



**RADA  
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 24. září 2012 (02.10)  
(OR. en)**

**13725/12**

---

---

**Inte rinstitucionální spis:  
2011/0196 (COD)**

---

---

**TRANS 292  
CODEC 2124**

#### **POZNÁMKA**

---

Odesílatel: Generální sekretariát

Příjemce: Coreper/Rada

---

Č. předchozího  
dokumentu: 12870/12 TRANS 254 CODEC 1968

Č. návrhu  
Komise: 13195/11 TRANS 222 CODEC 1274

---

Předmět: *Příprava zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku konajícího se dne 29. září 2012*

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 („tachograf“) (LA)  
- politická dohoda

---

1. Dne 19. července 2011 předložila Komise výše uvedený návrh, kterým se mění nařízení Rady č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě. Tímto návrhem se mění rovněž nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy. Výše uvedený návrh je doplněn sdělením Komise s názvem „Digitální tachograf: Plán budoucích činností“, které bylo souběžně s návrhem předáno Evropskému parlamentu a Radě.

2. Evropský inspektor ochrany údajů vydal stanovisko k návrhu Komise dne 5. října 2011. Stanovisko Hospodářského a sociálního výboru bylo vydáno dne 7. prosince 2011 a Výbor regionů se rozhodl nevydat stanovisko ani nevypracovat zprávu.
3. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch jmenoval zpravodajkou Silviu-Adrianu Ticăuovou (RO, S&D). Výbor pro dopravu a cestovní ruch hlasoval dne 31. května 2012 a Evropský parlament hlasoval o výsledku v prvním čtení na plenárním zasedání konaném dne 3. července 2012.
4. Rada dosáhla obecného přístupu k tomuto dokumentu dne 26. června 2012. Pracovní skupina pro pozemní dopravu posoudila výsledek prvního čtení Evropského parlamentu dne 13. července 2012. Zapracováním některých důležitých změn Evropského parlamentu bylo znění obecného přístupu mírně upraveno tak, aby bylo dosaženo politické dohody.
5. Výbor stálých zástupců by mohl tudíž Radu vyzvat, aby v této otázce dosáhla politické dohody potvrzením kompromisního znění v příloze této poznámky.

---

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY  
o tachografech v silniční dopravě a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a o změně  
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 výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výborů regionů<sup>2</sup>,

po konzultaci s evropským inspektorem ochrany údajů,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C,, s. .

<sup>2</sup> Výbor regionů se rozhodl stanovisko ani zprávu nevypracovávat.

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě<sup>3</sup> obsahuje ustanovení o konstrukci, montáži, používání a zkoušení tachografů. 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 účinnosti a účelnosti systému tachografů 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. 3820/85<sup>4</sup>. V zájmu zajištění soudržnosti je také třeba umožnit vynětí těchto vozidel z oblasti působnosti tohoto nařízení.
- (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 stanovenou v čl. 13 písm. d), f) a p).
- (4a) Rozumí se, že Komise zváží prodloužení období platnosti pro použití adaptéru u vozidel kategorie M1 a N1 do roku 2015 a do roku 2015 dále posoudí dlouhodobé řešení pro vozidla této kategorie.

---

<sup>3</sup> Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

<sup>4</sup> Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

- (5) Použití tachografů napojených na globální družicový navigační systém je vhodný a nákladově efektivní způsob, jak umožnit automatické zaznamenávání místa začátku a konce denní pracovní doby za účelem podpory kontrolních pracovníků při kontrolách, a proto by mělo být zavedeno.
- (5a) Vzhledem ke skutečnosti, že Evropský soudní dvůr ve věci C-394/92 stanovil definici „denní pracovní doby“, by kontrolní orgány 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.
- (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/EHS<sup>5</sup> 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 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 tachograf stanovit standardizovaná rozhraní, aby byla zajištěna interoperabilita s dalšími aplikacemi ITS.

---

<sup>5</sup> Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 35.

- (8) Zabezpečení tachografu zařízení a jeho systému je nezbytným předpokladem pořizování důvěryhodných údajů. Výrobci by tedy měli navrhovat, zkoušet a průběžně přezkoumávat tachograf v průběhu jejich životního cyklu, aby bylo možné zjišťovat, zamezovat a odstraňovat slabá místa v oblasti bezpečnosti.
- (9) 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 provádět provozní zkoušky za podmínky, že účast na těchto zkouškách a dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 jsou účinně monitorovány a kontrolovány.
- (9a) 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“ evropské skupiny vyšších úředníků pro bezpečnost informačních systémů (SOG-IS). V rámci mezinárodních vztahů s třetími zeměmi by Komise neměla pro účely tohoto nařízení uznat žádný certifikační orgán, pokud by tento orgán neposkytoval takové podmínky hodnocení bezpečnosti, které by byly rovnocenné vzhledem k podmínkám stanoveným na základě výše uvedené dohody o vzájemném uznávání. V této souvislosti by se mělo spoléhat na doporučení řídicího výboru.
- (10) Montéři a dílny hrají významnou roli v zabezpečení tachografů. Proto je vhodné stanovit určité minimální požadavky na jejich schvalování, spolehlivost a audit. Členské státy by dále měly přijmout odpovídající opatření k zabránění vzniku střetu zájmů mezi dílnami a dopravci. Žádné z ustanovení tohoto nařízení by nebránilo členským státům v tom, aby schvalování, kontrolu a certifikaci uvedené v tomto nařízení zajišťovaly pomocí postupů stanovených v nařízení č. 765/2008.

