

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2023/980****ze dne 16. května 2023,****kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2016/799, pokud jde o přechodný inteligentní tachograf a jeho využívání otevřené služby systému Galileo pro ověření pravosti navigačních zpráv, a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2021/1228****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě <sup>(1)</sup>, a zejména na článek 11 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EU) č. 165/2014 zavedlo inteligentní tachografy, jejichž součástí je napojení na globální družicový navigační systém (dále též „GNSS“).
- (2) Technické specifikace na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy inteligentních tachografů a jejich součástí jsou stanoveny v prováděcím nařízení Komise (EU) 2016/799 <sup>(2)</sup>.
- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 <sup>(3)</sup> zavedlo nové požadavky na inteligentní tachograf, které vyžadovaly změnu jeho technických specifikací. Změnou nařízení (EU) 2016/799 prostřednictvím prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/1228 <sup>(4)</sup> byla proto zavedena druhá verze inteligentního tachografu.
- (4) Prováděcím nařízením (EU) 2021/1228 bylo pro inteligentní tachografy zavedeno jejich povinné využívání otevřené služby systému Galileo pro ověření pravosti navigačních zpráv (*Galileo Open Service Navigation Message Authentication*, dále též „OSNMA“), aby bylo možné polohy zaznamenané tachografem za použití globálního družicového navigačního systému Galileo (GNSS) ověřovat.
- (5) OSNMA se v současné době nachází ve fázi veřejného testování, přičemž prohlášení služby se očekává až po datu zavedení druhé verze inteligentního tachografu do nově registrovaných vozidel. V důsledku toho je schválení typu celků ve vozidle nejisté, stejně jako chování druhé verze inteligentních tachografů po budoucí změně signálu v prostoru ve službě OSNMA.
- (6) K zajištění harmonizovaných zkušebních podmínek a podmínek schvalování typu, jakož i harmonizovaného chování celků ve vozidle je nezbytné zajistit společné fungování inteligentních tachografů druhé verze, a to jak před prohlášením služby OSNMA, tak po něm.
- (7) První inteligentní tachografy druhé verze by měly být typově schváleny na základě signálu v prostoru a šifrovacího materiálu služby OSNMA dostupných během fáze veřejného testování služby. Aby se zajistilo, že řidič nebude po změně provozního signálu v prostoru rušen, měly by tyto tachografy ignorovat službu OSNMA, dokud nebudou moci být aktualizovány tak, aby ji plně využívaly. Tím se vytváří přechodné období pro inteligentní tachografy druhé verze, pokud jde o využívání služby OSNMA.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1.

<sup>(2)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1).

<sup>(3)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

<sup>(4)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/1228 ze dne 16. července 2021, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2016/799, pokud jde o požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy inteligentních tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 273, 30.7.2021, s. 1).

