126/ES.

KAPITOLA VI

Používání zařízení

Článek 28

Správné používání záznamového zařízení

1. Dopravce, vlastník vozidla a řidiči odpovídají za správné fungování a používání jak záznamového zařízení, tak karty řidiče, jestliže je na řidiči požadováno řídit vozidlo vybavené záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB.
2. Je zakázáno padělat, potlačovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu, uchovávané v záznamovém zařízení nebo na kartě řidiče nebo na výstupních sestavách vytištěných záznamovým zařízením podle přílohy IB. Rovněž je zakázána veškerá manipulace se záznamovým zařízením, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek padělání údajů a/nebo vytištěných informací, jejich potlačení nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.
3. Vozidla nesmějí být vybavena více než jednou sadou záznamového zařízení s výjimkou vozidel používaných k provozním zkouškám, jak je uvedeno v článku 16.
4. Členské státy zakáží výrobu, šíření, propagaci a/nebo prodej zařízení sestavených za účelem nezákonné manipulace se záznamovým zařízením a/nebo pro tento účel zamýšlených.

Článek 29
Odpovědnost dopravce

1. Dopravce vydá dostatečný počet záznamových listů řidičům vozidel vybavených záznamovým zařízením podle přílohy I s ohledem na individuální povahu těchto listů, na dobu trvání přepravy a na možnou potřebu nahradit listy poškozené nebo odebrané pověřeným kontrolním pracovníkem. Dopravce smí vydat řidičům pouze listy schváleného vzoru vhodné pro použití v zařízení zabudovaném ve vozidle.

Je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením podle přílohy IB, musí dopravce a řidič zajistit, aby s ohledem na dobu trvání přepravy mohly být v případě kontroly na požádání správně vytištěny údaje podle přílohy IB.

2. Dopravce uchovává záznamové listy a výtisky, vyhotovují-li se podle článku 31, v chronologickém pořadí a čitelné podobě nejméně jeden rok po jejich použití a na žádost dotyčného řidiče mu vydá jejich kopie. Dopravce dále vydá dotyčným řidičům na žádost kopie stažených údajů z karty řidiče a jejich výtisky. Záznamové listy, výtisky a stažené údaje musí být předloženy nebo vydány na žádost pověřeného kontrolního pracovníka.
3. Dopravce nese odpovědnost za porušení tohoto nařízení, kterých se dopustí řidiči u něj zaměstnaní. Aniž je dotčeno právo členských států považovat dopravce za plně odpovědné, mohou členské státy zvážit veškeré důkazy, že dopravce nemůže být objektivně odpovědný za porušení, k nimž došlo.

Článek 30
Používání karet řidiče a záznamových listů

1. Řidiči používají záznamové listy nebo karty řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče nesmí být používány po dobu delší, než pro kterou 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 v důsledku svého vzdání se od vozidla nemůže řidič používat zařízení zabudované do vozidla, musí být časové úseky uvedené v odst. 5 písm. b) bodě ii) a iii):
 - a) zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelně a bez znečištění listu, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s přílohou I, nebo
 - b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů v záznamovém zařízení, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s přílohou IB.

Pro kontrolní účely se období, za která se nezaznamená žádná činnost, považují za odpočinek nebo přestávku. Jsou-li vzdáleni od vozidla, nemají řidiči povinnost zaznamenávat denní a týdenní doby odpočinku.


4. Nachází-li se ve vozidle vybaveném záznamovým zařízením uvedeným v příloze IB více než jeden řidič, každý řidič zajistí, aby jeho karta řidiče byla vložena do správného otvoru v záznamovém zařízení.


Nachází-li se ve vozidle vybaveném záznamovým zařízením uvedeným v příloze IB více než jeden řidič, mění řidiči záznamové listy tak, aby informace uvedené v příloze I části II písm. a), b) a c) byly zaznamenány na záznamovém listu řidiče, který v danou dobu skutečně řídil.