- (11) V zájmu zajištění účinnějšího sledování a kontroly karet řidiče a usnadnění plnění úkolů kontrolních pracovníků je třeba zřídit vnitrostátní elektronické rejstříky a vytvořit podmínky pro vzájemné propojení těchto rejstříků.
- (11a) Při kontrole jedinečnosti karty řidiče by členské státy měly používat postupy, jako například ty, které jsou uvedeny v doporučení Komise ze dne 13. ledna 2010 o bezpečné výměně elektronických údajů mezi členskými státy.
- (11b) Je třeba zvážit zvláštní situaci, v níž by členský stát měl mít možnost řidiči, který nemá obvyklé bydliště v některém členském státě nebo ve státě, který je smluvní stranou Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR), vystavit dočasnou kartu řidiče bez možnosti prodloužení. V takových případech budou příslušné členské státy plně uplatňovat příslušná ustanovení tohoto nařízení.
- (11c) Dále by měla být uznána možnost, aby členský stát vydal karty řidiče řidičům, kteří pobývají na jeho území, i když se na některé jeho části nevztahují Smlouvy. V takových případech budou příslušné členské státy plně uplatňovat příslušná ustanovení tohoto nařízení.
- (12) [...]
- (13) [...]
- (14) Kontrolní pracovníci čelí neustálým problémům v důsledku změn tachografu a nových technik 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 tachografem 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 údajů<sup>6</sup> a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací<sup>7</sup>.
- (16) S cílem zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu silniční dopravy a poskytnout řidičům a dopravcům jasný signál by měly členské státy uložit v souladu s kategoriemi porušení, jak jsou definovány ve směrnici 2006/22/ES, účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační sankce, aniž je 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 digitálního tachografu povinným pro vozidla registrovaná ve třetích zemích, které jsou signatáři dohody AETR. Jelikož jsou tyto země změnami tachografu zavedeného tímto nařízením přímo dotčeny, měly by mít možnost se zapojit do dialogu o technických otázkách. Mělo by tedy být zřízeno fórum pro tachografy.
- (18) [...]

---

<sup>6</sup> Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31–50.

<sup>7</sup> Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37–47.



- (19) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny 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 pravomocí<sup>8</sup>.
- (19a) Komise by měla pro účely tohoto nařízení přijmout prováděcí akty odpovídající ustanovením uvedeným v přílohách I, IB a II nařízení č. 3821/85 tak, aby byly ke dni použitelnosti jiných článků, než článků 19, 30 a 43, již zavedeny. Kdyby však tyto prováděcí akty nebyly z nějakého důvodu přijaty včas, nezbytnou kontinuitu by měla zajistit přechodná ustanovení.
- (19b) V souvislosti s uplatňováním dohody AETR se odkazy na nařízení č. 3821/85 rozumí odkazy na toto nařízení. V souvislosti s uplatňováním článku 22a dohody AETR se odkazy na přílohu IB nařízení č. 3821/85 rozumí odkazy na prováděcí akt podle článku 3a. EU zváží odpovídající kroky, které je třeba přijmout v rámci Evropské hospodářské komise OSN, s cílem zajistit nezbytnou soudržnost mezi tímto nařízením a článkem 22a dohody AETR.
- (20) [...]
- (21) Přezkumný postup je třeba použít pro přijetí postupů, podle kterých mají být provozní zkoušky prováděny, a formulářů používaných k monitorování těchto zkoušek, jakož i metodologie pro počáteční a průběžnou odbornou přípravu kontrolních pracovníků a pro přijímání specifikací pro elektronickou výměnu informací o kartách řidiče mezi členskými státy.
- (22) [...]

---

<sup>8</sup> Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13–18.

## „KAPITOLA I

### Zásady, oblast působnosti a požadavky

#### *Článek 1*

##### *Předmět a zásady*

Toto nařízení stanoví požadavky na konstrukci, montáž, používání a zkoušení tachografů používaných v silniční dopravě ke kontrole dodržování nařízení (ES) č. 561/2006, směrnice 2002/15/ES<sup>9</sup> a směrnice 92/6/EHS<sup>10</sup>.

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

#### *Článek 2*

##### *Definice*

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

---

<sup>9</sup> Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35–39.

<sup>10</sup> Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 27.

