



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 19.7.2011
KOM(2011) 451 v konečnom znení
2011/0196 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení
v cestnej doprave a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006**

(Text s významom pre EHP)

{SEK(2011) 947 v konečnom znení}
{SEK(2011) 948 v konečnom znení}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Dôvody a ciele

Tachografy hrajú kľúčovú úlohu v kontrole dodržiavania pravidiel o dobe jazdy a dobách odpočinku profesionálnych vodičov cestnej dopravy. Prispievajú k zvyšovaniu bezpečnosti cestnej dopravy, pracovným podmienkam vodičov a k spravodlivej hospodárskej súťaži medzi podnikmi cestnej dopravy. Nákladovo efektívne tachografy sú jedným z kľúčových prvkov stratégie Komisie s cieľom ďalej integrovať trh cestnej nákladnej dopravy a urobiť cestnú dopravu bezpečnejšou, efektívnejšou a konkurencieschopnou, ako je to uvedené v bielej knihe o doprave z 28. marca 2011¹.

EÚ upravovala inštaláciu a používanie tachografu od roku 1970. Súčasným platným právnym predpisom pre záznamové zariadenie je nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave². Nariadením Rady sa stanovujú technické normy, pravidlá používania, typové schvaľovanie, inštaláciu a kontrolu tachografov. Vytvára celý rad právnych povinností pre výrobcov, orgány, ale tiež pre dopravných prevádzkovateľov a vodičov. Toto nariadenie sa už komitologickým postupom desaťkrát prispôbilo technickému pokroku.

V súčasnosti približne 900 000 dopravných podnikov a 6 miliónov vodičov používa dva typy tachografu. Okrem digitálneho tachografu zavedeného vo vozidlách registrovaných po 1. máji 2006 sa od roku 1985 používal analógový tachograf, ktorý sa ešte stále používa v starších vozidlách.

Pripojený návrh je zameraný na zmenu a doplnenie nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 s cieľom zlepšiť systém tachografov. Sprievodným dokumentom k tomuto návrhu je oznámenie, ktoré sa súčasne zasiela Európskemu parlamentu a Rade, a v ktorom sa uvádzajú ďalšie činnosti potrebné na to, aby opatrenia pripojeného návrhu boli plne efektívne, alebo aby ich dopĺňali.

1.2. Posudzovaný problém

Zistilo sa, že značný podiel vozidiel kontrolovaných štátnou políciou alebo úradnými osobami zabezpečujúcimi dodržiavanie predpisov porušuje pravidlá v sociálnej oblasti. U zhruba jednej štvrtiny z nich sa zistilo porušenie pravidiel o tachografe. Niekoľko tisíc ťažkých úžitkových vozidiel jazdí v každej dobe po transeurópskej sieti so zmanipulovaným tachografom alebo neplatnou kartou. Možno usudzovať, že také nedodržiavanie povinností týkajúcich sa minimálnej doby odpočinku a z toho vyplývajúca únava vodičov spôsobujú kvôli nehodám zvýšené náklady pre spoločnosť vo výške 2,8 miliárd EUR za rok. Poskytuje sa tak aj nenáležitá konkurenčná výhoda pre tých, ktorí porušujú právo, s negatívnym vplyvom na fungovanie vnútorného trhu a závažnými dôsledkami na zdravie vodičov.

Okrem toho existuje priestor na ďalšie zlepšenie spôsobu, akým (digitálny) tachograf pomáha práci vodičov a podporuje efektívnosť dopravy. Aj keď zavedenie digitálneho tachografu už

¹ KOM(2011) 144 v konečnom znení.

² Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

podstatne znížilo administratívnu záťaž pre rôzne zainteresované strany, ročné náklady súladu odhadované približne na 2,7 miliardy EUR sú ešte stále príliš vysoké.

Návrh je preto zameraný na uplatňovanie predpisov v sociálnej oblasti a zníženie nadbytočnej administratívnej záťaže spracovaním technických aspektov tachografu a zvýšením efektívnosti.

1.3. Súlad s inými politikami a cieľmi EÚ

Návrh zapadá do politiky oznámenej Komisiou v Bielej knihe „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“³. Je výslovne uvedená ako súčasť iniciatívy 6 týkajúcej sa cestnej nákladnej dopravy.⁴

Návrh tiež prispieva k vykonávaniu akčného plánu inteligentných dopravných systémov (ITS)⁵ a smernice 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy.⁶

Návrh zohľadňuje tiež Chartu základných práv Európskej únie, najmä právo na rešpektovanie súkromného a rodinného života (článok 7), právo na ochranu osobných údajov (článok 8), slobodu podnikania (článok 16) a zásady zákonnosti a primeranosti trestných činov a trestov (článok 49) a právo nebyť stíhaný alebo potrestaný v trestnom konaní dvakrát za ten istý trestný čin (článok 50).

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

2.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Komisia uskutočnila verejnú konzultáciu so zainteresovanými stranami od decembra 2009 do marca 2010. S ohľadom na technickú povahu problému bola účasť pomerne veľká: od rôznych zainteresovaných strán bolo získaných 73 príspevkov prevažne vysokej kvality.

Väčšina zainteresovaných strán chcela zdokonalený digitálny tachograf, ale nie tachograf nahradený nejakým odlišným typom záznamového zariadenia. Takmer všetky zainteresované strany zastávali stanovisko, že pre záznamové zariadenie sú potrebné harmonizované kritéria na úrovni EÚ. Proces typového schvaľovania pre tachograf sa považoval za uspokojujúci. Takmer všetky zainteresované strany tiež uviedli, že úroveň zabezpečenia by mala byť zachovaná alebo ešte zvýšená. V posúdení vplyvu boli vyjadrené a následne skúmané rôzne myšlienky s cieľom znížiť náklady na záznamové zariadenie a/alebo lepšie ho využívať – ako napríklad spojenie karty vodiča s vodičským preukazom.

³ KOM(2011) 0144 v konečnom znení.

⁴ Pozri oddiel 1.1 „Jednotný európsky dopravný priestor“ v prílohe I k Bielej knihe, KOM(2011) 0144 v konečnom znení.

⁵ Oznámenie Komisie: Akčný plán zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe [KOM(2008) 886], akčná oblasť 4.

⁶ Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1–13.

2.2. Získavanie a využívanie expertízy

Komisia bola v neustálom styku s členskými štátmi a zainteresovanými stranami prostredníctvom výboru zriadeného nariadením Rady (EHS) č. 3821/85 pre všetky otázky týkajúce sa záznamového zariadenia. Výbor zasadá spravidla raz ročne. Hlavné zainteresované strany sa zúčastňujú vo výbore ako pozorovatelia. Zahŕňajú kontrolné a policajné organizácie, ak aj výrobcov. Komisia prijala okrem toho niekoľko iniciatív s cieľom poskytnúť podkladové informácie pre návrh.

Komisia spolufinancovala rozsiahlu konzultáciu, ktorá trvala dva roky a spojila hlavné zainteresované strany.⁷

Spoločné výskumné centrum (JRC) posúdilo súčasnú zraniteľnosť a overiteľnosť digitálneho tachografu. Podalo tiež Komisii správu o technických scenároch pre ďalší rozvoj digitálneho tachografu.

Konzultácie s Výborom pre sociálny dialóg v odvetví cestnej dopravy sa uskutočnili 26. mája 2010. Európski sociálni partneri 8. júla 2010 súhlasili so spoločným vyhlásením o preskúmaní nariadenia týkajúceho sa digitálneho tachografu, čo bolo zohľadnené pri príprave tohto návrhu.⁸

S cieľom vypracovať posúdenie vplyvu externý dodávateľ zriadil skupinu expertov zloženú zo zástupcov združení cestnej dopravy, zväzov cestnej dopravy, orgánov na presadzovanie práva a typové schvaľovanie, orgánov vydávajúcich karty, výrobcov vozidiel a výrobcov tachografov. Skupina expertov posúdila dokumenty vypracované dodávateľom a zúčastnila sa na seminári, na ktorom bol preskúmaný a prerokovaný návrh konečnej správy dodávateľa.

2.3. Posúdenie vplyvu

Konzultácie so zainteresovanými stranami a správy expertov o problematike umožnili Komisii určiť široký súbor jednotlivých opatrení vhodných na riešenie zistených problémov. Po nich nasledovala predbežná kontrola možných opatrení.

Potom boli zostavené balíky politických opatrení, ktoré poskytujú životaschopné politické alternatívy na dosiahnutie cieľov. Balíky politických opatrení boli potrebné, lebo pokiaľ ide o bezpečnosť, závisí dôveryhodnosť systému od bezpečnosti jeho mnohých prvkov; a pretože sú potrebné rôzne legislatívne postupy (komitológia verzus spolurozhodovanie). Balíky politických opatrení možno zhrnúť takto:

Balík politických opatrení 1 (PP1) je technický balík zameraný jednoducho na zdokonalenie súčasného zariadenia tachografu a zahŕňa tieto opatrenia:

- Plomby vyššej kvality.
- Lepšie rozhranie s užívateľmi.
- Bezpečnejšia technológia kódovania.

⁷ Štúdia SMART.

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

Balík politických opatrení 2 (PP2) je taktiež balík technických opatrení, ktorý by však podstatne rozšíril funkcie digitálneho tachografu, čo by mohlo viesť k novému typu digitálnych tachografov.