5. Řidiči musí:

- a) zajistit, aby doba zaznamenaná na záznamovém listu souhlasila s úředním časem v zemi registrace vozidla;
- b) s přepínacím mechanismem zacházet tak, aby byly časové úseky zaznamenány odděleně, zřetelně a takto:

i) pod značkou  : doba řízení,

ii) pod značkou  : „ostatní práce“, kterou se rozumí jakákoli činnost, vyjma řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES²⁵, a také jakákoli práce pro stejného či jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde,

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

iv) pod značkou  : přerušování práce a denní doby odpočinku.

6. Každý řidič zapíše na svůj záznamový list tyto informace:

- a) na počátku používání listu své příjmení a jméno;
- b) datum a místo začátku a konce použití listu;
- c) registrační značku každého vozidla, ke kterému je řidič přidělen, jednak na začátku první jízdy zaznamenané na listu, a v případě změny vozidla rovněž v průběhu používání listu;
- d) stav počítadla ujetých kilometrů:
- i) na začátku první jízdy zaznamenané na listu,

²⁵ Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.

- ii) na konci poslední jízdy zaznamenané na listu,
 - iii) při změně vozidla během pracovního dne stav počítadla v prvním vozidle, ke kterému byl řidič přidělen, a stav počítadla v druhém vozidle;
- e) čas každé změny vozidla.
7. Řidič musí do záznamového zařízení uvedeného v příloze IB zapsat symboly zemí, ve kterých začíná a končí jeho denní pracovní doba. Nicméně členský stát může požadovat na řidiči vozidla, který na území tohoto členského státu provozuje vnitrostátní dopravu, aby k symbolu země připojil přesnější zeměpisné údaje, jestliže je tento členský stát sdělil Komisi před 1. dubnem 1998.

Řidiči nemusí tyto informace zaznamenávat, pokud záznamové zařízení automaticky zaznamenává údaje o poloze v souladu s článkem 4.

Článek 31

Poškozené karty řidiče nebo záznamové listy

1. V případě poškození listu nebo karty řidiče, které obsahují záznamy, připojí řidiči poškozený list k listu rezervnímu použitému jako jeho náhrada.
2. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje-li správně, je ztracena nebo zcizena, musí řidič:
 - a) na začátku jízdy vytisknout údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamenat:
 - i) údaje, které umožní identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu,
 - ii) časové úseky uvedené v čl. 30 odst. 5 písm. b) bodu ii), iii) a iv);
 - b) na konci jízdy vytisknout informace týkající se časových úseků zaznamenaných záznamovým zařízením, zaznamenat dobu ostatní práce, dobu pracovní pohotovosti a odpočinku od vyhotovení výtisku při zahájení jízdy, nejsou-li zaznamenány tachografem, a uvést na tomto dokumentu údaje k identifikaci řidiče (jméno, číslo karty řidiče nebo řidičského oprávnění), včetně svého podpisu.

Článek 32

Záznamy, které musí mít řidič u sebe

1. Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením uvedeným v příloze I, musí být schopen kdykoliv na žádost kontrolního pracovníka předložit:
 - i) záznamové listy pro daný den a listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech,
 - ii) kartu řidiče, pokud je jejím držitelem, a

- iii) ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v běžném dni a v předchozích 28 dnech, jak je vyžadováno podle tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 561/2006.
2. Řídí-li řidič vozidlo vybavené záznamovým zařízením uvedeným v příloze IB, musí být schopen kdykoliv na žádost kontrolního pracovníka předložit:
- i) svou kartu řidiče,
 - ii) ručně provedené záznamy a výtisky pořízené v běžném 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 bodu ii), během kterého řídil vozidlo vybavené záznamovým zařízením uvedeným v příloze I.
3. Pověřený kontrolní pracovník může zkontrolovat dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listů, zobrazených nebo vytištěných údajů, které byly pořízeny záznamovým zařízením, nebo kartou řidiče, nebo není-li to možné, analýzou jakéhokoli podkladu, který dokládá nedodržení některého ustanovení čl. 24 odst. 2 a čl. 33 odst. 2 tohoto nařízení.