- (8) Tyto přechodné tachografy by měly zajistit všechny funkce stanovené v kapitole II nařízení (EU) č. 165/2014.
- (9) Očekává se, že po prohlášení služby OSNMA nebudou zapotřebí žádné změny hardwaru k tomu, aby tachograf fungoval s funkční službou OSNMA. Proto by mělo být možné aktualizovat software přechodného tachografu, aby mohl plně využívat službu OSNMA, jakmile bude dostupná.
- (10) S ohledem na budoucí vývoj, pokud jde o dostupnost a fungování služby OSNMA, proveditelnost aktualizace tachografu v dílně nebo možné techniky manipulace s tachografem zjištěné v praxi, může Komise znovu posoudit, zda by měly být technické specifikace revidovány, včetně toho, zda je požadavek, aby přechodný inteligentní tachograf plně využíval služby OSNMA, nezbytný.
- (11) Odvětví by měl být poskytnut dostatek času na provedení přechodných opatření. Žádost o schválení typu přechodných tachografů by proto měla být možná alespoň do 31. prosince 2023. Mělo by být rovněž možné pokračovat v montáži přechodných tachografů po omezenou dobu po vydání prohlášení služby OSNMA.
- (12) Donucovací orgány by měly být schopny po skončení přechodného období rozpoznat, zda je nainstalovaný inteligentní tachograf vybaven softwarovou verzí, která mu umožní využívat službu OSNMA systému Galileo.
- (13) Současné datum použitelnosti stanovené v článku 2 prováděcího nařízení (EU) 2021/1228 neumožňuje orgánům příslušným pro schvalování typu udělit schválení typu zařízení podle prováděcího nařízení (EU) 2016/799 v souladu se změnami stanovenými v prováděcím nařízení (EU) 2021/1228 před 21. srpnem 2023. Podle čl. 8 odst. 1 a článku 11 nařízení (EU) č. 165/2014 však mají být vozidla poprvé registrovaná v členském státě od uvedeného data vybavena novou verzí inteligentního tachografu. Prováděcí nařízení (EU) 2021/1228 by proto mělo být změněno tak, aby umožňovalo udělení schválení typu, jakmile toto nařízení vstoupí v platnost.
- (14) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) č. 165/2014,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

Příloha IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

#### Článek 2

V článku 2 prováděcího nařízení (EU) 2021/1228 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Avšak ode dne 25. května 2023 nesmí vnitrostátní orgány odmítnout udělit EU schválení typu pro nový typ tachografu, součásti tachografu nebo karty tachografu či udělit rozšíření pro stávající typ tachografu, součásti tachografu nebo karty tachografu ani zakázat registraci, uvedení na trh nebo uvedení do provozu nového typu tachografu, součásti tachografu nebo karty tachografu, je-li dotčené zařízení v souladu s požadavky prováděcího nařízení (EU) 2016/799 ve znění tohoto nařízení, pokud o to výrobce požádá.“

#### Článek 3

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

Použije se ode dne 21. srpna 2023.

Avšak ode dne 25. května 2023 nesmí vnitrostátní orgány odmítnout udělit EU schválení typu pro nový typ tachografu, součásti tachografu nebo karty tachografu či udělit rozšíření pro stávající typ tachografu, součásti tachografu nebo karty tachografu ani zakázat registraci, uvedení na trh nebo uvedení do provozu nového typu tachografu, součásti tachografu nebo karty tachografu, je-li dotčené zařízení v souladu s požadavky prováděcího nařízení (EU) 2016/799 ve znění prováděcího nařízení (EU) 2021/1228 a tohoto nařízení, pokud o to výrobce požádá.

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

V Bruselu dne 16. května 2023.

*Za Komisi*  
*předsedkyně*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## PŘÍLOHA

V příloze IC prováděcího nařízení (EU) 2016/799 se doplňuje nový dodatek, který zní:

„Dodatek 17

**PŘECHODNÁ USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE VYUŽÍVÁNÍ SLUŽBY OSNMA U TACHOGRAFŮ**

## 1. DEFINICE A ZKRATKY

1.1. **Definice**

**Prohlášením otevřené služby systému Galileo pro ověření pravosti navigačních zpráv (OSNMA)** se rozumí prohlášení Evropské komise o uvedení služby Galileo OSNMA do fáze provozu.

**Přechodný celek ve vozidle:** Celek ve vozidle, který splňuje požadavky tohoto dodatku.

Přechodné celky ve vozidle jsou konstruovány v souladu s dokumentem SIS ICD a pokyny k přijímačům OSNMA platnými pro fázi veřejného testování OSNMA. Obsahují přijímač GNSS, který je schopen využívat službu OSNMA dostupnou během fáze jejího veřejného testování.