- Zdokonalené funkcie tachografov (automatické a manuálne zaznamenávanie).
- Bezdrôtová komunikácia pre cestné kontroly.
- Harmonizované rozhranie s ostatnými aplikáciami ITS.

Balík politických opatrení 3 (PP3) zahŕňa iba netechnické opatrenia.

- Spoľahlivejšie dielne.
- Sťaženie podvodu s kartou vodiča.
- Lepšia odborná príprava kontrolných úradníkov.
- Minimálny stupeň harmonizácie sankcií.
- Modernizované pravidlá používania.

Balík politických opatrení 4 (PP4) je kombinácia technických opatrení a opatrení na zlepšenie systému (PP2 + PP3).

Z hľadiska efektívnosti je balík PP4 zďaleka najatraktívnejší, lebo poskytuje vysokú potenciálnu úroveň dosiahnutia dvoch konkrétnych cieľov. Analýza koherencie však ukazuje, že PP4 predstavuje tiež najvyššie kompromisy medzi kladnými hospodárskymi a sociálnymi účinkami na jednej strane a vplyvom na rozpočet verejných orgánov na druhej strane. Z hľadiska koherencie sa PP1 radí najvyššie. A napokon balík PP4 je taktiež najdrahší, pokiaľ ide o potrebné investície, zatiaľ čo balík PP1 je najlacnejší a najjednoduchší na realizáciu, lebo sa môže prijať bez toho, aby prechádzal bežným legislatívnym postupom.

S prihliadnutím na všetky tieto aspekty a keďže neexistuje úplná analýza nákladov a výnosov, sa zdá, že pozitívne účinky balíka PP4 značne prevažujú jeho náklady. Potenciál zníženia administratívnej záťaže PP4 však dosahuje 515,5 miliónov EUR, čo značne prekračuje celkové náklady na jeho úplné zavedenie. Uskutočnená analýza preto odporúča balík politických opatrení 4 ako najlepšie riešenie.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Zhrnutie navrhovaných opatrení

Navrhovaným nariadením sa zavedú tieto hlavné zmeny:

- Diaľková komunikácia z tachografu na kontrolné účely (článok 5 budúceho nariadenia o tachografoch): toto opatrenie poskytne kontrolným orgánom určité základné údaje o súlade pred zastavením vozidla na cestnú kontrolu. Vyhovujúce podniky sa vyhnú nepotrebným cestným kontrolám a mohli by mať tak výhodu z ďalšieho zníženia administratívnej záťaže.

- Spojenie funkcií kariet vodiča s vodičským preukazom (článok 27 budúceho nariadenia o tachografoch): keď sa spojí karta vodiča s vodičským preukazom, zvýši sa týmto opatrením bezpečnosť systému, lebo vodiči by boli menej naklonení používať vodičský preukaz za podvodných okolností. Taktiež sa podstatne zníži administratívna záťaž. Toto opatrenie si vyžaduje menšiu úpravu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch. Príslušný návrh sa vypracuje súčasne s týmto nariadením. Komisia ho čo najskôr zašle Európskemu parlamentu a Rade.
- Automatické zaznamenávanie presnej polohy prostredníctvom globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) (článok 4 budúceho nariadenia o tachografoch): týmto ustanovením sa kontrolným orgánom poskytne viac informácií na kontrolu dodržiavania právnych predpisov v sociálnej oblasti. Používanie automatického zaznamenávania pomôže taktiež znížiť administratívnu záťaž.
- Zabezpečenie začlenenia digitálneho tachografu do inteligentných dopravných systémov (ITS) (článok 6 budúceho nariadenia o tachografoch): keď sa zabezpečí harmonizované a štandardizované rozhranie tachografu, ostatné aplikácie ITS budú mať jednoduchší prístup k údajom, ktoré zaznamenáva a vytvára digitálny tachograf.
- Zvýšenie spoľahlivosti dielní (kapitola IV, najmä článok 19 budúceho nariadenia o tachografoch): posilnením právneho rámca na schvaľovanie dielní napríklad pomocou systému pravidelných a neohlásených auditov a zamedzenia konfliktom záujmov sa spoľahlivosť dielní zvýši a riziko podvodov a manipulácií zníži.
- Minimálny stupeň harmonizácie sankcií (článok 37 budúceho nariadenia o tachografoch): minimálna harmonizácia zabezpečuje, že na porušenia pravidiel o tachografoch označené v právnych predpisoch EÚ ako „závažné porušenia“⁹ a „najzávažnejšie porušenia“¹⁰ sa vzťahuje najvyššia kategória pokút predpokladaných vo vnútroštátnych predpisoch.
- Odborná príprava kontrolných úradníkov (článok 35 budúceho nariadenia o tachografoch): v nariadení sa bude od členských štátov požadovať, aby poskytli zodpovedajúcu odbornú prípravu svojim kontrolným úradníkom, ktorí sú zodpovední za kontrolu záznamového zariadenia.
- Rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006¹¹ (článok 2): toto opatrenie na oslobodenie niektorých vozidiel od povinnosti používať tachograf odporúčala skupina nezávislých zainteresovaných strán na vysokej úrovni pre oblasť

⁹ Smernica Komisie 2009/5/ES z 30. januára 2009, ktorou sa mení a dopĺňa príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2009, s. 45–50.

¹⁰ Nariadenie (ES) č. 1071/2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES, Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85, Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

administratívnej záťaže pod predsedníctvom p. Stoibera. Pomôže znížiť administratívnu záťaž pre tie podniky, ktoré sú prevažne malými a strednými podnikmi.

Revízia nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 poskytuje taktiež príležitosť modernizovať a účelovo zamerať texty, napríklad zaistením jasného vymedzenia pojmov (článok 2 budúceho nariadenia o tachografoch), zvýšenia efektívnosti práce expertov zaradením odborníkov z nečlenských krajín EÚ, ktoré používajú digitálny tachograf (článok 41 budúceho nariadenia o tachografoch) a uvedením priameho odkazu na právne predpisy o ochrane údajov (článok 34 budúceho nariadenia o tachografoch).

3.2. Právny základ

Právny základ tohto návrhu je taký istý ako v prípade existujúceho nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85, a to článok 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

3.3. Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, ak návrh nepatrí do výhradnej právomoci Európskej únie.

Ciele návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov z týchto dôvodov. Cestná doprava sa svojím charakterom stáva čím ďalej tým viac nadnárodná. Medzinárodná cestná nákladná doprava sa v roku 2006 podieľala približne na jednej tretine (alebo 612 miliárd tkm) celkovej cestnej nákladnej dopravy v EÚ. Právne predpisy v sociálnej oblasti sú na tomto poli v EÚ harmonizované nariadením (ES) č. 561/2006 a overenie dodržiavania týchto právnych predpisov vyžaduje, aby záznamové zariadenie bolo medzi členskými štátmi interoperabilné. Vzhľadom na zvyšujúci sa nadnárodný charakter cestnej nákladnej dopravy v EÚ a harmonizovaný charakter právnych predpisov v sociálnej oblasti by bolo kontraproduktívne vrátiť úpravu záznamového zariadenia na vnútroštátnu úroveň.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

Celkové ciele návrhu sú zvýšenie efektívnosti a účinnosti systému tachografov. Navrhnuté opatrenia sú primerané na dosiahnutie týchto cieľov, pretože povedú k zníženiu administratívnej záťaže a nákladov na používanie tachografu vodičmi, podnikmi a kontrolnými orgánmi. Nepresahujú rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie cieľov.

3.5. Výber nástrojov

Keďže návrh mení nariadenie, vybraný nástroj je tiež nariadenie. V súčasnej dobe sa navrhuje revidovať iba články nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a nie jeho technické prílohy. Po prijatí tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia bude právny text vrátane jeho príloh konsolidovaný prostredníctvom kodifikačného postupu.

3.6. Európsky hospodársky priestor

Navrhovaný akt sa týka záležitosti EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh si nevyžaduje žiadne dodatočné náklady z rozpočtu EÚ.

5. ZJEDNODUŠENIE

Táto iniciatíva prispieva k dosiahnutiu cieľov zjednodušenia. Spadá do rozsahu pôsobnosti Akčného programu na zníženie administratívnej záťaže v Európskej únii a je pokračovaním návrhov podporených skupinou nezávislých zainteresovaných strán na vysokej úrovni pre oblasť administratívnej záťaže pod predsedníctvom p. Stoibera. Návrh preto umožňuje vnútroštátne oslobodenie niektorých podnikov od povinnosti používať tachograf na vzdialenosť do 100 km, ako to oznámila Komisia vo svojom oznámení „Akčný program na zníženie administratívneho zaťaženia v EÚ – Plány na zníženie zaťaženia v jednotlivých odvetviach a opatrenia na rok 2009“¹².

