I

(Законодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 165/2014 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 4 февруари 2014 година

относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет [1],

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура [2],

като имат предвид, че:

(1) Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета [3] установява разпоредби за производството, монтирането, използването и изпитването на тахографи. Той е бил неколкократно и съществено изменян. От съображения за повече яснота неговите основни разпоредби следва да бъдат опростени и преструктурирани.

(2) Практическият опит показа, че следва да се подобрят някои технически елементи и контролни процедури с оглед да се осигури ефективност и ефикасност на тахографската система.

(3) За някои превозни средства се прилага изключение от разпоредбите на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета [4]. С оглед да се осигури съгласуваност, следва да е възможно такива превозни средства да бъдат изключени и от обхвата на действие на настоящия регламент.

(4) В превозните средства, за които се прилага Регламент (ЕО) № 561/2006, следва да бъдат монтирани тахографи. За да се внесе известна степен на гъвкавост, определени превозни средства следва да бъдат изключени от обхвата на посочения регламент, по-специално превозните средства с максимално допустима маса, която не надвишава 7,5 тона, които се използват за превоз на материали, оборудване или машини за ползване от водача в хода на неговата работа и които се използват само в радиус от 100 km от базата на предприятието, при условие че управлението на тези превозни средства не представлява основната дейност на водача. За да се осигури съгласуваност между съответните изключения, предвидени в Регламент (ЕО) № 561/2006, и да се намали административната тежест върху транспортните предприятия, като същевременно се спазват целите на посочения регламент, следва да бъдат променени някои максимални допустими разстояния, определени в тези изключения.

([1]) ОВ C 43, 15.2.2012 г., стр. 79.

([2]) Позиция на Европейския парламент от 3 юли 2012 г. (ОВ C 349 E, 29.11.2013 г., стр. 105) и позиция на Съвета на първо четене от 15 ноември 2013 г. (ОВ C 360, 10.12.2013 г., стр. 66). Позиция на Европейския парламент от 15 януари 2014 г. (все ще непубликувана в Официален вестник).

([3]) Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8).

([4]) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

(5) Комисията ще обмисли удължаването на срока на валидност на адаптера за превозни средства от категории M1 и N1 до 2015 г. и ще разгледа допълнително възможността за дългосрочно решение за превозните средства от категории M1 и N1 преди 2015 г.

(6) Комисията следва да обмисли включването на датчици за тегло в тежкотоварните автомобили и следва да направи оценка на възможностите на датчиците за тегло да допринасят за подобряване на съответствието със законодателството в областта на автомобилния транспорт.

(7) Използването на свързани към глобална навигационна спътникова система тахографи представлява подходящ и икономически ефективен начин за автоматично регистриране на местоположението на превозното средство на определени пунктове в рамките на дневното работно време с цел подпомагане на служителите на контролните органи при проверки, така че следва да бъде предвидено подобно използване.

(8) Тъй като по дело C–394/92, *Michielsen and Geybels Transport Service* ([1]), Съдът даде определение на „дневно работно време“, контролните органи следва да тълкуват разпоредбите на настоящия регламент в контекста на това определение. „Дневното работно време“ започва, когато водачът включи тахографа след седмична или дневна почивка или, ако дневната почивка е разделена на отделни периоди, след почивка с продължителност най-малко девет часа. То завършва в началото на дневна почивка или, ако дневната почивка е разделена на отделни периоди, в началото на почивка, продължаваща най-малко девет последователни часа.

(9) Съгласно Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([2]) от държавите-членки се изисква да извършват определен минимален брой пътни проверки. Връзката от разстояние за целите на пътните проверки между тахографите и контролните органи улеснява извършването на целеви пътни проверки, като позволява намаляване на административната тежест, създадена от случайни проверки на транспортните предприятия, така че следва да бъде предвидена подобна връзка от разстояние.

(10) Интелигентните транспортни системи (ИТС) могат да спомогнат за справяне с предизвикателствата пред европейската транспортна политика, като например растящия обем на автомобилния транспорт и претоварването на движението по пътищата и нарастващото потребление на енергия. Поради това в тахографите следва да бъдат осигурени стандартизирани интерфейси, за да се гарантира оперативната им съвместимост с приложения на ИТС.