Přechodné celky ve vozidle však kvůli nezbytné aktualizaci kryptografického materiálu v celku ve vozidle nemohou ověřovat dostupné navigační zprávy po datu prohlášení služby OSNMA. K tomu, aby mohly začít využívat OSNMA a splňovat všechny požadavky přílohy IC a jejích dodatků 1 až 16, je třeba provést náležitou aktualizaci softwaru. Před aktualizací implementují přechodné celky ve vozidle funkce týkající se OSNMA podle specifikací v tomto dodatku. Funkce, které se netýkají OSNMA, zůstávají beze změny.

Náležitou aktualizací softwaru implementují přechodné celky ve vozidle dokument SIS ICD a pokyny k přijímačům OSNMA platné pro fázi provozu OSNMA a splňují všechny požadavky přílohy IC a jejích dodatků 1 až 16, přičemž využívají službu OSNMA dostupnou během fáze provozu.

**Přechodný tachograf:** tachograf včetně přechodného celku ve vozidle.

1.2. **Zkratky**

ICD	kontrolní dokument rozhraní ( <i>Interface Control Document</i> )
OSNMA	otevřená služba systému Galileo pro ověření pravosti navigačních zpráv ( <i>Galileo Open Service Navigation Message Authentication</i> )
SIS	signál v prostoru ( <i>Signal in Space</i> )
VU	celek ve vozidle ( <i>Vehicle Unit</i> )

## 2. OBECNÉ ÚVAHY TÝKAJÍCÍ SE OSNMA

Aby mohla být vozidla registrovaná poprvé vybavena druhou verzí tachografů druhé generace, počínaje požadovaným datem zavedení podle definice v příloze IC oddíle 1 písm. ccc) prováděcího nařízení (EU) 2016/799, je třeba typově schválit, vyrábět a uvádět na trh celky ve vozidle před vydáním prohlášení služby OSNMA. Pro tyto celky ve vozidle označované jako přechodné celky ve vozidle je třeba upravit požadavky týkající se OSNMA uvedené v příloze IC a jejích dodatcích 1 až 16, aby mohly být typově schváleny a používány v praxi.

Ustanovení tohoto dodatku definují zvláštní požadavky použitelné na přechodné celky ve vozidle. Vztahují se pouze na celky ve vozidle s vnitřním přijímačem GNSS.

## 3. POŽADAVKY NA PŘIJÍMAČ GNSS U PŘECHODNÝCH TACHOGRAFŮ

**TRA\_001** Přechodné celky ve vozidle obsahují přijímač GNSS, který je schopen využívat službu OSNMA dostupnou během fáze jejího veřejného testování.

**TRA\_002** Požadavky dodatku 12 se vztahují na přijímač GNSS, který je součástí přechodných celků ve vozidle, s těmito výklady:

- Dokumentem SIS ICD a pokyny k přijímačům OSNMA se rozumí tyto dokumenty dostupné pro fázi veřejného testování:
  - Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) User ICD for the Test Phase, vydání 1.0, listopad 2021,
  - Galileo Open Service Navigation Message Authentication (OSNMA) Receiver Guidelines for the Test Phase, vydání 1.0, listopad 2021,
- OSNMA je služba dostupná během fáze veřejného testování,
- SIS je signál v prostoru (*Signal in Space*) dostupný během fáze veřejného testování.

**TRA\_003** Přijímač GNSS, který je součástí přechodných celků ve vozidle, musí být navržen tak, aby po aktualizaci svého softwaru provedené aktualizací softwaru celku ve vozidle plně splňoval požadavky dodatku 12 při využívání služby OSNMA dostupné během její fáze provozu.

## 4. POŽADAVKY NA PŘECHODNÉ CELKY VE VOZIDLE

Přechodné celky ve vozidle mohou zpracovávat signál OSNMA dostupný během fáze jejího veřejného testování, ale nejsou schopny hlásit status ověření pravosti navigačních zpráv ze SIS, který je dostupný během fáze provozu OSNMA, dokud se neprovede náležitá aktualizace softwaru. Z toho důvodu přechodné celky ve vozidle pracují s předpokladem, že standardní polohy poskytované přijímačem GNSS jsou vždy ověřené.