¹² KOM(2009) 544 v konečnom znení.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹³,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁴,

po konzultácii s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V nariadení Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave¹⁵ sa stanovujú opatrenia týkajúce sa konštrukcie, montáže, používania a testovania záznamového zariadenia. Bolo pri rôznych príležitostiach značne zmenené a doplnené a aby sa zabezpečila väčšia zrozumiteľnosť, jeho hlavné ustanovenia by sa preto mali zjednodušiť a reštrukturalizovať.
- (2) Skúsenosti ukázali, že s cieľom zabezpečiť efektívne uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 3821/85 by sa určité technické prvky a kontrolné postupy mali zdokonaľiť.
- (3) Niektoré vozidlá podliehajú oslobodeniu od ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje

¹³ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁴ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁵ Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8

nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85¹⁶. Aby sa zabezpečila súdržnosť, malo by tiež byť možné oslobodiť tieto vozidlá od pôsobnosti nariadenia (EHS) č. 3821/85.

- (4) S cieľom zabezpečiť súdržnosť medzi rôznymi výnimkami stanovenými v článku 13 nariadenia (ES) č. 561/2006 a znížiť administratívnu záťaž dopravných podnikov pri rešpektovaní cieľov uvedeného nariadenia by sa maximálne prípustné vzdialenosti ustanovené v článku 13 písm. d), f) a p) mali revidovať.
- (5) Zaznamenávanie údajov o polohe uľahčuje krížovú kontrolu dôb jazdy a dôb odpočinku, aby sa zistili odchýlky a podvod. Používanie záznamového zariadenia napojeného na globálny navigačný satelitný systém je vhodný a nákladovo efektívny prostriedok na umožnenie automatického zaznamenávania takýchto údajov, aby sa podporili kontrolní úradníci počas kontrol, a preto by sa malo zaviesť.
- (6) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES z 15. marca 2006 o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a (EHS) č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, a o zrušení smernice Rady 88/599/EHS¹⁷ sa požaduje, aby členské štáty vykonali minimálny počet kontrol na cestách. Diaľková komunikácia medzi záznamovým zariadením a kontrolnými orgánmi na účely cestnej kontroly uľahčuje cielené cestné kontroly a umožňuje znížiť administratívnu záťaž vytváranú náhodnými kontrolami dopravných podnikov, a preto by sa mala zaviesť.
- (7) Inteligentné dopravné systémy (ITS) môžu pomôcť v plnení úloh, pred ktorými stojí európska dopravná politika, ako je zvýšenie objemov cestnej dopravy a jej preťaženie alebo rast spotreby energie. Preto by sa mali zaistiť štandardizované rozhrania v záznamovom zariadení, aby sa zabezpečila interoperabilita s aplikáciami ITS.
- (8) Bezpečnosť záznamového zariadenia a jeho systém je dôležitý na zabezpečenie vytvárania dôveryhodných údajov. Výrobcovia by preto mali navrhovať, skúšať a neustále preskúmať záznamové zariadenie počas jeho celého životného cyklu s cieľom zistiť a zmierniť ohrozenie bezpečnosti a zamedziť mu.
- (9) Skúšky záznamového zariadenia v teréne, ktoré ešte nebolo typovo schválené, umožňujú skúšať zariadenie v reálnych životných situáciách pred jeho širokým zavedením, a tým dávajú možnosť rýchlejších zlepšení. Skúšky v teréne by preto mali byť povolené pod podmienkou, že účasť na nich a dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006 sa efektívne monitoruje a kontroluje.
- (10) Montážne firmy a dielne hrajú dôležitú úlohu v bezpečnosti záznamového zariadenia. Z toho dôvodu je vhodné ustanoviť určité minimálne požiadavky na ich schvaľovanie a audit a zabezpečiť, aby sa zabránilo konfliktu záujmu medzi dielňami a dopravnými podnikmi.

¹⁶ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1.

¹⁷ Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 35.

- (11) S cieľom zabezpečiť efektívnejší dohľad nad kartami vodičov a ich kontrolu a uľahčiť úlohy kontrolných úradníkov by sa mali zriadiť vnútroštátne elektronické registre a zaistiť ich vzájomné prepojenie.
- (12) Keďže výskyt podvodov a zneužitia je v prípade vodičských preukazov menej pravdepodobný ako v prípade kariet vodičov, systém záznamového zariadenia by bol spoľahlivejší a efektívnejší, ak by karty vodičov boli v budúcnosti začlenené do vodičských preukazov. Tento prístup by tiež znížil administratívnu záťaž pre vodičov, ktorí by už nemuseli žiadať o dva rôzne dokumenty a tie potom mať pri sebe. Malo by sa preto počítať s príslušnými zmenami a doplneniami smernice 2006/126/ES.
- (13) Aby sa znížila administratívna záťaž pre vodičov a dopravné podniky, malo by sa vysvetliť, že písomné dôkazy o denných alebo týždenných dobách odpočinku nie sú nutné. Na účely kontroly by sa doby, v ktorých nebola zaznamenaná žiadna činnosť vodiča, mali teda považovať za doby odpočinku.
- (14) Kontrolní úradníci stoja pred trvalými úlohami vyplývajúcimi zo zmien v záznamovom zariadení a nových metód manipulácie. Aby sa zabezpečila efektívnejšia kontrola a zvýšila harmonizácia kontrolných prístupov v celej Únii, mala by sa prijať spoločná metodika pre počítačnú a priebežnú odbornú prípravu kontrolných úradníkov.
- (15) Zaznamenávanie údajov záznamovým zariadením a rozvoj technológií na zaznamenávanie údajov o polohe, diaľková komunikácia a rozhranie s inteligentnými dopravnými systémami budú spojené so spracovaním osobných údajov. Mali by sa uplatňovať právne predpisy Únie o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov, najmä smernica Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov¹⁸ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002 týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií¹⁹.
- (16) S cieľom zabezpečiť spravodlivú súťaž na trhu medzinárodnej cestnej dopravy a dať vodičom a dopravným podnikom jasnú správu by sa mali uvaliť sankcie členských štátov najvyššej kategórie za „veľmi závažné“ porušenia (vymedzené v smernici Komisie 2009/5/ES z 30. januára 2009, ktorou sa mení a dopĺňa príloha III k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2006/22/ES o minimálnych podmienkach vykonávania nariadení Rady (EHS) č. 3820/85 a č. 3821/85 o právnych predpisoch v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy²⁰), bez toho, aby bola dotknutá zásada subsidiarity.
- (17) Úpravami Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave podpísanej v Ženeve 1. júla 1970 vrátane jej šiestich zmien a doplnení, ktorá je uložená u generálneho tajomníka Organizácie spojených národov (Dohoda AETR), sa používanie záznamového zariadenia uvedeného v prílohe IB stalo povinné

¹⁸ Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31–50.

¹⁹ Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37–47.

²⁰ Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2009, s. 45–50.

vo vozidlách registrovaných v susedných tretích krajinách. Keďže týchto krajín sa priamo dotýkajú zmeny záznamového zariadenia zavedené týmto nariadením, mali by sa zapojiť do rozhovorov o technických otázkach. Malo by sa preto zriadiť fórum pre tachografy.

- (18) S cieľom odraziť technický rozvoj by mala byť na Komisiu delegovaná právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o prispôsobenie príloh I, IB a II technickému pokroku, a príloha IB by sa mala doplniť o technické špecifikácie potrebné na automatické zaznamenávanie údajov o polohe, aby sa umožnila diaľková komunikácia a zaistilo rozhranie s inteligentnými dopravnými systémami. Osobitne dôležité je, aby Komisia počas svojej prípravnej práce uskutočňovala primerané konzultácie vrátane konzultácií na úrovni expertov. Komisia by pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov mala zaručiť súbežné, včasné a primerané odoslanie relevantných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (19) Aby sa zabezpečili jednotné podmienky pre vykonávanie tohto nariadenia, pokiaľ ide o skúšky v teréne, elektronickú výmenu informácií na kartách vodičov medzi členskými štátmi a odbornú prípravu kontrolných úradníkov, mali by sa vykonávacie právomoci preniesť na Komisiu. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie²¹.
- (20) Mal by sa použiť konzultačný postup na prijatie postupov, ktoré sa majú dodržať pri vykonávaní skúšok v teréne, a foriem, ktoré sa majú používať na monitorovanie týchto skúšok, ako aj metodík počiatočnej a priebežnej odbornej prípravy kontrolných úradníkov.
- (21) Na prijatie špecifikácií týkajúcich sa elektronickej výmeny informácií na kartách vodičov medzi členskými štátmi by sa mal použiť postup preskúmania.
- (22) Nariadenie (EHS) č. 3821/85 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EHS) č. 3821/85 sa mení a dopĺňa takto:

1) Články 1 až 21 sa nahrádzajú týmito článkami:

²¹ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13–18.

„KAPITOLA I

Princípy a rozsah pôsobnosti

Článok 1 Predmet a zásada

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky na konštrukciu, inštalovanie, používanie a skúšanie záznamového zariadenia používaného v cestnej doprave s cieľom kontrolovať dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006, smernice 2002/15/ES²² a smernice 92/6/EHS²³.

Záznamové zariadenie musí, pokiaľ ide o konštrukciu, inštaláciu, používanie a skúšanie, spĺňať požiadavky tohto nariadenia.