2. Kromě 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 těchto vozidel a 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;
  - c) „snímačem pohybu“ část tachografu vysílající signál odpovídající rychlosti vozidla a/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 se do analogového tachografu a na němž zapisovací zařízení 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;

- fa) „analogovým tachografem“ tachograf používající záznamový list podle tohoto nařízení;
- fb) „digitálním tachografem“ tachograf používající kartu tachografu podle tohoto nařízení;
- g) „kontrolní kartou“ 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 datové paměti nebo na kartě řidiče pro čtení, tisk a/nebo stahování;
- h) „kartou podniku“ karta tachografu vydaná orgány členského státu silničnímu dopravci, který musí provozovat vozidla vybavená tachografem, která identifikuje silničního dopravce a umožňuje zobrazení, stahování a tisk údajů uložených v tachografu, který byl daným silničním dopravcem uzamčen;
- i) „kartou dílny“ karta tachografu vydaná orgány členského státu pověřenému personálu výrobce tachografu, montážnímu podniku, výrobcí vozidla nebo dílně schváleným členským státem, která identifikuje držitele karty a umožňuje zkoušení, kalibraci nebo stahování údajů z tachografů.

## Článek 3

### *Oblast působnosti*

1. Tachografy musí být zabudovány a používány ve vozidlech, která jsou registrována v členských státech a používána pro silniční přepravu cestujících nebo zboží, na něž 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 přepravu, která jsou předmětem výjimky udělené podle 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 tachografů v souladu s tímto nařízením pro všechna vozidla, pro která není jejich zabudování a používání požadováno podle odstavce 1.

## Článek 3a

### Požadavky

1. Záznamové zařízení, karty tachografu a záznamové listy musí splňovat přísné technické a jiné požadavky, aby bylo možné náležitě provádět ustanovení tohoto nařízení.
2. Tachograf musí splňovat tyto základní požadavky:
  - zaznamenávat údaje týkající se řidiče a vozidla;
  - být bezpečný;
  - být interoperabilní;
  - umožňovat účinnou kontrolu dodržování použitelných právních předpisů;
  - být snadno ovladatelný.
3. Digitální tachograf zaznamenává tyto údaje:
  - a) ujetou vzdálenost a rychlost vozidla;
  - b) časové údaje;
  - c) polohu na začátku a na konci pracovní denní doby řidiče;
  - d) totožnost řidiče;
  - e) činnost řidiče;
  - f) kalibrační údaje, včetně určení dílny;
  - g) události a poruchy.
4. Analogový tachograf zaznamenává alespoň údaje uvedené v odst. 3 písm. a), b) a e).
5. Další podrobné požadavky nezbytné pro jednotné provádění tohoto článku přijímá Komise. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 40 odst. 3.

## KAPITOLA II

### Inteligentní tachograf

#### *Článek 4*

##### *Zaznamenávání místa začátku a konce denní pracovní doby*

1. Kdykoli je to možné, zaznamenává se poloha míst začátku a konce denní pracovní doby. Za tímto účelem jsou vozidla poprvé registrovaná 40 měsíců po vstupu technických specifikací uvedených v článku 6a v platnost vybavena tachografem napojeným na družicovou službu pro určování polohy.
2. Pokud jde o napojení tachografu na družicovou službu pro určování polohy podle odstavce 1, použijí se pouze taková napojení na družicové služby pro určování polohy, která využívají bezplatnou službu pro určování polohy. V záznamovém zařízení se neukládají žádné jiné údaje o poloze než údaje vyjádřené pokud možno jako zeměpisné souřadnice pro určení místa začátku a konce podle odstavce 1.

## Článek 5

### *Včasně dálkové odhalování případné manipulace nebo zneužití*

1. Za účelem usnadnění cílených silničních kontrol příslušnými kontrolními orgány musí být tachografy zabudované do vozidel poprvé registrovaných 40 měsíců po vstupu technických specifikací uvedených v článku 6a v platnost schopna komunikovat s těmito orgány i v době, kdy je vozidlo v pohybu. Tato komunikace musí splňovat příslušné mezinárodní normy, jako je soubor norem souvisejících s vyhrazeným spojením krátkého dosahu (DSRC) stanovený Evropským výborem pro normalizaci.
  - 1a. Členské státy mohou rozhodnout, že svým kontrolním orgánům neposkytnou zařízení pro včasné dálkové odhalování nutné k vyžádání sdělení údajů podle tohoto článku, jelikož toto zařízení není součástí povinného kontrolního vybavení uvedeného ve směrnici 2006/22/ES.
2. Komunikace uvedená v odstavci 1 se s tachografem naváže pouze na vyžádání prostřednictvím zařízení kontrolních orgánů. Musí být zabezpečená, aby byla zajištěna integrita údajů a prokázání pravosti záznamového a kontrolního zařízení. Přístup ke sdělovaným údajům je omezen na donucovací orgány pověřené kontrolou porušování nařízení č. 561/2006 a nařízení č. 3821/85 a na dílny, pokud je to nutné k ověření správného fungování tachografu.
3. Údaje vyměňované v průběhu komunikace se omezují na údaje nezbytně nutné 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
  - nejdeší přerušeni dodávky energie
  - porucha snímače
  - chyba v údajích o pohybu vozidla
  - nesoulad údajů o pohybu vozidla
  - jízda bez platné karty
  - vloženi karty během jízdy
  - údaje o úpravě času
  - kalibrační údaje včetně dat dvou posledních kalibrací
  - registrační číslo vozidla
  - rychlost zaznamenaná tachografem.
4. Vyměňované údaje se použijí výhradně pro účely kontroly dodržování tohoto nařízení. Nepředávají se jiným subjektům než orgánům pověřeným kontrolou doby řízení a doby odpočinku nebo soudním orgánům v rámci probíhajícího soudního řízení.
5. Kontrolní orgány smí údaje uchovávat pouze po dobu trvání silniční kontroly a musí je vymazat nejpozději tři hodiny po jejich sdělení, pokud údaje nenaznačují případné zmanipulování či zneužití tachografu. Pokud v průběhu následující silniční kontroly nejsou manipulace nebo zneužití potvrzeny, přenášené údaje jsou vymazány.
6. Dopravce provozující vozidlo má povinnost informovat řidiče o možnosti včasného dálkového odhalování případného zmanipulování či zneužití tachografu.