Článek 33 Postupy v případě selhání zařízení

1. Jestliže dojde k poruše nebo vadné činnosti záznamového zařízení, musí je dopravce nechat opravit schváleným montérem nebo dílnou, jakmile to okolnosti dovolí.
- Je-li vozidlo neschopné vrátit se zpět do provozovny do jednoho týdne ode dne poruchy nebo objevení vadné činnosti, musí být oprava provedena během cesty.
- Členské státy mohou v rámci článku 37 stanovit, že příslušné orgány mohou zakázat užívání vozidla, pokud porucha nebo vadná činnost nebyly opraveny v souladu s prvním a druhým pododstavcem.
2. V době, kdy je záznamové zařízení neschopné provozu nebo nefunguje správně, uvede řidič údaje umožňující jeho identifikaci (jméno, číslo karty řidiče nebo číslo řidičského průkazu) včetně podpisu, všechny údaje o různých časových úsecích, které záznamovým zařízením nebyly nadále zaznamenávány nebo tištěny správně:
- a) na záznamovém listu nebo listech nebo
 - b) na prozatímním listu, který je třeba připojit k záznamovému listu nebo ke kartě řidiče.

KAPITOLA VII

Ochrana údajů, donucování a sankce

Článek 34 Ochrana osobních údajů

1. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů v souvislosti s tímto nařízením bylo prováděno v souladu se směrnicemi 95/46/ES a 2002/58/ES a pod dozorem nezávislého veřejného orgánu členského státu uvedeného v článku 28 směrnice 95/46/ES.
2. Členské státy zejména zajistí, aby byly osobní údaje chráněny v souvislosti s:
 - používáním globálních družicových navigačních systémů (GNSS) pro záznam údajů o poloze podle článku 4,
 - používáním dálkové komunikace pro kontrolní účely podle článku 5,
 - používáním záznamového zařízení s harmonizovaným rozhraním podle článku 6,
 - elektronickou výměnou informací o kartách řidičů podle článku 26,
 - uchováváním záznamů dopravci podle článku 29.
3. Záznamové zařízení uvedené v příloze IB musí být zkonstruováno takovým způsobem, aby byla zajištěna ochrana soukromí. Zpracují se pouze údaje nezbytně nutné pro účely zpracování.
4. Vlastníci vozidel a/nebo dopravci případně dodržují příslušná ustanovení o ochraně osobních údajů.

Článek 35 Školení kontrolních pracovníků

1. Členské státy zajistí, aby kontrolní pracovníci byli řádně proškoleni pro účely analýzy zaznamenaných údajů a kontroly záznamového zařízení.
2. Členské státy informují Komisi o požadavcích na školení pro jejich kontrolní pracovníky do [6 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení].
3. Komise přijme rozhodnutí o metodice pro počáteční a průběžné školení kontrolních pracovníků, včetně technik pro cílené kontroly a odhalování manipulačních přístrojů a podvodů. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 40 odst. 2.

Článek 36
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 a týkající se montérů a dílen a sankcí uložených za taková porušení.

Článek 37
Sankce

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační. V případě dílen, které porušily ustanovení tohoto nařízení, se může jednat o zrušení schválení a odnětí karty dílny.
2. Při porušení tohoto nařízení může být uložena pouze jedna sankce nebo zahájeno jedno řízení.
3. Sankce stanovené členskými státy za velmi vážná porušení vymezená směrnicí 2009/5/ES musí být nejvyšší kategorie použitelné v daném členském státě za porušení právních předpisů v silniční dopravě.
4. Členské státy oznámí tato opatření a sankce Komisi do [datum použitelnosti tohoto nařízení]. Rovněž Komisi informují o veškerých následných změnách těchto opatření.