Použijí se požadavky přílohy IC a jejích dodatků 1 až 16 s těmito výklady.

**TRA\_004** V příloze IC bodě 3.9.15 „Nesoulad času“ se požadavkem 86 rozumí:

*Tato událost nastane, není-li zařízení v kalibračním režimu, pokud celek ve vozidle zjistí nesoulad mezi časem funkce měření času celku ve vozidle a časem pocházejícím ze standardních poloh přenášených přijímačem GNSS nebo vnějším zařízením GNSS. „Časový nesoulad“ se zjistí, překročí-li časový rozdíl  $\pm 3$  sekundy odpovídající časové přesnosti stanovené v požadavku 41a, přičemž tato přesnost se zvýší o maximální časovou odchylku za den. Tato událost se zaznamená spolu s hodnotou vnitřních hodin záznamového zařízení. Celek ve vozidle provede kontrolu spuštění události „nesoulad času“ těsně předtím, než celek ve vozidle automaticky znovu nastaví vnitřní hodiny celku ve vozidle v souladu s požadavkem 211.*

**TRA\_005** V příloze IC bodě 3.9.18 „Anomálie GNSS“ se požadavkem 88a rozumí:

*Tato událost nastane, není-li zařízení v kalibračním režimu, pokud přijímač GNSS zjistí útok, jak je uvedeno v dodatku 12. Nastane-li událost anomálie GNSS, celek ve vozidle negeneruje další anomálie GNSS po dobu následujících 10 minut.*

**TRA\_006** V příloze IC bodě 3.12.5 Zaznamenávání a ukládání do datové paměti, Místa a polohy, kde začíná nebo končí denní pracovní doba a/nebo kde je dosaženo tří hodin součtové doby řízení se požadavkem 110 rozumí:

*Společně s příslušným místem nebo polohou musí záznamové zařízení zaznamenat a uložit do své datové paměti:*

- číslo karty řidiče a/nebo druhého řidiče a členský stát, který kartu vydal,
- generaci karty,
- datum a čas vložení údajů,

- typ vložených údajů (začátek a konec nebo tři hodiny součtové doby řízení),
- příslušnou přesnost GNSS, v příslušných případech datum a čas,
- stav počítadla ujetých kilometrů,
- příznak informující, že poloha se považuje za ověřenou.

**TRA\_007** V příloze IC bodě 3.12.17 Zaznamenávání a ukládání do datové paměti, Překročení hranic, se požadavkem 133b rozumí:

Společně se zeměmi a polohou musí záznamové zařízení zaznamenávat a uchovávat ve své datové paměti:

- číslo karty řidiče a/nebo druhého řidiče a členský stát, který kartu vydal,
- generaci karty,
- příslušnou přesnost GNSS, datum a čas,
- příznak informující, že poloha se považuje za ověřenou,
- stav počítadla ujetých kilometrů vozidla v okamžiku detekce překročení hranice.

**TRA\_008** V příloze IC bodě 3.12.18 Zaznamenávání a ukládání do datové paměti, Operace nakládky/vykládky, se požadavkem 133 g rozumí:

Společně s typem operace a polohou musí záznamové zařízení zaznamenat a uchovat ve své datové paměti:

- číslo karty řidiče a/nebo druhého řidiče a členský stát, který kartu vydal,
- generaci karty,
- datum a čas nakládky/vykládky,
- příslušnou přesnost GNSS, v příslušných případech datum a čas,
- příznak informující, že poloha se považuje za ověřenou,
- stav počítadla ujetých kilometrů.