## Článek 6

### *Rozhraní s inteligentními dopravními systémy*

Tachografy vozidel registrovaných poprvé 40 měsíců po vstupu technických specifikací uvedených v článku 6a v platnost mohou být vybaveny rozhraním umožňujícím, aby údaje zaznamenané či vytvořené tachografem byly prostřednictvím vnějšího zařízení použity v operačním režimu, za předpokladu, že jsou splněny tyto podmínky:

- a) rozhraní nemá vliv na pravost a integritu údajů z tachografu;
- b) rozhraní vyhovuje specifikacím podle článku 6a;
- 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 6a

### *Specifikace inteligentního tachografu*

S cílem zajistit jednotné provádění ustanovení této kapitoly Komise přijme potřebné specifikace, s výjimkou specifikací, které by zahrnovaly ustanovení o zaznamenání dalších údajů tachografem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 40 odst. 3.

## KAPITOLA III

### Schválení typu

#### *Článek 7*

#### *Žádosti*

1. Výrobci nebo jejich zmocněnci podávají žádost o schválení EU týkající se typu 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 typu jsou připojeny příslušné specifikace, včetně nezbytných informací týkajících se plomb, a osvědčení o bezpečnosti, funkčnosti a interoperabilitě. Osvědčení o bezpečnosti vydává uznaný certifikační orgán určený Komisí.
4. Žádost týkající se jakéhokoli typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu smí být podána jen jednomu členskému státu.

5. S cílem zajistit jednotné provádění ustanovení tohoto článku Komise přijme specifikace týkající se osvědčení uvedených v odstavci 3. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 40 odst. 3.

## *Článek 8*

### *Udělení schválení typu*

Členský stát udělí EU schválení typu konstrukční části každému typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzoru záznamového listu nebo karty tachografu, který odpovídá požadavkům stanoveným v článku 3a, pokud je členský stát schopen kontrolovat, že se vyráběné modely shodují se schváleným typem.

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

## *Článek 9*

### *Značka schválení typu*

Členské státy přidělí žadateli ke každému typu celku ve vozidle, snímače pohybu, vzorového záznamového listu nebo karty tachografu, které schvalují podle článku 8, značku EU schválení typu podle předem stanoveného vzoru. Tyto vzory přijme Komise přezkumným postupem podle čl. 40 odst. 3.

## 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, včetně specifikací týkajících se plomb. Jestliže příslušné orgány žádost o schválení typu neschválí, uvědomí orgány ostatních členských států o tom, že byla žádost zamítnuta, a sdělí důvody svého rozhodnutí.

## Článek 11

### *Shoda zařízení se schválením typu*

1. Jestliže členský stát, který udělil EU schválení typu podle článku 8, zjistí, že jakékoli celky ve vozidle, snímače pohybu, záznamové listy nebo karty tachografu nesoucí značku EU schválení typu, kterou tento členský stát přidělil, neodpovídá typu, který schválil, učiní nezbytná opatření, aby byla zajištěna shoda vyráběných modelů se schváleným typem. V případě nutnosti smí odejmout EU schválení typu.
2. Členský stát, který udělil EU schválení typu, toto schválení odejme, jestliže se schválený celek ve vozidle, snímač pohybu, záznamový list nebo karta tachografu neshodují s tímto nařízením nebo vykazují-li při používání závadu všeobecné povahy, v jejímž důsledku nejsou pro zamýšlený účel vhodné.
3. Jestliže je členský stát, který udělil EU schválení typu, informován jiným členským státem o jednom z případů uvedených v odstavcích 1 a 2, přijme po konzultaci s tímto členským státem opatření stanovená v těchto 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, 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 po řádném upozornění neuvede do souladu se schváleným vzorem nebo s požadavky tohoto nařízení.