Článok 2 Vymedzenia pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa použijú vymedzenia pojmov ustanovené v článku 4 nariadenia (ES) č. 561/2006.
2. Okrem vymedzení pojmov uvedených v odseku 1 na účely tohto nariadenia:
 - (a) „záznamové zariadenie“ znamená zariadenie určené na inštaláciu do cestných vozidiel s cieľom automatického alebo poloautomatického zobrazovania, zaznamenávania, tlačenia, ukladania a výstupu údajov o pohybe takých vozidiel a o určitých pracovných dobách ich vodičov;
 - (b) „jednotka vozidla“ znamená záznamové zariadenie okrem snímača pohybu a káblov pripojených k snímaču. Jednotka vozidla môže byť buď jedna jednotka, alebo niekoľko jednotiek rozložených vo vozidle, pokiaľ vyhovuje bezpečnostným požiadavkám tohto nariadenia;
 - (c) „snímač pohybu“ znamená časť záznamového zariadenia, ktorá poskytuje signál predstavujúci rýchlosť vozidla a/alebo prejdenú vzdialenosť;
 - (d) „tachografová karta“ znamená inteligentnú kartu určenú na používanie so záznamovým zariadením, ktorá umožňuje určiť záznamovým zariadením funkciu držiteľa karty a prenos a ukladanie údajov;
 - (e) „záznamový list“ znamená list určený na zachytenie a zapamätanie si zaznamenaných údajov, je umiestnený v záznamovom zariadení uvedenom v prílohe I a jeho značkové zariadenie vypíše súvislý záznam informácií, ktoré majú byť zaznamenané;

²² Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35-39

²³ Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 27.

- (f) „karta vodiča“ znamená tachografovú kartu vydanú konkrétnemu vodičovi orgánmi členského štátu, ktorá identifikuje vodiča a umožňuje ukladať údaje o činnosti vodiča;
- (g) „kontrolná karta“ znamená tachografovú kartu, ktorú vnútroštátnemu príslušnému kontrolnému orgánu vydali orgány členského štátu, a ktorá identifikuje kontrolný orgán a voliteľne aj kontrolného úradníka a umožňuje prístup k údajom uchovávaným v dátovej pamäti karty vodiča na účel ich čítania, vytlačenia a/alebo stiahnutia;
- (h) „podniková karta“ znamená tachografovú kartu vydanú orgánmi členského štátu majiteľovi alebo držiteľovi vozidiel vybavených záznamovým zariadením, ktorá identifikuje majiteľa alebo držiteľa a umožňuje zobrazit', stiahnuť a vytlačiť údaje uložené v záznamovom zariadení uzamknutom majiteľom alebo držiteľom;
- (i) „dielenská karta“ znamená tachografovú kartu vydanú orgánmi členského štátu výrobcovi záznamového zariadenia, montážnej firme, výrobcovi vozidla alebo dielni schváleným uvedeným členským štátom, ktorá identifikuje držiteľa karty a umožňuje skúšanie, kalibráciu a/alebo stiahnutie záznamového zariadenia;
- (j) „denná pracovná doba“ znamená dobu pozostávajúcu z doby jazdy, všetkých ostatných dôb práce, dôb pohotovosti, prestávok v práci a dôb odpočinku, ktoré neprekračujú deväť hodín.

Článok 3 *Rozsah pôsobnosti*

1. Záznamové zariadenie sa inštaluje a použije vo vozidlách evidovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú osobnú a nákladnú dopravu spadajúcu do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006.
2. Členské štáty môžu vyňať vozidlá uvedené v článku 13 ods. 1 a ods. 3 nariadenia (ES) č. 561/2006 z rozsahu uplatňovania tohto nariadenia.
3. Členské štáty môžu po povolení Komisie vyňať z rozsahu uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné činnosti uvedené v článku 14 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006.

Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné činnosti uvedené v článku 14 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006; budú o tom neodkladne informovať Komisiu.
4. V prípade prevádzkovateľov vnútroštátnej dopravy môžu členské štáty žiadať inštaláciu a používanie záznamových zariadení v súlade s týmto nariadením v akomkoľvek vozidle, pre ktoré sa inštalácia a používanie podľa odseku 1 nevyžaduje.

KAPITOLA II

Inteligentné záznamové zariadenie

Článok 4

Zaznamenávanie údajov o polohe

Musia sa zaznamenávať údaje o polohe, aby bolo možné určiť miesto začatia a ukončenia dennej pracovnej doby. Na tento účel vozidlá uvádzané do prevádzky po prvýkrát musia byť do [48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] vybavené záznamovým zariadením napojeným na globálny navigačný satelitný systém (GNSS).

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 39 týkajúce sa doplnenia prílohy IB o podrobné technické špecifikácie potrebné na to, aby bolo možné spracúvať údaje o polohe získané záznamovým zariadením z GNSS.

Článok 5

Diaľková komunikácia na kontrolné účely

1. Na účel uľahčenia cielených cestných kontrol vykonávaných príslušnými kontrolnými orgánmi musí záznamové zariadenie inštalované vo vozidlách uvádzaných do prevádzky po prvýkrát byť do [48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] počas pohybu vozidla schopné komunikovať s príslušnými orgánmi.
2. Komunikácia sa nadviaže so záznamovým zariadením, iba keď to vyžaduje zariadenie kontrolných orgánov. Musí byť bezpečná, aby sa zaistila celistvosť a overenie údajov záznamového zariadenia a kontrolného zariadenia.
3. Výmena údajov počas komunikácie sa obmedzí na údaje nevyhnutné na účel cielených cestných kontrol. Údaje o totožnosti vodiča, činnostiach vodiča a rýchlosti sa neoznamujú.
4. Výmena údajov sa použije výlučne na účel kontroly dodržiavania tohto nariadenia a nariadenia (ES) č. 561/2006. Údaje sa neposkytnú žiadnym subjektom okrem kontrolných orgánov.
5. Kontrolné orgány môžu ukladať údaje len počas trvania cestnej kontroly a údaje sa vymažú najneskôr dve hodiny po ukončení cestnej kontroly.
6. Majiteľ alebo držiteľ vozidla je zodpovedný za informovanie vodiča o možnosti diaľkovej komunikácie.
7. Príslušný kontrolný orgán môže na základe výmeny údajov rozhodnúť o vykonaní kontroly na vozidle a záznamovom zariadení.
8. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 39 týkajúce sa doplnenia prílohy IB o podrobné technické špecifikácie potrebné na umožnenie

diaľkovej komunikácie medzi záznamovým zariadením a príslušnými kontrolnými orgánmi podľa ustanovení tohto článku.

Článok 6 *Inteligentné dopravné systémy*

1. Záznamové zariadenie uvedené v prílohe IB musí byť interoperabilné s aplikáciami inteligentných dopravných systémov vymedzených v článku 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy²⁴.
2. Na účel odseku 1 vozidlá uvádzané do prevádzky po prvýkrát musia byť do [48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia] vybavené záznamovým zariadením s harmonizovaným rozhraním, ktoré umožní používanie zaznamenaných alebo vytvorených údajov pre aplikácie inteligentných dopravných systémov.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 39 týkajúce sa doplnenia prílohy IB o špecifikácie rozhrania, prístupových práv a zoznamu údajov, ku ktorým je možný prístup.

KAPITOLA III

Typové schválenie

Článok 7 *Žiadosti*

1. Výrobcovia alebo ich zástupcovia predložia žiadosť o typové schválenie EÚ jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty orgánom pre typové schvaľovanie, ktoré na tento účel určil každý členský štát.
2. Členské štáty oznámia Komisii názvy a kontaktné údaje orgánov určených podľa odseku 1. Komisia uverejňuje zoznam určených orgánov pre typové schvaľovanie na svojej internetovej stránke.
3. K žiadosti o typové schválenie sa priložia príslušné špecifikácie a osvedčenia uvedené v časti VIII prílohy IB k tomuto nariadeniu. Komisia vymenuje nezávislých hodnotiteľov, ktorí vydávajú bezpečnostné osvedčenie.
4. Žiadna žiadosť týkajúca sa akéhokoľvek typu jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty nemôže byť predložená viac ako jednému členskému štátu.

²⁴ Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, p. 1.

Článok 8
Udelenie typového schválenia

Členský štát udelí typové schválenie EÚ komponentu každému typu jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty, ktorý zodpovedá požiadavkám stanoveným v prílohe I alebo IB, za predpokladu, že členský štát je schopný kontrolovať zhodnosť výrobných modelov so schváleným typom.

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

Článok 9
Značka typového schválenia

Členské štáty vydajú žiadateľovi značku typového schválenia EÚ, ktorá zodpovedá vzoru v prílohe II, pre každý typ jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty, ktorý schválili podľa článku 8.

Článok 10
Schválenie alebo zamietnutie

Príslušné orgány členského štátu, ktorým sa predložila žiadosť o typové schválenie, pošlú v priebehu 1 mesiaca od schválenia každého typu jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty orgánom iných členských štátov kópiu schvaľovacieho osvedčenia spolu s kópiami relevantných špecifikácií.

Ak kompetentné orgány neschvália žiadosť o typové schválenie, oznámia orgánom iných členských štátov, že schválenie bolo zamietnuté a oznámia dôvody svojho rozhodnutia.