KAPITOLA VIII

Závěrečná ustanovení

Článek 38
Přizpůsobení technickému pokroku

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 39 pro účely přizpůsobení příloh I, IB a II technickému pokroku.

Článek 39
Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v člácích 4, 5, 6 a 38 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu tohoto nařízení v platnost].

3. Evropský parlament a Rada mohou zrušit přenesení pravomoci uvedené v článcích 4, 5, 6 a 38. Rozhodnutí o zrušení ukončuje přenesení pravomocí blíže určených v daném rozhodnutí. Nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu datu, které v něm bude upřesněno. Neovlivní platnost již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Poté, co Komise přijme akt v přenesené pravomoci, oznámí to současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 4, 5, 6 a 38 vstoupí v platnost, pouze pokud Evropský parlament a Rada nevysloví do dvou měsíců od oznámení aktu Evropskému parlamentu a Radě námitky nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament a Rada informují Komisi o svém rozhodnutí námitky nevyslovit. Tato lhůta se z podnětu Evropského parlamentu a Rady prodlužuje o [2 měsíce].

Článek 40 *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.

Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

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

Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak o tom ve lhůtě stanovené pro vydání stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádá prostá většina členů výboru.

Článek 41 *Fórum pro tachografy*

1. Zřizuje se fórum pro tachografy na podporu dialogu o technických otázkách týkajících se záznamového zařízení mezi odborníky členských států a odborníky ze třetích zemí, kteří používají záznamové zařízení v rámci Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).
2. Členské státy jmenují do fóra pro tachografy svého odborníka.
3. Fóra pro tachografy se mohou účastnit odborníci ze zainteresovaných smluvních stran AETR ze zemí mimo EU.
4. K účasti na fóru pro tachografy se přizvou zúčastněné strany, zástupci výrobců vozidel, výrobci tachografů a sociální partneři.
5. Fórum pro tachografy přijme svůj jednací řád.

6. Fórum pro tachografy se schází alespoň jednou za rok.

Článek 42 *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 [12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost].

“

2) Příloha I nařízení (EHS) č. 3821/85 se mění takto:

- a) Písmeno b) v části I, Definice, se zrušuje.
- b) V části III písm. c), se v bodě 4.1 znění „čl. 15 odst. 3 druhé odrážky písm. b), c) a d)“ nahrazuje zněním „čl. 30 odst. 5 druhé odrážky písm. b), c) a d) nařízení“.
- c) V části III písm. c) se v bodě 4.2 znění „článku 15 tohoto nařízení“ nahrazuje zněním „článku 30 tohoto nařízení“.
- d) V části IV písm. a) bodu 1 třetím pododstavci se znění „čl. 15 odst. 5 tohoto nařízení“ nahrazuje zněním „čl. 30 odst. 6 tohoto nařízení“.

3) Příloha IB nařízení (EHS) č. 3821/85 se mění takto:

- a) Písmena l), o), t), y), ee), kk), oo) a qq) v části I, Definice, se zrušují.
- b) Část VI se mění takto:
 - 1) v prvním odstavci se znění „článku 12.5 nařízení (EHS) č. 3821/85 naposledy pozměněného nařízením (ES) č. 2135/98“ nahrazuje zněním „čl. 24 odst. 5 nařízení (EHS) č. 3821/85“.
 - 2) Oddíl 1 „Schvalování montérů nebo servisních dílen“ se zrušuje.
- c) V části VIII bodě 271 se znění „článkem 5 tohoto nařízení“ nahrazuje zněním „článkem 8 tohoto nařízení“.

Článek 2

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

- Vzdálenost „50 km“ uvedená v čl. 13 odst. 1 písm. d), f) a p) se nahrazuje vzdáleností „100 km“.

Článek 3

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

Použije se s účinkem od [jednoho roku od vstupu v platnost].

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

V Bruselu dne .

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*