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

5. Jestliže členský stát, který udělil EU schválení typu, zpochybňuje existenci jakýchkoli případů uvedených v odstavcích 1 a 2, o kterých byl informován, 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 souvisejících faktorů, např. hospodářských a technických, do šesti měsíců od konce uvedeného čtyřměsíčního období rozhodnutí, které bude oznámeno dotčeným 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 EU schválení typu vzoru záznamového listu ve své žádosti uvede typ nebo typy analogových tachografů, pro něž je daný list určen, a k provedení zkoušek listu dodá 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, 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 je podrobně odůvodněno. Rozhodnutí je oznámeno dotčené straně, která je současně informována o opravných prostředcích, které má podle platných právních předpisů členských států k dispozici, a o lhůtách pro jejich uplatnění.

## *Článek 14*

### *Uznávání typově schválených tachografů*

Žádný členský stát nesmí odmítnout zaregistrovat vozidlo vybavené tachografem, ani nesmí 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 EU schválení typu 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 slabiny vznikající ve všech fázích životního cyklu výrobku a zamezili nebo omezili jejich možné zneužití. Četnost zkoušek stanoví členské státy, které vydaly osvědčení o schválení, ve lhůtě kratší než dva roky.
2. Za tímto účelem výrobci předloží nezbytnou dokumentaci certifikačnímu orgánu uvedenému v čl. 7 odst. 3, který provede analýzu zranitelnosti.
3. Pro účely odstavce 1 certifikační orgán uvedený v čl. 7 odst. 3 provede zkoušky celků ve vozidlech, 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 a 3 zjištěna slabá místa systémových prvků (celky ve vozidle, snímače pohybu a karty tachografu), nesmí být tyto prvky uvedeny na trh. V těchto případech členský stát, který udělil schválení typu, toto schválení v souladu s čl. 11 odst. 2 odejme. V případě velmi závažných slabých míst systémových prvků (celky ve vozidle, snímače pohybu a karty tachografu) zjištěných výrobcem nebo certifikačním orgánem, pokud již byly tyto prvky uvedeny na trh, výrobce nebo certifikační orgán informují příslušné orgány daného členského státu, který přijme veškerá nezbytná opatření s cílem zajistit vyřešení problému, zejména ze strany výrobce, a informují neprodleně Komisi o zjištěných slabých místech a o plánovaných nebo přijatých opatřeních.

## *Článek 16*

### *Provozní zkoušky*

1. Členské státy mohou povolit provozní zkoušky tachografů, které dosud nebyly typově schváleny. Členské státy vzájemně uznávají oprávnění k provozním zkouškám udělená jedním členským státem.
2. Řidiči a dopravci účastníci se provozních zkoušek splňují požadavky nařízení (ES) č. 561/2006. Tuto shodu řidiči prokazují 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 formuláře používané k monitorování těchto provozních zkoušek. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 40 odst. 3.

## KAPITOLA IV

### Montáž a kontrola

#### *Článek 17*

#### *Montáž a opravy*

1. Montáž a opravy tachografů jsou oprávněni provádět pouze montéři, dílny nebo výrobci vozidel schválení pro tento účel v souladu s článkem 19 příslušnými orgány členských států.
2. Schválení montéři, dílny nebo výrobci vozidel v souladu se specifikacemi uvedenými v osvědčení o schválení typu podle článku 10 tachograf zaplombují, poté, co ověří jeho správné fungování a zejména to, že žádný manipulační přístroj nemůže do zaznamenaných údajů neoprávněně zasahovat nebo je měnit.
3. Schválený montér, dílna nebo výrobce vozidel opatří připevněné plomby zvláštní značkou a navíc v případě digitálních tachografů zapíše elektronické bezpečnostní údaje pro provádění kontrol prokázání pravosti. Příslušné orgány každého členského státu zašlou Komisi seznam používaných značek a elektronických bezpečnostních údajů podle požadavků uvedených v článku 3a 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 podle požadavků uvedených v článku 3a.

5. Plomba smí být odstraněna výhradně montéry, dílnami nebo výrobci vozidel schválenými příslušnými orgány podle odstavce 1 nebo řádně vyškolenými kontrolními pracovníky, nebo za jiných srovnatelných okolností podle požadavků uvedených v článku 3a.

## *Článek 18*

### *Kontroly tachografů*

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

V případech, kdy musely být napraveny nesrovnalosti ve fungování tachografu, ať již v důsledku pravidelné kontroly, nebo kontroly provedené na konkrétní žádost příslušného vnitrostátního orgánu, dílny vypracují kontrolní zprávu. Dílny vedou seznam všech vypracovaných kontrolních zpráv.

Kontrolní zprávy dílna uchovává minimálně dva roky od jejich vypracování, nebo je zašle příslušnému orgánu. V případě, že kontrolní zprávy uchovává dílna, poskytne na žádost příslušného orgánu zprávy o kontrolách a kalibracích provedených v uvedeném období.