Článok 11
Zhoda zariadenia s typovým schválením

1. Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie EÚ uvedené v článku 8, zistí, že určité jednotky vozidla, snímače pohybu, záznamové listy alebo tachografové karty, ktoré majú značku typového schválenia EÚ, ktorú vydal, nevyhovujú prototypu, ktorý bol schválený, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie zhody výrobných modelov so schváleným prototypom. Prijaté opatrenia sa v prípade potreby môžu rozšíriť až na odobratie typového schválenia EÚ.
2. Členský štát, ktorý udelil typové schválenie EÚ, odoberie toto schválenie, ak jednotka vozidla, snímač pohybu, záznamový list alebo tachografová karta, ktoré schválil, nie sú v súlade s týmto nariadením, alebo vykazujú pri používaní nejakú všeobecnú chybu, ktorá spôsobuje, že nie sú vhodné na účel, na ktorý boli určené.
3. Ak členský štát, ktorý udelil typové schválenie EÚ, je iným členským štátom upozornený na jeden z prípadov uvedených v odsekoch 1 a 2, po porade s druhým členským štátom prijme podľa odseku 5 opatrenia stanovené v týchto odsekoch.

4. Členský štát, ktorý zistí, že nastal jeden z prípadov uvedených v odseku 2, môže až do ďalšieho oznámenia zakázať uviesť na trh a prevádzkovať jednotku vozidla, snímač pohybu, záznamové listy alebo tachografové karty. To isté sa použije v prípadoch uvedených v odseku 1 v súvislosti s jednotkami vozidla, snímačmi pohybu, záznamovými listami alebo tachografovými kartami, ktoré boli oslobodené od úvodného overovania EÚ, ak výrobca po náležitom upozornení neuvedie zariadenie do súladu so schváleným modelom alebo s požiadavkami tohto nariadenia.

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

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

Ak rozhovory medzi členskými štátmi nedospeli k dohode do štyroch mesiacov od termínu oznámenia uvedeného v odseku 3 vyššie, Komisia po porade s expertmi zo všetkých členských štátov a po zvážení všetkých relevantných faktorov, napr. ekonomických a technických, prijme do šiestich mesiacov od uplynutia tohto štvormesačného obdobia rozhodnutie, ktoré oznámi dotknutým členským štátom a súčasne aj ostatným členským štátom. Komisia v každom prípade ustanoví lehotu pre vykonanie svojho rozhodnutia.

Článok 12

Schválenie záznamových listov

1. Žiadateľ o EÚ typové schválenie na modelový záznamový list uvedie vo svojej žiadosti typ alebo typy záznamového zariadenia uvedeného v prílohe I, pre ktoré je tento list navrhovaný na používanie, a poskytne vhodné zariadenie takého typu alebo typov s cieľom testovať tento list.
2. Príslušné orgány každého členského štátu označia na schvaľovacom osvedčení pre modelový záznamový list typ alebo typy záznamového zariadenia uvedeného v prílohe I, na ktorých sa tento modelový list môže používať.

Článok 13

Odôvodnenie rozhodnutí o zamietnutí

V súlade s týmto nariadením musia všetky rozhodnutia o odmietnutí alebo odobratí typového schválenia jednotky vozidla, snímača pohybu, modelového záznamového listu alebo tachografovej karty podrobne špecifikovať dôvody, na ktorých sú založené. Rozhodnutie sa oznámi dotknutej strane, ktorá bude súčasne informovaná o opravných prostriedkoch pre ňu

použiteľných podľa právnych predpisov členských štátov a lehôt na uplatnenie týchto opravných prostriedkov.

Článok 14

Uznávanie typovo schváleného záznamového zariadenia

Žiadny členský štát nesmie odmietnuť registráciu akéhokoľvek vozidla vybaveného záznamovým zariadením, alebo zakázať uviesť do prevádzky, alebo používať toto vozidlo z dôvodu, že je vybavené takýmto zariadením, ak toto zariadenie má značku typového schválenia EÚ uvedenú v článku 9 a inštalačný štítok uvedený v článku 17 ods. 4.

Článok 15

Bezpečnosť

1. Výrobcovia navrhnu, vyskúšajú a preskúmajú jednotky vozidla, snímače pohybu a tachografové karty uvedené do prevádzky, aby sa zistila zraniteľnosť vo všetkých fázach životného cyklu výrobku a aby sa zamedzilo jej prípadnému využitiu, alebo aby sa jej prípadné využitie znížilo.
2. Na tento účel výrobcovia predložia príslušnú dokumentáciu nezávislému hodnotiteľovi uvedenému v článku 7 ods. 3 na analýzu zraniteľnosti.
3. Nezávislí hodnotitelia vykonajú na jednotkách vozidiel, snímačoch pohybu a tachografových kartách skúšky na prienik s cieľom potvrdiť, že jednotlivé osoby, ktoré majú znalosti verejne prístupných informácií, nemôžu využiť známu zraniteľnosť.

Článok 16

Skúšky v teréne

1. Členské štáty môžu povoliť skúšky záznamového zariadenia v teréne, ktoré ešte nebolo typovo schválené. Členské štáty si vzájomne uznajú povolenia na skúšky v teréne udelené jedným členským štátom.
2. Vodiči a dopravné podniky, ktoré sa zúčastňujú na skúške v teréne, musia dodržať požiadavky nariadenia (ES) č. 561/2006. S cieľom preukázať dodržiavanie vodič dodrží postup stanovený v článku 31 ods. 2.
3. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom stanoviť postupy, ktoré sa majú dodržať pre vykonávanie skúšok v teréne a formy, ktoré sa majú použiť, aby sa tieto skúšky v teréne monitorovali. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s poradenským postupom uvedeným v článku 40 ods. 2.

KAPITOLA IV

Inštalovanie a kontrola

Článok 17

Inštalovanie a oprava

1. Záznamové zariadenie môžu inštalovať alebo opravovať len montážne firmy alebo dielne schválené na tento účel príslušnými orgánmi členských štátov v súlade s článkom 19.
2. Montážne firmy a dielne zaplombujú záznamové zariadenie, ak si overili, že funguje správne a že žiadne manipulačné zariadenie nemôže neoprávnene zasiahnuť alebo zmeniť zaznamenávané údaje.
3. Schválená montážna firma alebo dielňa dá na plomby, ktoré pripevňuje, špeciálnu značku a okrem toho v prípade záznamového zariadenia uvedeného v prílohe IB vloží elektronické bezpečnostné údaje, na základe ktorých sa vykonávajú overovacie kontroly. Príslušné orgány každého členského štátu vedú register značiek a použitých elektronických bezpečnostných údajov a kariet vydaných schváleným dielňam a montážnym firmám.
4. Na účely potvrdenia, že inštalovanie záznamového zariadenia prebehlo v súlade s požiadavkami tohto nariadenia, bude použitý inštalčný štítok pripevnený podľa ustanovení príloh I a IB.
5. Plombu môžu odstrániť len montážne firmy alebo dielne schválené príslušnými orgánmi podľa odseku 1 alebo kontrolní úradníci, alebo sa môže odstrániť za okolností uvedených v prílohe I časti V bode 4 alebo v prílohe IB časti V bode 3.

Článok 18

Kontroly záznamového zariadenia

Záznamové zariadenie podlieha pravidelným kontrolám vykonávaným schválenými dielňami. Pravidelná kontrola sa vykonáva najmenej každé dva roky.

Dielne vypracujú správu z kontroly v prípade, že sa nezrovnalosti vo fungovaní záznamového zariadenia museli napraviť, či už je kontrola súčasťou pravidelnej kontroly, alebo sa vykonáva na výslovnú žiadosť príslušného vnútroštátneho orgánu. Dielne vedú zoznam všetkých spracovaných správ z kontrol.

Dielňa uchováva správy z kontrol najmenej po dobu dvoch rokov od ich spracovania. Na žiadosť príslušného orgánu sprístupnia dielne správy z kontrol a protokoly o kalibrácii vykonaných za toto obdobie.

Článok 19
Schválenie montážnych firiem a dielní

1. Členské štáty schvaľujú, pravidelne kontrolujú a certifikujú montážne firmy a dielne, ktoré môžu vykonávať inštalácie, overenia, kontroly a opravy záznamového zariadenia.
2. Členské štáty zabezpečia, aby montážne firmy a dielne boli odborne spôsobilé a spoľahlivé. Na ten účel vytvoria a uverejnia súbor jasných vnútroštátnych postupov a zabezpečia splnenie týchto minimálnych kritérií:
 - (a) pracovníci sú náležite vyškolení;
 - (b) zariadenie potrebné na vykonanie príslušných skúšok a plnenie úloh je k dispozícii;
 - (c) montážne firmy a dielne majú dobrú povesť.
3. Audity schválených montážnych firiem a dielní sa vykonávajú takto:
 - (a) Schválené montážne firmy alebo dielne podliehajú každý rok auditu postupov uplatňovaných dielňou, keď manipulujú so záznamovým zariadením. Audit sa zameria najmä na prijaté bezpečnostné opatrenia a zaobchádzanie s dielenskými kartami.
 - (b) Konajú sa tiež neohlásené technické audity schválených montážnych firiem alebo dielní s cieľom kontroly vykonaných kalibrácií a inštalácií. Tieto kontroly sa musia týkať najmenej 10 % schválených dielní za rok.
4. Členské štáty prijímú príslušné opatrenia na zamedzenie konfliktom záujmov medzi montážnymi firmami alebo dielňami a podnikmi cestnej dopravy. Dopravný podnik nemôže inštalovať a kalibrovať záznamové zariadenia na vlastných vozidlách najmä v prípade, ak pracuje tiež ako schválená montážna firma alebo dielňa.
5. Príslušné orgány členských štátov pošlú Komisii zoznamy schválených montážnych firiem a dielní a im vydaných kariet, ako aj kópie značiek a potrebné informácie týkajúce sa použitých elektronických bezpečnostných údajov. Komisia uverejňuje zoznam schválených montážnych firiem a dielní na svojej internetovej stránke.
6. Členské štáty buď dočasne, alebo natrvalo, odoberú schválenie montážnym firmám a dielňam, ktoré neplnia povinnosti podľa tohto nariadenia.