**TRA\_009** V příloze IC bodě 3.23 Nastavení času se požadavkem 211 rozumí:

Nastavení času vnitřních hodin celku ve vozidle se provádí automaticky v různých časových intervalech. Následující automatická změna nastavení času se spustí mezi 72 hodinami a 168 hodinami po předchozím nastavení a poté, co má celek ve vozidle přístup k času GNSS prostřednictvím zprávy o platné standardní poloze v souladu s dodatkem 12. Nastavení času však nesmí být nikdy větší než součtová maximální časová odchylka za den vypočtená výrobcem celku ve vozidle v souladu s požadavkem 41b. Je-li rozdíl mezi časem vnitřních hodin celku ve vozidle a časem přijímače GNSS větší než součtová maximální časová odchylka za den, musí se čas vnitřních hodin celku ve vozidle po přenastavení času co nejvíce přiblížit času přijímače GNSS. Nastavení času lze provést pouze v případě, že čas poskytnutý přijímačem GNSS je získán pomocí zpráv o standardní poloze, jak je uvedeno v dodatku 12. Referenční čas pro automatické nastavení času vnitřních hodin celku ve vozidle je čas uvedený ve zprávě o standardní poloze.


**TRA\_010** V příloze IC bodě 3.23 Nastavení času se požadavkem 212 rozumí:

Funkce nastavení času musí rovněž umožňovat spustit nastavení aktuálního času v kalibračním režimu.

Dílny mohou upravit čas:

- buď zapsáním časové hodnoty v celku ve vozidle pomocí služby WriteDataByIdentifier v souladu s oddílem 6.2 dodatku 8,
- nebo požadováním sladění hodin celku ve vozidle s časem poskytnutým přijímačem GNSS. To lze provést pouze v případě, že čas poskytnutý přijímačem GNSS je získán pomocí zpráv o standardní poloze. V takovém případě se služba RoutineControl použije v souladu s oddílem 8 dodatku 8.

**TRA\_011** V dodatku 4 bodě 2 Specifikace datových bloků se sedmou odrážkou prvního pododstavce rozumí:

je-li piktogram vytištěný za zeměpisnou délkou a zeměpisnou šířkou zaznamenané polohy nebo za časovým razítkem doby určení polohy, piktogram  označuje, že tato poloha se považuje za ověřenou.

**TRA\_012** V dodatku 8 bodě 8.1 Služba RoutineControl (nastavení času), Popis zprávy se požadavkem CPR\_065a rozumí:

Služba RoutineControl (TimeAdjustment) umožňuje spustit nastavení hodin VU na čas poskytnutý přijímačem GNSS.

Pro provádění služby RoutineControl (TimeAdjustment) musí být celek ve vozidle v režimu CALIBRATION.

Předpoklad: je zajištěno, že je VU schopen přijímat zprávy o standardní poloze z přijímače GNSS.

Po dobu, kdy probíhá nastavení času, musí VU odpovědět na žádost RoutineControl, podfunkci requestRoutineResults, přičemž routineInfo = 0x78.

Pozn.: nastavení času může nějakou dobu trvat. Diagnostické zkušební zařízení požádá o status nastavení času pomocí dílčí funkce requestRoutineResults.

**TRA\_013** V dodatku 12 bodě 3 Věty poskytované přijímačem GNSS se požadavkem GNS\_4a rozumí:

Údaje obsažené ve větách AMC poskytovaných přijímačem GNSS, pokud existují, nesmí být použity celkem ve vozidle, s výjimkou těchto hodnot statusu:

J = rušení nebo O = jiný útok na GNSS (díky kontrolám konzistence podle GNS\_3a),

V = neplatné (ověřená poloha není k dispozici z jakéhokoli jiného důvodu).

**TRA\_014** V dodatku 12 bodě 3 Věty poskytované přijímačem GNSS se požadavkem GNS\_5 rozumí:

Údaje obsažené ve větách ASA poskytovaných přijímačem GNSS, pokud existují, nesmí být použity celkem ve vozidle.