## Článek 19

### *Schválení montérů a dílen*

1. Členské státy schvalují, pravidelně kontrolují a certifikují montéry, dílny a výrobce vozidel, kteří mohou provádět montáž, kontroly, inspekce a opravy tachografu.
2. Členské státy zajistí kompetentnost 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 proškolen;
  - b) zařízení potřebné k provedení příslušných zkoušek a úkonů je dostupné;
  - c) montéři a dílny 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 dílnou při zacházení s tachografem. Audit se zaměří především na přijatá bezpečnostní opatření a zacházení s kartami dílny. Členské státy mohou tyto audity provádět bez toho, aby byli auditoři v dílně fyzicky přítomni.
  - b) Rovněž se provádějí neohlášené technické audity schválených montérů nebo dílen s cílem zkontrolovat provedené kalibrace, inspekce a montáže. Tyto kontroly zahrnují alespoň 10 % schválených dílen ročně.

4. Členské státy a jejich příslušné orgány přijmou příslušná opatření k zabránění střetů zájmů mezi montéry či dílnami a silničními dopravci. Zejména v případě závažného rizika střetu zájmů je třeba přijmout dodatečná zvláštní opatření s cílem zajistit, aby daný montér či dílna toto nařízení dodržovali.
5. Příslušné orgány členských států Komisi každoročně, pokud možno elektronicky, zašlou seznamy schválených montérů a dílen a karet, které jim byly vydány. Komise zveřejní seznamy schválených montérů a dílen na svých internetových stránkách.
6. Příslušné orgány v členských státech dočasně nebo trvale odejmou schválení montérům a dílnám, které neplní své povinnosti podle tohoto nařízení.

## Článek 20

### *Karty dílny*

1. Doba platnosti karet dílny nesmí překročit jeden rok. Při obnovování platnosti karty dílny příslušný orgán zajistí, aby montér, dílna nebo výrobce vozidel splňovali kritéria uvedená v čl. 19 odst. 2.
2. Příslušný orgán obnoví platnost karty dílny do patnácti pracovních dnů od obdržení žádosti o obnovení platnosti. Jestliže je karta poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo zcizena, vydá příslušný orgán náhradní kartu do pěti pracovních dnů ode dne obdržení podrobné 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, odejme jim rovněž karty dílny, které jim byly vydány.
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 a veškeré nezbytné dokumentace příslušným orgánem.
2. Pro účely tohoto článku se „obvyklým bydlištěm“ rozumí místo, kde se určitá osoba obvykle žije, tj. nejméně 185 dní v každém kalendářním roce z důvodů osobních a profesních vazeb nebo v případě osob bez profesních vazeb z důvodu osobních vazeb, z nichž vyplývá úzké spojení této osoby a místa, 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 jejich 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, 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.

- 3a. V řádně odůvodněných případech členské státy mohou vydat řidiči, který nemá obvyklé bydliště ani v členském státě, ani ve státě, jenž je smluvní stranou Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě, časově omezenou kartu řidiče, jejíž platnost nelze prodloužit a která platí po dobu nejvýše 185 dní, za předpokladu, že tento řidič prokáže pracovnípoměr v některém podniku se sídlem ve vydávajícím členském státě a s ohledem na platnost nařízení 1072/2009 předloží osvědčení řidiče uvedené v dotyčném nařízení.
4. Příslušné orgány vydávajícího členského státu přijmou vhodná opatření k tomu, aby se zajistilo, že žadatel dosud není držitelem platné karty řidiče, a zapíše do karty řidiče osobní údaje podle požadavků uvedených v článku 3a.
5. Doba platnosti karty řidiče nepřekročí dobu pěti let.
6. Platná karta řidiče nesmí být odejmuta nebo nesmí být pozastavena její platnost, ledaže 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 pozastaví platnost karty nebo kartu odejme jiný členský stát, než je vydávající členský stát, vrátí tento členský stát kartu co možná nejdříve orgánům vydávajícího členského státu a toto odejmutí či pozastavení platnosti zdůvodní. Očekává-li se, že vrácení karty potrvá déle než dva týdny, členský stát, který pozastavil její platnost či kartu odejmul, informuje během těchto dvou týdnů vydávající členský stát o důvodech tohoto pozastavení platnosti či odejmutí.



7. Členské státy učiní všechna nezbytná opatření, aby zabránily padělání karet řidiče.
- 7a. Tento článek členskému státu nebrání vydat kartu řidiče řidiči, který má obvyklé bydliště v části území uvedeného členského státu, na něž se nevztahují SEU a SFEU.

## *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 skončila.

## *Článek 23*

### *Prodloužení platnosti karet řidiče*

1. Jestliže si řidič přeje platnost své karty řidiče prodloužit, podá žádost příslušným orgánům členského státu, ve kterém má obvyklé bydliště, nejpozději 15 pracovních dní před skončením platnosti karty.
2. Jestliže se orgány členského státu, ve kterém má řidič obvyklé bydliště, liší od orgánů, které kartu vydaly, a je na nich požadováno prodloužení platnosti karty řidiče, informují orgány, které vydaly starou kartu, o důvodech pro prodloužení její platnosti.