Článok 20
Dielenské karty

1. Doba platnosti dielenských kariet nesmie presiahnuť jeden rok.
2. Ak dielenská karta, ktorá sa má obnoviť, je poškodená, nefunkčná, stratená alebo odcudzená, orgán vydá náhradnú kartu do piatich pracovných dní od obdržania podrobne zdôvodnenej žiadosti. Orgán vydávajúci kartu vedie zoznam stratených, odcudzených alebo chybných kariet.

3. Ak členský štát odoberie schválenie montážnej firme alebo dielni podľa ustanovení článku 19, odoberie tiež dielenské karty, ktoré im boli vydané.
4. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabránenie falšovania dielenských kariet distribuovaných schváleným montážnym firmám a dielňam.

KAPITOLA V

Karty vodičov

Článok 21

Vydávanie kariet vodičov

1. Kartu vodiča vydá na jeho žiadosť príslušný orgán členského štátu, v ktorom má vodič svoje zvyčajné bydlisko. Karta vodiča bude vydaná do jedného mesiaca od obdržania žiadosti kompetentným orgánom.
2. Na účely tohto článku „zvyčajné bydlisko“ znamená miesto, kde osoba zvyčajne žije minimálne 185 dní v kalendárnom roku, pretože je k tomuto miestu osobne a pracovne viazaná, alebo v prípade, že nie je pracovne viazaná, má k tomuto miestu, kde žije, úzke osobné väzby; avšak za zvyčajné bydlisko osoby, ktorá je pracovne viazaná na inom mieste, než je miesto, ku ktorému je viazaná osobne, a ktorá v dôsledku toho býva postupne na rôznych miestach situovaných v dvoch alebo viacerých členských štátoch, sa považuje miesto, ku ktorému je osobne viazaná, za predpokladu, že sa na takéto miesto pravidelne vracia. Táto posledná podmienka sa nevyžaduje vtedy, keď osoba žije v členskom štáte preto, lebo vykonáva svoje úlohy, ktorých doba trvania je pevne určená.
3. Vodiči podajú akýmkoľvek vhodnými prostriedkami, ako je občiansky preukaz alebo iný platný doklad, dôkaz o mieste svojho zvyčajného bydliska. Príslušné orgány členského štátu vydávajúceho kartu vodiča môžu požadovať akékoľvek ďalšie informácie alebo dôkazy, ak majú pochybnosti o platnosti dôkazov týkajúcich sa zvyčajného bydliska, alebo ak je to potrebné na účely určitých špecifických kontrol.
4. Príslušné orgány vydávajúceho členského štátu prijímú príslušné opatrenia, aby sa uistili, že žiadateľ už nevlastní platnú kartu vodiča a kartu vodiča opatria osobnými údajmi vodiča podľa ustanovení prílohy IB.
5. Na administratívne účely nesmie byť platnosť karty vodiča dlhšia než päť rokov.
6. Platná karta vodiča nesmie byť odobratá alebo jej platnosť pozastavená, pokiaľ príslušný orgán členského štátu nezistí, že karta bola sfalšovaná, alebo že kartu používa vodič, ktorý nie je jej držiteľom, alebo že vlastnená karta bola získaná na základe falošných tvrdení a/alebo falošných dokumentov. Ak také opatrenia týkajúce sa pozastavenia platnosti alebo odobratia karty prijme iný členský štát, než je štát, v ktorom bola karta vydaná, vráti kartu orgánom členského štátu, ktorý ju vydal, a vrátenie zdôvodní.

7. Karty vodiča sa vydajú len žiadateľom, ktorí podliehajú ustanoveniam nariadenia (ES) č. 561/2006.
8. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia na zabránenie falšovania kariet vodiča.

Článok 22 Používanie kariet vodičov

1. Karta vodiča je osobná.
2. Vodič nemôže byť držiteľom viac ako jednej platnej karty vodiča a je oprávnený používať len vlastnú kartu vodiča s jeho osobnými údajmi. Vodič nesmie používať kartu vodiča, ktorá je chybná alebo ktorej doba platnosti už uplynula.

Článok 23 Obnova kariet vodičov

1. Vodič, ktorý si chce obnoviť kartu vodiča, musí o to požiadať príslušné orgány členského štátu, v ktorom má zvyčajné bydlisko, najneskôr 15 pracovných dní pred uplynutím doby platnosti karty.
2. Keď orgány členského štátu, v ktorom má vodič svoje zvyčajné bydlisko, nie sú tie, ktoré jeho kartu vydali, a keď sa od nich žiada obnovenie karty vodiča, musia informovať orgány, ktoré vydali starú kartu o dôvodoch jej obnovenia.
3. V prípade žiadosti o obnovenie karty, ktorej doba platnosti sa blíži, vydá kompetentný orgán pred uplynutím doby platnosti novú kartu za predpokladu, že žiadosť mu bola zaslaná v lehote stanovenej v odseku 1.

Článok 24 Odcudzené, stratené alebo chybné karty vodiča

1. Vydávajúci orgán vedie zoznam vydaných, odcudzených, stratených alebo chybných kariet vodiča po dobu rovnajúcu sa minimálne dobe ich platnosti.
2. Ak je karta vodiča poškodená alebo nefunkčná, vodič ju vráti príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko. Krádež karty vodiča sa oznámi príslušným orgánom členského štátu, v ktorom ku krádeži došlo.
3. Strata karty vodiča sa musí oznámiť formálnym prehlásením príslušným orgánom členského štátu, ktorý ju vydal a príslušným orgánom členského štátu, v ktorom má svoje zvyčajné bydlisko, ak ide o dva rôzne štáty.
4. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná, stratená alebo odcudzená, vodič požiada príslušné orgány členského štátu, v ktorom má zvyčajné bydlisko, do siedmich kalendárnych dní o náhradu. Tieto orgány vydajú náhradnú kartu do piatich pracovných dní po obdržaní podrobnej žiadosti.

5. Za okolností uvedených v odseku 4 môže vodič pokračovať v jazde bez karty vodiča maximálne po dobu 15 kalendárnych dní alebo dlhšiu dobu, ak je to potrebné na návrat vozidla do prevádzkových priestorov jeho podniku, za predpokladu, že preukáže nemožnosť predloženia alebo používania karty počas tohto obdobia.

Článok 25

Vzájomné uznávanie a výmena kariet vodičov

1. Karty vodiča vydané členskými štátmi sa vzájomne uznávajú.
2. Keď si držiteľ platnej karty vodiča vydanéj členským štátom zriadil svoje zvyčajné bydlisko v inom členskom štáte, môže požiadať, aby jeho karta bola vymenená za ekvivalentnú kartu vodiča. Členský štát, ktorý kartu vymieňa, je zodpovedný za overenie platnosti predloženej karty.
3. Členské štáty vykonávajúce výmenu vrátia starú kartu orgánom členského štátu, ktorý kartu vydal, a zdôvodnia svoj postup.
4. Keď členský štát nahrádza alebo vymieňa kartu vodiča, náhrada alebo výmena a akákoľvek následná náhrada alebo výmena sa v tomto členskom štáte zaeviduje.

Článok 26

Elektronická výmena informácií o kartách vodičov

1. S cieľom uistiť sa, či žiadateľ už nie je držiteľom platnej karty vodiča, ako je to stanovené v článku 21 ods. 4, členské štáty po dobu rovnajúcu sa minimálnej dobe platnosti karty vodiča vedú vnútroštátne elektronické registre obsahujúce tieto informácie o kartách vodičov:
 - priezvisko a krstné meno vodiča,
 - dátum a miesto narodenia vodiča,
 - číslo vodičského preukazu a krajina, ktorá ho vydala (ak je to vhodné),
 - stav karty vodiča.
2. Komisia a členské štáty prijmu všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie, aby elektronické registre boli vzájomne prepojené a prístupné v celej Únii.
3. Členské štáty vždy, keď vydávajú, obnovujú alebo nahrádzajú kartu vodiča, overia pomocou elektronickej výmeny údajov, či vodič už nie je držiteľom platnej karty vodiča. Výmena údajov sa obmedzí na údaje nevyhnutné na účel tohto overenia.
4. Kontrolní úradníci môžu mať prístup k elektronickému registru s cieľom kontroly stavu karty vodiča.

5. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa ustanovia spoločné postupy a špecifikácie potrebné pre vzájomné prepojenie uvedené v odseku 2 vrátane formátu vymieňaných údajov, technických postupov na elektronické nahliadanie do vnútroštátnych elektronických registrov, postupov týkajúcich sa prístupov a bezpečnostných mechanizmov. Takéto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 40 ods. 3.

Článok 27

Spojenie kariet vodičov s vodičskými preukazmi

Karty vodičov sa v súlade s ustanoveniami tejto kapitoly vydávajú do 18. januára 2018. S účinnosťou od 19. januára 2018 sa karty vodičov začlenia do vodičských preukazov a budú sa vydávať, obnovovať, vymieňať a nahrádzať v súlade s ustanoveniami smernice 2006/126/ES.