(11) Следва да се даде приоритет на разработването на приложения, които помагат на водачите да тълкуват регистрираните в тахографите данни, за да могат да спазват социалното законодателство.

(12) Сигурността на тахографите и на тяхната система е от съществено значение за осигуряване на достоверни данни. Поради това производителите следва да проектират, изпитват и да осигуряват непрекъснато технически прегледи на тахографите през целия им жизнен цикъл, за да се предотвратяват, откриват и ограничават слабостите по отношение на сигурността.

(13) Изпитването при експлоатационни условия на тахограф от все още неодобрен тип позволява контролните уреди да бъдат изпробвани при реални условия преди широкото им внедряване, което дава възможност за по-бързо внасяне на подобрения. Поради това изпитванията при експлоатационни условия следва да бъдат разрешени, при условие че ефективно се наблюдава и контролира участието в такива изпитвания и съответствието с Регламент (ЕО) № 561/2006.

(14) Като се има предвид колко е важно да се поддържа най-високото възможно ниво на сигурност, сертификатите за сигурност следва да се издават от сертификационен орган, признат от Управителния комитет в рамките на Споразумението за взаимно признаване на удостоверенията за оценка на сигурността на информационните технологии на Групата на висшите служители по сигурността на информационните системи (SOG-IS).

В контекста на международните отношения с трети държави Комисията не следва да признава сертификационни органи за целите на настоящия регламент, освен когато тези органи са в състояние да осигурят условия за оценяване на сигурността, равностойни на предвидените в споразумението за взаимно признаване. Във връзка с това следва да се отчитат препоръките на Управителния комитет.

(15) Монтьорите и сервизите играят важна роля за сигурността на тахографите. Поради това е целесъобразно да се установят определени минимални изисквания за тяхната надеждност, както и за тяхното одобряване и одит. Освен това държавите-членки следва да предприемат подходящи мерки, за да се гарантира предотвратяването на конфликти на интереси между монтьорите или сервизите и транспортните предприятия. Никоя разпоредба на настоящия регламент не възпрепятства държавите-членки да осигурят тяхното одобряване, контрол и сертифициране посредством процедурите, предвидени в Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и Съвета ([3]), при условие че са изпълнени минималните изисквания, установени в настоящия регламент.

(16) С цел да се гарантират по-ефективни проверки и контрол на картите на водача и да се улеснят служителите на контролните органи при изпълнението на техните задачи, следва да бъдат създадени национални електронни регистри и да се предвиди взаимното свързване на тези регистри.

([1]) Recueil 1994 г., стр. I–2497.

([2]) Директива 2006/22/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно минималните условия за изпълнение на Регламенти (ЕИО) № 3820/85 и (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно социалното законодателство, свързано с дейностите по автомобилния транспорт и за отмяна на Директива 88/599/ЕИО на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 35).

([3]) Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

(17) При проверка на уникалността на картата на водачите държавите членки следва да използват процедурите, включени в Препоръка 2010/19/ЕС на Комисията ([1]).

(18) Следва да се отчита особената ситуация, при която дадена държава-членка следва да може да предостави временна карта на водача, без право на подновяване, на водач, чието място на обичайно пребиваване не е в държава-членка, нито в държава, която е страна по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози от 1 юли 1970 г. (Спогодбата AETR). В такива случаи заинтересованите държави-членки трябва да прилагат изцяло съответните разпоредби на настоящия регламент.

(19) Освен това следва да е възможно държава-членка да издава карти на водачи, пребиваващи на нейна територия, дори когато Договорите не се прилагат за някои части от нея. В такива случаи заинтересованите държави-членки следва да прилагат изцяло съответните разпоредби на настоящия регламент.

(20) Служителите на контролните органи са изправени постоянно пред предизвикателства вследствие на измененията в тахографите и появата на нови техники за манипулиране. С цел да се осигури по-ефективен контрол и да се повиши степента на хармонизиране на подходите за контрол в целия Съюз следва да бъде приета обща методика за първоначалното и продължаващото обучение на служителите на контролните органи.