3. V případě žádosti o prodloužení platnosti karty, u níž se blíží datum skončení platnosti, vydá příslušný orgán novou kartu před datem skončení platnosti, jestliže byla 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 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. Ztráta karty řidiče se oznamuje ve formálním prohlášení příslušným orgánům vydávajícího členského státu, který ji vydal, a příslušným orgánům členského státu obvyklého bydliště, pokud se tyto státy 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 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 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, které vydaly.
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 svůj postup 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 platnosti karet řidiče, následující informace o kartách řidiče, včetně karet uvedených v čl. 21 odst. 3a:
  - 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 za využití systému předávání zpráv TACHOnet nebo jiného kompatibilního systému, pokud je možné si prostřednictvím systému pro předávání zpráv TACHOnet vyměňovat elektronické údaje se všemi ostatními členskými státy.
3. Při vydávání, nahrazení či případném prodlužování platnosti 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. Kontrolní pracovníci 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. 40 odst. 3.

#### *Článek 27*

[...]

## KAPITOLA VI

### Používání zařízení

#### Článek 28

##### *Správné používání tachografů*

1. Dopravce a řidiči zajistí správné fungování a náležité používání digitálního tachografu a karty řidiče. Použije-li se analogový tachograf, dopravce a řidič vozidla zajistí jeho správné fungování a náležité používání záznamového listu.
2. Je zakázáno falšovat, zatajovat, odstraňovat nebo ničit údaje zaznamenané na záznamovém listu a uchovávané v tachografu nebo na kartě řidiče nebo na výstupních sestavách vytištěných tachografem. Rovněž je zakázána jakákoli manipulace s tachografem, záznamovým listem nebo kartou řidiče, která může mít za následek falšování údajů nebo vytištěných informací, jejich odstranění nebo zničení. Ve vozidle se nesmí nacházet žádný přístroj umožňující provádět takové manipulace.
3. Vozidla nejsou vybavena více než jedním tachografem s výjimkou vozidel používaných k provozním zkouškám, jak je uvedeno v článku 16.
4. Členské státy zakáží výrobu, šíření, propagaci nebo prodej zařízení sestavených za účelem nezákonné manipulace s tachografy nebo pro tento účel zamýšlených.

## Článek 29

### *Odpovědnost dopravce*

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

Je-li vozidlo vybaveno digitálním tachografem, dopravce a řidič zajistí, aby s ohledem na dobu provozu mohly být v případě kontroly na požádání správně vytištěny údaje podle požadavků uvedených v článku 3a.

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 dotyčných řidičů jim vydá jejich kopie. Dopravce vydá dotyčným řidičům na požádání rovněž kopie stažených údajů z karet řidiče a jejich výtisky v papírové podobě. Záznamové listy, výtisky a stažené údaje se na žádost pověřeného kontrolora předloží nebo vydají.
  - 2a. Dopravce vydá svým řidičům nezbytné pokyny ohledně správného fungování záznamového zařízení, provádí pravidelné kontroly s cílem zajistit, aby jeho řidiči záznamové zařízení správně používali, a neposkytne svým řidičům žádné přímé ani nepřímé pobídky, které by je mohly motivovat k tomu, aby záznamové zařízení zneužívali.

3. Dopravce nese odpovědnost za porušení tohoto nařízení, kterých se dopustí řidiči u něj zaměstnaní. Členské státy však mohou tuto odpovědnost podmínit porušením odstavce 2a tohoto článku a čl. 10 odst. 1 a 2 nařízení č. 561/2006 ze strany dopravce.

### *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 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 zařízení zabudované do vozidla používat, jsou časové úseky uvedené v odst. 5 písm. b) bodě ii), iii) a iv):
  - a) zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelně a bez znečištění listu, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením uvedeným v příloze I; nebo
  - b) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadávání údajů v záznamovém zařízení, je-li vozidlo vybaveno záznamovým zařízením uvedeným v příloze IB;


Členské státy neukládají řidičům povinnost předkládat formuláře dokládající jejich činnost v době, kdy se vzdálili od vozidla.


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 I 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:

- a) zajistí, aby doba zaznamenaná na 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, vyjma řízení ve smyslu čl. 3 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady<sup>11</sup> 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.

<sup>11</sup> Úř. věst. L 80, 23.3.2002, s. 35.



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, jak na začátku první jízdy zaznamenané na listu, tak i v případě změny vozidla rovněž v průběhu používání listu;
  - d) stav počítadla ujetých kilometrů:
    - i) na začátku první jízdy zaznamenané na listu,
    - 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 dalším vozidle;
  - e) čas každé změny vozidla.
7. Řidič zapíše do digitálního tachografu symboly zemí, ve kterých začala a skončila jeho denní pracovní doba. Nicméně členský stát může požadovat na řidičích vozidlech, kteří 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.