**TRA\_015** V dodatku 12 bodě 5.2 Celek ve vozidle bez vnějšího zařízení GNSS, Přenos informací z přijímače GNSS do celku ve vozidle se požadavky GNS\_34 a 36 rozumí:

Procesor VU nesmí používat informace extrahované z věty AMC, s výjimkou těchto hodnot statusu:

J = rušení nebo O = jiný útok na GNSS (díky kontrolám konzistence podle GNS\_3a),

V = neplatné (ověřená poloha není k dispozici z jakéhokoli jiného důvodu).

Procesor VU nesmí používat informace extrahované z věty ASA.

**TRA\_016** V dodatku 12 bodě 6 Zpracování a zaznamenávání údajů o poloze VU se požadavkem GNS\_39 rozumí:

Údaje o poloze musí být uloženy v celku ve vozidle spolu s příznakem informujícím, zda se poloha považuje za ověřenou. Pokud je nutné zaznamenávat údaje o poloze v celku ve vozidle, použije se toto pravidlo:

a) Jestliže je standardní poloha platná, zaznamená se standardní poloha a její přesnost v celku ve vozidle a příznak se nastaví na „ověřena“.

**TRA\_017** V dodatku 12 bodě 6 Zpracování a zaznamenávání údajů o poloze VU se požadavkem GNS\_40 rozumí:

Je-li hodnota statusu v přijaté větě AMC nastavena na hodnotu „J“ nebo „O“ v souladu s požadavkem GNS\_4a, VU generuje a zaznamenává anomálii GNSS, jak je definováno v požadavku 88a v příloze IC a dodatku 1 (EventFaultType). Celek ve vozidle může provést doplňující kontroly před uložením anomálie GNSS po přijetí nastavení „J“ nebo „O“.

**TRA\_018** V dodatku 12 bodě 8 Nesoulad údajů o pohybu vozidla se první a druhou odrážkou Spouštěcí podmínky 2 požadavku GNS\_42 rozumí:

- *GnsDistance* je vzdálenost mezi aktuální polohou vozidla a předchozí polohou, obě získané ze zpráv o platné standardní poloze bez ohledu na výšku,
- *OdometerDifference* je rozdíl mezi aktuálním stavem počítadla ujetých kilometrů a stavem počítadla ujetých kilometrů odpovídajícím předchozí zprávě o platné standardní poloze,

**TRA\_019** V dodatku 14 bodě 5.4.5 Požadavky protokolu DSRC pro RTM, Prvky RTMData, provedené akce a definice se druhou buňkou v řádce RTM20 v tabulce 14.3 pod požadavkem DSC\_41 rozumí:

VU vygeneruje celočíselnou hodnotu (*timeReal* z dodatku 1) pro datový prvek RTM20.

VU nastaví hodnotu RTM20 na čas, kdy byla k dispozici poslední standardní poloha vozidla z přijímače GNSS.

Pokud z přijímače GNSS nebyla k dispozici žádná standardní poloha vozidla, VU nastaví hodnotu RTM20 na 0.

**TRA\_020** Výrobce typově schváleného přechodného celku ve vozidle informuje Komisi o svých verzích softwaru. Komise tyto verze softwaru zveřejní na veřejně dostupných internetových stránkách.

5. ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ PRO SCHVALOVÁNÍ TYPU A POUŽÍVÁNÍ PŘECHODNÝCH TACHOGRAFŮ

**TRA\_021** Přechodné celky ve vozidle musí být typově schváleny podle požadavků přílohy IC a jejích dodatků 1 až 16 doplněných ustanoveními tohoto dodatku.

**TRA\_022** Osvědčení o schválení typu přechodných celků ve vozidle a přechodných tachografů lze požadovat pouze do 31. prosince 2023 nebo do data prohlášení služby OSNMA, podle toho, co nastane později.

**TRA\_023** Přechodné celky ve vozidle mohou být do vozidel registrovaných poprvé montovány pouze do 31. května 2024 nebo pět měsíců po datu prohlášení služby OSNMA, podle toho, co nastane později.“