(21) Регистрирането на данни от тахографите, както и разработването на технологии за регистриране на данни за местоположението, връзката от разстояние и интерфейсът с ИТС водят до обработването на лични данни. Поради това се прилагат приложимите правила на Съюза, и по-специално тези, установени с Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([2]) и Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([3]).

(22) С оглед да се гарантира лоялната конкуренция при разработването на приложения, свързани с тахографите, всякакви права върху интелектуалната собственост и патенти, свързани с предаването на данни към и от тахографа, следва да са достъпни безплатно за всички.

(23) Когато е приложимо, данните, предадени при осъществяването на връзка с контролните органи в държавите-членки, следва да отговарят на съответните международни стандарти, като установения от Европейския комитет по стандартизация набор от стандарти относно специализирани съобщителни системи с малък обсег на действие.

(24) С цел да се гарантира лоялната конкуренция на вътрешния пазар на автомобилния транспорт и да се отправи ясно послание към водачите и транспортните предприятия държавите-членки следва да налагат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни санкции съобразно категориите нарушения, определени в Директива 2006/22/ЕО, без да се засяга принципът на субсидиарност.

(25) Държавите-членки следва да гарантират, че подборът на превозни средства за проверка се извършва без дискриминация, основана на националността на водача или държавата на регистрация или пускане в движение на търговските превозни средства.

(26) В интерес на ясното, ефективно, пропорционално и еднакво изпълнение на социалните правила в областта на автомобилния транспорт органите на държавите-членки следва да прилагат тези правила по еднакъв начин.

(27) Всяка държава-членка следва да информира Комисията за констатациите, които е направила във връзка с наличието на фалшиви устройства или на монтиране на устройства за манипулиране на тахографи, включително предлагани по интернет, а Комисията следва да информира останалите държави-членки за тези констатации.

(28) Комисията следа да продължи да поддържа своя онлайн помощен център, който дава възможност на водачи, транспортни предприятия, контролни органи и одобрени монтьори, сервизи и производители на превозни средства да изпращат въпроси, свързани с дигиталните тахографи, включително по отношение на нови видове манипулации и измами, и да сигнализират за проблеми във връзка с това.

(29) В резултат на измененията в Спогодбата AETR използването на тахографи стана задължително за превозни средства, регистрирани в трети държави, подписали Спогодбата AETR. Тъй като тези държави са пряко засегнати от внесените с настоящия регламент изменения в тахографите, те следва да имат възможност да участват в диалог по технически въпроси, включително по отношение на системата за обмен на информация относно картите на водача и картите за монтаж и настройки. Ето защо следва да бъде създаден форум по тахографите.

([1]) Препоръка 2010/19/ЕС на Комисията от 13 януари 2010 г. относно сигурния обмен на електронни данни между държавите-членки при проверка на уникалността на издаваните от тях карти на водача (ОВ L 9, 14.1.2010 г., стр. 10).

([2]) Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни (ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31).

([3]) Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (Директива за правото на неприкосновеност на личния живот и електронни комуникации) (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

(30) За да се гарантират еднакви условия за прилагане на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на изискванията, функциите за показване и функциите за предупреждение и одобрението на типа за тахографи, както и за подробни разпоредби за интелигентни тахографи; процедурите за извършване на изпитвания при експлоатационни условия и формулярите, които да се използват за наблюдение на тези изпитвания; стандартния формуляр за писмено заявление, в което се посочват основанията за счупването на пломба; общите процедури и спецификации за взаимното свързване на електронните регистри; както и методиката за определяне на съдържанието на първоначалното и продължаващото обучение на служителите на контролните органи. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

(31) Актовете за изпълнение, приети за целите на настоящия регламент, които ще заменят разпоредбите в приложение IБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85 и други мерки за изпълнение, следва да бъдат въведени към 2 март 2016 г. Ако обаче по някаква причина тези актове за изпълнение не бъдат приети навреме, преходните мерки следва да осигурят необходимата непрекъснатост.

(32) Актовете за изпълнение, посочени в настоящия регламент, не следва да бъдат приемани от Комисията, когато посоченият в настоящия регламент комитет не даде становище относно проекта на акт за изпълнение, представен от Комисията.