Řidiči tyto informace nemusí zaznamenávat, pokud tachograf 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 nebo kartu řidiče k listu rezervnímu použitému jako jeho náhrada.
2. Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje-li správně, je ztracena nebo zcizena, řidič:
  - a) na začátku jízdy vytiskne údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamená:
    - 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 vytiskne informace týkající se časových úseků 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 32

### *Záznamy, které musí mít řidič u sebe*

1. Řídí-li řidič vozidlo vybavené analogovým tachografem, je schopen kdykoliv na žádost kontrolora předložit:
  - i) záznamové listy pro daný den a listy použité řidičem v předcházejících 28 dnech;
  - ii) kartu řidiče, pokud je jejím držitelem, a
  - iii) 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.
  
2. Řídí-li řidič vozidlo vybavené digitálním tachografem, je schopen kdykoliv na žádost 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 bodu ii), během kterého řídil vozidlo vybavené analogovým tachografem.
  
3. Pověřený kontrolor může zkontrolovat dodržování nařízení (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listů, zobrazených, vytištěných nebo stažených údajů, které byly pořízeny tachografem, nebo kartou řidiče, nebo není-li to možné, analýzou jakéhokoli jiného podkladového dokumentu, který zdůvodňuje 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 tachografu, 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 tachograf neschopný provozu 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 ke kartě řidiče.

## KAPITOLA VII

### Ochrana údajů, prosazování a sankce

#### Článek 34

##### *Ochrana osobních 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 561/2006, 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 tachografu s harmonizovaným rozhraním podle článku 6;
  - elektronickou výměnou informací o kartách řidičů podle článku 26;
  - uchováváním záznamů dopravci podle článku 29.
3. Digitální tachograf je zkonstruován takovým způsobem, aby bylo zajištěno soukromí. Zpracují se pouze údaje nezbytné pro účely zpracování.
4. Vlastníci vozidel, dopravci nebo jakýkoli další dotčený subjekt případně dodržují příslušná ustanovení o ochraně osobních údajů.

## Článek 35

### *Odborná příprava kontrolních pracovníků*

1. Členské státy zajistí, aby kontrolní pracovníci byli řádně proškoleni pro účely analýzy zaznamenaných údajů a kontroly tachografu s cílem dosáhnout účinné a harmonizované kontroly a prosazování.
2. Členské státy informují Komisi o požadavcích na odbornou přípravu svých kontrolních pracovníků do 6 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení.
3. Komise přijme opatření, jejichž prostřednictvím blíže stanoví obsah počáteční a průběžné odborné přípravy kontrolních pracovníků, mimo jiné i ohledně metod pro cílené kontroly a odhalování manipulačních přístrojů a podvodů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 40 odst. 3.

## 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, druhů postupů zmanipulování a sankcí uložených za tato porušení.

## *Článek 37*

### *Sankce*

1. Členské státy stanoví v souladu se svým vnitrostátním ústavním rámcem pravidla týkající se sankcí za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce jsou účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jsou v souladu s kategoriemi porušení vymezenými ve směrnici 2006/22/ES.
2. [...]
3. [...]
4. Členské státy tato opatření a pravidla týkající se sankcí oznámí Komisi do [datum použitelnosti tohoto nařízení]. Rovněž Komisi informují o veškerých následných změnách těchto opatření.

## *Článek 38*

[...]

## *Článek 39*

[...]

## KAPITOLA VIII

### Závěrečná ustanovení

#### *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.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Má-li být stanovisko výboru získáno písemným postupem, je tento postup ukončen bez výsledku, pokud tak 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 tachografu mezi odborníky členských států, členy výboru uvedeného v článku 40 a odborníky ze třetích zemí, které používají tachograf v rámci Evropské dohody o práci posádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).
2. Členské státy by měly do fóra pro tachografy jmenovat v úloze odborníků odborníky, kteří jsou členy výboru uvedeného v článku 40.
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, nejpozději do třiceti dnů od jejich přijetí a poprvé 12 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost.

## *Článek 43*

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

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

## *Článek 44*

### *Přechodná ustanovení*

Pokud nebudou prováděcí akty uvedené v tomto nařízení přijaty tak, aby mohly být uplatněny v době použitelnosti tohoto nařízení, i nadále se na přechodném základě uplatňují ustanovení nařízení č. 3821/85, včetně ustanovení příloh, a to až dne použitelnosti prováděcích aktů uvedených v tomto nařízení.

## *Článek 45*

### *Zrušení*

Nařízení č. 3821/85 se zrušuje. Odkazy na zrušené nařízení se považují za odkazy na toto nařízení. Veškerá opatření přijatá na základě nařízení č. 3821/85 zůstávají v platnosti.

## *Článek 46*

### *Vstup v platnost*

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

S výhradou přechodných ustanovení v článku 44 se použije s účinkem od dvou let od vstupu v platnost, s výjimkou ustanovení článků 19, 30 a 43 tohoto nařízení, která se použijí 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 / předsedkyně*