KAPITOLA VI

Používanie zariadenia

Článok 28

Správne používanie záznamového zariadenia

1. Dopravný podnik, majiteľ vozidla a vodiči zabezpečia správnu činnosť a vhodné používanie záznamového zariadenia a karty vodiča, keď vodič riadi vozidlo vybavené záznamovým zariadením uvedeným v prílohe IB.
2. Zakazuje sa falšovanie, zatajovanie, odstránenie alebo zničenie údajov zaznamenaných na záznamovom liste, uchovávaných v záznamovom zariadení alebo na karte vodiča, alebo výtlačkov záznamového zariadenia uvedených v prílohe IB. Zakazuje sa tiež akákoľvek manipulácia so záznamovým zariadením, záznamovým listom alebo kartou vodiča, ktorej výsledkom by bolo falšovanie, odstránenie alebo zničenie údajov a/alebo vytlačených informácií. Vo vozidle nesmie byť žiadne zariadenie, ktoré by sa mohlo použiť na tieto účely.
3. Vozidlá nesmú byť vybavené viac ako jedným kompletom záznamového zariadenia s výnimkou na účely skúšok v teréne uvedených v článku 16.
4. Členské štáty zakážu výrobu, distribúciu, reklamu a/alebo predaj zariadení skonštruovaných a/alebo určených na manipuláciu so záznamovými zariadeniami.

Článok 29

Zodpovednosť podniku

1. Dopravný podnik vydá dostatočný počet záznamových listov vodičom vozidiel vybavených záznamovým zariadením uvedeným v prílohe I, pričom musí mať na zreteli tú skutočnosť, že tieto listy majú osobný charakter, dobu prevádzky

a možnú povinnosť nahradiť listy, ktoré sú poškodené, alebo ktoré zabavil oprávnený inšpekčný úradník. Dopravný podnik vydá vodičom iba záznamové listy zodpovedajúce schválenému modelu, ktoré sú vhodné na používanie v zariadení inštalovanom vo vozidle.

Keď je vozidlo vybavené záznamovým zariadením uvedeným v prílohe IB, dopravný podnik a vodič s prihliadnutím na dĺžku doby prevádzky zabezpečia, aby sa v prípade kontroly mohla na žiadosť uvedenú v prílohe IB správne vykonať tlač.

2. Dopravný podnik uchováva záznamové listy a výťažky, ak sú výťažky urobené na účely dosiahnutia súladu s článkom 31, v chronologickom poradí a v čitateľnej forme najmenej jeden rok po ich použití a poskytne kópie dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú. Podnik tiež poskytne kópie údajov stiahnutých z kariet vodičov dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú, a výťažky týchto kópií. Záznamové listy, výťažky a stiahnuté údaje sa predložia alebo odovzdajú na požiadanie ktoréhokoľvek oprávneného inšpekčného úradníka.
3. Dopravný podnik zodpovedá za porušenia tohto nariadenia, ktorých sa dopustili vodiči podniku. Bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov brať dopravné podniky plne na zodpovednosť, členské štáty môžu zväziť dôkazy o tom, že dopravný podnik nemožno rozumne brať na zodpovednosť za porušenie, ku ktorému došlo.

Článok 30

Používanie kariet vodičov a záznamových listov





1. Vodiči sú povinní používať záznamové listy alebo karty vodiča každý deň jazdy od chvíle, keď prevzali vozidlo. Záznamový list alebo karta vodiča nebudú odobraté pred ukončením dennej pracovnej doby, ak jeho odobratie nie je oprávnené inak. Nijaký záznamový list alebo karta vodiča nesmú byť použité na dlhšie obdobie, než na ktoré boli určené.
2. Vodiči musia chrániť záznamové listy alebo karty vodiča a nesmú používať špinavé alebo poškodené listy alebo karty.
3. Keď sa vodič nachádza mimo vozidla a v dôsledku toho nemôže používať záznamové zariadenie namontované vo vozidle, časové úseky uvedené v odseku 5 písm. b) bodoch ii) a iii):
 - a) v prípade vybavenia vozidla záznamovým zariadením podľa prílohy I sa zapíšu na záznamový list buď ručne, automatickým záznamom, alebo inými prostriedkami, čitateľne a bez znečistenia listu; alebo
 - b) v prípade vybavenia vozidla záznamovým zariadením podľa prílohy IB sa zapíšu na kartu vodiča pomocou ovládača na manuálne zapisovanie, nachádzajúceho sa na záznamovom zariadení.

Na účely kontroly sa časové úseky, v ktorých nebola zaznamenaná žiadna činnosť, považujú za odpočinok alebo prestávku. Vodiči nie sú povinní zaznamenávať denné a týždenné doby odpočinku, keď sú mimo vozidla.

4. Ak je vo vozidle vybavenom záznamovým zariadením podľa prílohy IB viac ako jeden vodič, každý vodič zabezpečí, aby bola jeho karta vodiča vložená do správneho slotu v záznamovom zariadení.

Ak je vo vozidle vybavenom záznamovým zariadením uvedeným v prílohe IB viac ako jeden vodič, vodiči upravia záznamové listy podľa potreby tak, aby informácie uvedené v prílohe I časti II písm. a), b) a c) boli zaznamenané na záznamový list vodiča, ktorý práve jazdí.

5. Vodiči:

- a) zabezpečia, aby čas zaznamenaný na liste súhlasil s oficiálnym časom v štáte registrácie vozidla;
- b) uvedú do činnosti prepínací mechanizmus umožňujúci, aby nasledujúce časové úseky boli zaznamenané oddelene a zreteľne:
- i) pod znakom  : doba jazdy,
- ii) pod znakom  : „iná práca“ je akákoľvek iná činnosť než riadenie vozidla, ako je vymedzená v článku 3 písm. a) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES²⁵, ako aj každá práca vykonávaná pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho,
- iii) pod znakom  : „pohotovosť“, vymedzená v článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES,
- iv) pod znakom  : prestávky alebo odpočinok.

6. Každý vodič zapíše na svoj záznamový list nasledujúce informácie:

- a) na začiatku používania listu – svoje priezvisko a krstné meno;
- b) dátum a miesto, kde používanie listu začína a dátum a miesto, kde toto používanie končí;
- c) registračné číslo každého vozidla, ku ktorému je pridelený, na začiatku prvej jazdy zaznamenatej na liste, a v prípade zmeny vozidla aj počas používania listu;
- d) údaje počítadla kilometrov:
- i) na začiatku prvej cesty zaznamenatej na liste,
- ii) na konci poslednej cesty zaznamenatej na liste,

²⁵ Ú. v. ES L 80, 23.3.2002, s. 35.

- iii) v prípade zmeny vozidla počas pracovného dňa údaj na prvom vozidle, ku ktorému bol vodič pridelený, a údaj na ďalšom vozidle,
 - e) čas každej zmeny vozidla.
7. Vodič vloží do záznamového zariadenia podľa prílohy IB symboly štátov, v ktorých začal a skončil svoju dennú pracovnú dobu. Členský štát však môže od vodičov vozidiel vykonávajúcich dopravné činnosti na jeho území požadovať, aby doplnili symbol štátu o podrobnejšie geografické špecifikácie za predpokladu, že členský štát ich oznámil Komisii pred 1. aprílom 1998.

Vodič nemusí tieto informácie vkladať, ak záznamové zariadenie automaticky zaznamenáva údaje o polohe v zmysle článku 4.

Článok 31

Poškodené karty vodičov alebo záznamových listov

1. V prípade poškodenia listu so záznamami alebo karty vodiča pripojí vodič poškodený list alebo kartu vodiča k náhradnému listu.
2. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná alebo stratená či odcudzená, vodič:
 - a) na začiatku cesty vytlačí údaje o vozidle, ktoré riadi, a do tohto výtlačku uvedie:
 - i) údaje, ktoré umožnia identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu) vrátane svojho podpisu,
 - ii) doby uvedené v článku 30 ods. 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv);
 - b) po ukončení cesty vytlačí informácie týkajúce sa dôb zaznamenaných záznamovým zariadením, zaznamená všetky doby inej práce, pohotovosti a čerpaného odpočinku od doby vyhotovenia výtlačku na začiatku cesty, ak neboli zaznamenané záznamovým zariadením, a na tomto dokumente vyznačí údaje, ktoré umožnia identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo jeho vodičského preukazu) vrátane podpisu vodiča.