(33) Във връзка с прилагането на Спогодбата AETR позоваванията на Регламент (ЕИО) № 3821/85 следва да се считат за позовавания на настоящия регламент. Съюзът ще обмисли какви подходящи мерки да бъдат предприети в рамките на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации, за да се осигури необходимата съгласуваност между настоящия регламент и Спогодбата AETR.

(34) Европейският надзорен орган по защита на данните беше консултиран в съответствие с член 28, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета ([2]) и прие становище на 5 октомври 2011 г. ([3])

(35) Поради това Регламент (ЕИО) № 3821/85 следва да бъде отменен,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ПРИНЦИПИ, ПРИЛОЖНО ПОЛЕ И ИЗИСКВАНИЯ

Член 1

Предмет и цели

1. В настоящият регламент се установяват задължения и изисквания във връзка с производството, монтирането, използването, изпитването и контрола на тахографи, използвани в автомобилния транспорт, за да се провери съответствието с Регламент (ЕО) № 561/2006, Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]) и Директива 92/6/ЕИО на Съвета ([5]).

Тахографите трябва да отговарят на изискванията на настоящия регламент относно тяхното производство, монтиране, използване и изпитване.

2. В настоящия регламент се установяват условията и изискванията, съгласно които информацията и данните — различни от личните данни, регистрирани, обработени или съхранявани от тахографи, могат да се използват за цели, различни от проверката на съответствието с актовете по параграф 1.

Член 2

Определения

1. За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, съдържащи се в член 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

2. В допълнение към определенията, посочени в параграф 1, за целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „тахограф“ или „контролни уреди за регистриране на данните за движението“ означава уреди, предназначени да бъдат монтирани в пътни превозни средства, за да показват, регистрират, разпечатват, съхраняват и извеждат автоматично или полуавтоматично данни за движението, включително за скоростта, на тези превозни средства в съответствие с член 4, параграф 3 и за определени периоди на дейност на техните водачи;

б) „бордово устройство“ означава тахографа с изключение на датчика за движение и кабелите за връзка с този датчик. Бордовото устройство може да се състои само от един блок или от няколко блока, които са разположени на различни места в превозното средство, при условие че това отговаря на изискванията на настоящия регламент относно сигурността; бордовото устройство включва, наред с другото, блок за обработване на данните, електронна памет, функция за измерване на времето, две устройства за интерфейс с карти с памет за водач и помощник-водач, принтер, екран, конектори и устройства, позволяващи въвеждането на данни от потребителя;

([1]) Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

([2]) Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни (ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1).

([3]) ОВ C 37, 10.2.2012 г., стр. 6.

([4]) Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, 23.3.2002 г., стр. 35).

([5]) Директива 92/6/ЕИО на Съвета от 10 февруари 1992 г. относно монтирането и използването на устройства за ограничаване на скоростта за някои категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 2.3.1992 г., стр. 27).

в) „датчик за движение“ означава частта от тахографа, излъчваща сигнал, който е показателен за скоростта и/или изминатото разстояние от превозното средство;

г) „карта за тахограф“ означава карта с чип, предназначена за употреба с тахографа, която позволява идентифицирането от тахографа на титуляря на картата, както и прехвърлянето и съхраняването на данни;

д) „тахографски лист“ означава лист, който се поставя в аналогов тахограф и служи за запис и съхраняване на данни, върху който регистриращите устройства на аналоговия тахограф нанасят по непрекъснат начин информацията, която подлежи на регистрация;

е) „карта на водача“ означава карта за тахограф, издадена от органите на държава-членка на конкретен водач, която идентифицира водача и служи за съхраняване на данни за дейността на водача;

ж) „аналогов тахограф“ означава тахограф, който използва тахографски лист в съответствие с настоящия регламент;

з) „дигитален тахограф“ означава тахограф, който използва карта за тахограф в съответствие с настоящия регламент;

и) „контролна карта“ означава карта за тахограф, издадена от органите на държава-членка на национален компетентен контролен орган, която идентифицира контролния орган и евентуално, конкретния негов служител, и която осигурява достъп до данните, съхранени в паметта на тахографа или в картата на водача и евентуално, в картите за монтаж и настройки, с цел тяхното прочитане, разпечатване и/или извличане;