Článok 32

Záznamy vykonávané vodičom

1. Ak vodič riadi vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy I, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:
 - i) záznamové listy za bežný deň a listy použité vodičom v predchádzajúcich 28 dňoch,
 - ii) kartu vodiča, pokiaľ ju má, a

- iii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného dňa a predchádzajúcich 28 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie (ES) č. 561/2006.
2. Ak vodič riadi vozidlo vybavené záznamovým zariadením podľa prílohy IB, musí, kedykoľvek o to inšpekčný úradník požiada, predložiť:
- i) svoju kartu vodiča,
 - ii) každý ručný záznam a výtlačok vytvorený počas bežného dňa a predchádzajúcich 28 dní, ako to vyžaduje toto nariadenie a nariadenie (ES) č. 561/2006,
 - iii) záznamové listy zodpovedajúce rovnakému obdobiu, ako je uvedené v bode ii), počas ktorého riadil vozidlo vybavené záznamovým zariadením uvedeným v prílohe I.
3. Oprávnený inšpekčný úradník môže pri analýze záznamových listov skontrolovať, či zobrazené alebo vytlačené údaje, ktoré zaznamenalo záznamové zariadenie alebo karta vodiča, vyhovujú nariadeniu (ES) č. 561/2006, alebo ak to nebude možné, tak pri analýze akéhokoľvek podporného dokumentu, ktorý zdôvodňuje nedodržanie ustanovení, ako sú ustanovenia článku 24 ods. 2 a článku 33 ods. 2 tohto nariadenia.

Článok 33

Postupy v prípade nefunkčného zariadenia

1. V prípade poruchy alebo chybnej činnosti záznamového zariadenia ho dá dopravný podnik opraviť schválenou montážnou firmou alebo dielňou hneď, ako to okolnosti dovoľia.
- Ak sa vozidlo nemôže vrátiť do prevádzkarne v priebehu jedného týždňa odo dňa poruchy alebo od objavenia chybnej činnosti, oprava sa vykoná po ceste.
- Opatrenia prijímané členskými štátmi podľa článku 37 môžu dať príslušným orgánom právomoc zakázať používanie vozidla v prípadoch, keď porucha alebo chybná činnosť nebola napravená, ako je stanovené v prvom a druhom pododseku.
2. Po dobu, keď záznamové zariadenie nie je schopné prevádzky, alebo je nefunkčné, vodiči zaznamenajú údaje, ktoré umožnia identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu) vrátane podpisu, ako aj údaje o rôznych časových úsekoch, ktoré záznamové zariadenie už správne nezaznamenáva alebo netlačí:
- a) na záznamovom liste alebo na záznamových listoch alebo
 - b) na dočasnom liste pripojenom k záznamovému listu alebo ku karte vodiča.

KAPITOLA VII

Ochrana údajov, vymáhanie a sankcie

Článok 34

Ochrana osobných údajov

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa spracovanie osobných údajov v súvislosti s týmto nariadením vykonávalo v súlade so smericami 95/46/ES a 2002/58/ES a pod dozorom verejného nezávislého orgánu členského štátu uvedeného v článku 28 smernice 95/46/ES.
2. Členské štáty najmä zabezpečia, aby osobné údaje boli chránené, pokiaľ ide o:
 - používanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) na zaznamenávanie údajov o polohe uvedené v článku 4,
 - používanie diaľkovej komunikácie na kontrolné účely podľa článku 5,
 - používanie záznamového zariadenia s harmonizovaným rozhraním podľa článku 6,
 - elektronickú výmenu informácií o kartách vodičov stanovenú v článku 26,
 - vedenie záznamov dopravnými podnikmi podľa ustanovení článku 29.
3. Záznamové zariadenie uvedené v prílohe IB musí byť navrhnuté tak, aby zabezpečilo súkromie. Spracúvajú sa iba údaje, ktoré sú nevyhnutne potrebné na účel spracovania.
4. Majitelia vozidiel a/alebo dopravné podniky v prípade potreby dodržia príslušné ustanovenia o ochrane osobných údajov.

Článok 35

Odborná príprava kontrolných úradníkov

1. Členské štáty zabezpečia, aby kontrolní úradníci boli dobre vyškolení na analýzu zaznamenávaných údajov a kontrolu záznamového zariadenia.
2. Členské štáty informujú Komisiu o požiadavkách na odbornú prípravu svojich kontrolných úradníkov do [6 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].
3. Komisia prijme rozhodnutia o metodike počiatočnej a priebežnej odbornej prípravy kontrolných úradníkov vrátane metód, ako účelovo zamerať kontroly a ako zisťovať manipulačné zariadenia a podvod. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 40 ods. 2.

Článok 36
Vzájomná pomoc

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

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

Článok 37
Sankcie

1. Členské štáty stanovujú pravidlá pre sankcie uplatniteľné v prípade porušenia tohto nariadenia a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Tieto sankcie musia byť účinné, primerané, odrádzajúce a nediskriminačné. V prípade dielní, ktoré porušili ustanovenia tohto nariadenia, môžu zahŕňať zrušenie schválenia a odobratie dielenskej karty.
2. Žiadne porušenie tohto nariadenia nemôže byť predmetom viac ako jednej sankcie alebo postupu.
3. Sankcie stanovené členskými štátmi za závažné porušenia vymedzené v smernici 2009/5/ES musia byť najvyššími kategóriami sankcií uplatniteľnými v členskom štáte za porušenie právnych predpisov v oblasti cestnej dopravy.
4. Členské štáty informujú Komisiu o týchto opatreniach, predpisoch o sankciách a o sankciách do [nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Informujú Komisiu o každej ďalšej zmene týchto opatrení.

KAPITOLA VIII

Záverečné ustanovenia

Článok 38
Prispôsobenie sa technickému pokroku

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 39 na účel prispôsobenia príloh I, IB a II technickému pokroku.

Článok 39
Výkon delegovania

1. Právomoc prijímať delegované akty sa udeľuje Komisii pod podmienkami stanovenými v tomto článku.

2. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 4, 5, 6 a 38 sa poskytuje na dobu neurčitú od [nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
3. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 4, 5, 6 a 38 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutie o odvolaní ukončuje delegovanie právomoci uvedené v uvedenom rozhodnutí. Účinnosť nadobudne dňom nasledujúcim po uverejnení rozhodnutia v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu v ňom uvedenému. Nemá vplyv na účinnosť akýchkoľvek už platných delegovaných aktov.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 4, 5, 6 a 38 nadobudne účinnosť len vtedy, ak do 2 mesiacov od oznámenia tohto aktu Európskemu parlamentu a Rade Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči nemu žiadne námietky, alebo ak pred uplynutím tejto lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu, že nevznesú námietky. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o [2 mesiace].

Článok 40 *Výbor*

1. Komisii pomáha výbor. Týmto výborom je výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Pokiaľ sa stanovisko výboru má získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v lehote na zaslanie stanoviska rozhodne predseda výboru, alebo ak o to požiada väčšina členov výboru.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

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

Článok 41 *Fórum pre tachografy*

1. Zriadi sa fórum pre tachografy, aby sa podporil dialóg o technických otázkach týkajúcich sa záznamového zariadenia medzi odborníkmi členských štátov a expertmi z tretích krajín, ktoré používajú záznamové zariadenie na základe

Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (Dohoda AETR).

2. Členské štáty delegujú odborníka na fórum pre tachografy.
3. Fórum pre tachografy je otvorené pre expertov zo zainteresovaných zmluvných strán AETR, ktoré nie sú členmi EÚ.
4. Na fórum pre tachografy sa pozvú zainteresované strany, zástupcovia výrobcov vozidiel, výrobcovia tachografov a sociálni partneri.
5. Fórum pre tachografy prijme svoj rokovací poriadok.
6. Fórum pre tachografy zasadá aspoň raz ročne.

Článok 42

Oznámenie vnútroštátnych opatrení

Členské štáty oznámia Komisii znenie zákonov, právnych predpisov a správnych opatrení, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tohto nariadenia, najneskôr do 30 dní od dátumu ich prijatia a po prvýkrát do [12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].

“

2) Príloha I k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa mení a dopĺňa takto:

- (a) v kapitole I Vymedzenie pojmov sa vypúšťa písmeno b);
- (b) v kapitole III bode 4.1 písm. c) sa odkaz na „článok 15 ods. 3 písm. b), c) a d) druhá zarážka nariadenia“ nahrádza odkazom na „článok 30 ods. 5 písm. b) c) a d) druhá zarážka nariadenia“;
- (c) v kapitole III bode 4.2 písm. c) sa odkaz na „článok 15 nariadenia“ nahrádza odkazom na „článok 30 nariadenia“;
- (d) v kapitole IV bode 1 písm. a) treťom pododseku sa odkaz na „článok 15 ods. 5 nariadenia“ nahrádza odkazom na „článok 30 ods. 6 nariadenia“.

3) Príloha IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 sa mení a dopĺňa takto:

- (a) V kapitole I Vymedzenie pojmov sa písmená l), o), t), y), ee), kk, oo) a qq) vypúšťajú;
- (b) Kapitola VI sa mení a dopĺňa takto:
 - (1) v prvom odseku sa odkaz na „článok 12 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 3821/85 naposledy zmeneného a doplneného nariadením (ES) č. 2135/98“ nahrádza odkazom na „článok 24 ods. 5 nariadenia (EHS) č. 3821/85“.
 - (2) Oddiel 1 „Schválenie montážnych firiem alebo dielní“ sa vypúšťa.

- (c) V kapitole VIII bode 271 sa odkaz na „článok 5 tohto nariadenia“ nahrádza odkazom na „článok 8 tohto nariadenia“.

Článok 2

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

Vzdialenosť „50 km“ uvedená v článku 13 ods. 1 písm. d), f) a p) sa nahrádza výrazom „100 km“.

Článok 3

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

Uplatňuje sa s účinnosťou od [jedného roka po nadobudnutí účinnosti].

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
Predseda

Za Radu
Predseda