й) „карта на превозвач“ означава карта за тахограф, която се издава от органите на държава-членка на транспортно предприятие, което трябва да експлоатира превозни средства, оборудвани с тахограф, и която идентифицира транспортното предприятие и служи за показване, извличане и разпечатване на данните, съхранени в паметта на тахографа, достъпът до които е бил ограничен от съответното транспортно предприятие;

к) „карта за монтаж и настройки“ означава карта за тахограф, която се издава от органите на държава-членка на определен за целта персонал на производител на тахографи, монтьор, производител на превозни средства или сервиз, одобрени от тази държава-членка, чрез която се идентифицира титулярят на картата и която служи за изпитване, еталониране и активиране на тахографите и/или за извличане на данни от тях;

л) „активиране“ означава фазата, по време на която тахографът става напълно функционален и може да извършва всички функции, включително и свързаните със сигурността, чрез използването на карта за монтаж и настройки;

м) „еталониране“ на дигиталния тахограф означава актуализирането или потвърждаването на параметрите на превозното средство, които трябва да се запазят в паметта чрез използването на карта за монтаж и настройки, включително данните за неговото идентифициране и неговите характеристики;

н) „извличане“ от дигитален тахограф означава копиране, заедно с електронния подпис, на част или на пълен набор от файловете с данни, записани в електронната памет на бордовото устройство или в паметта на картата за тахограф, при условие че при този процес не се изменят или изтриват записани данни;

о) „събитие“ означава необичайна операция, отчетена от дигиталния тахограф, която може да е резултат от опит за измама;

п) „неизправност“ означава необичайна операция, отчетена от дигиталния тахограф, която може да е резултат от неправилно функциониране или повреда на уреда;

р) „монтиране“ означава инсталиране на тахограф в превозно средство;

с) „невалидна карта“ означава карта, за която е установено, че е дефектна, при която първоначалното удостоверяване е неуспешно, за която началната датата на срока на валидност все още не е настъпила или чийто срок на валидност е изтекъл;

т) „периодичен технически преглед“ означава поредица от операции, предназначени да се провери дали тахографът функционира правилно, дали неговите настройки отговарят на параметрите на превозното средство, както и дали към тахографа няма прикачени устройства за манипулиране;

у) „ремонт“ означава всеки ремонт на датчик за движение или на бордово устройство, който налага прекъсване на неговото електрическо захранване, прекъсване на връзката с други компоненти на тахографа или отваряне на тахографа или бордовото устройство;

ф) „одобрение на типа“ означава процес, провеждан от държава-членка в съответствие с член 13 с цел да удостовери, че тахографът, съответните му компоненти или картата за тахограф, които предстоят да бъдат въведени на пазара, отговарят на изискванията на настоящия регламент;

х) „оперативна съвместимост“ означава капацитетът на системите и на стоящите в основата им стопански процеси за обмен на данни и споделяне на информация;

ц) „интерфейс“ означава междусистемно устройство, осигуряващо средствата, чрез които системите могат да се свържат и да взаимодействат;

ч) „измерване на времето“ означава непрекъснат цифров запис на координираното универсално време и дата (UTC);

ш) „сверяване на часовника“ означава автоматично сверяване на актуалното време на редовни интервали при максимално допустимо отклонение от една минута или сверяване, извършено при еталониране;

щ) „отворен стандарт“ означава стандарт, който според описанието в стандартен документ за спецификация се предоставя безплатно или срещу символична такса и който всички могат да възпроизвеждат, разпространяват или използват без такса или срещу символична такса.

Член 3

Приложно поле

1. Тахографите се монтират и използват в превозни средства, регистрирани в държава-членка, които се използват за автомобилен превоз на пътници или товари и за които се прилага Регламент (ЕО) № 561/2006.

2. Държавите-членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозните средства, посочени в член 13, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

3. Държавите-членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозните средства, използвани за превози, за които е предоставено изключение в съответствие с член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Държавите-членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозни средства, използвани за превози, за които е предоставено изключение в съответствие с член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006, като незабавно информират Комисията за това.

4. Превозните средства, които се експлоатират в държава-членка, различна от държавата-членка на регистрация, трябва да се оборудват с тахограф най-късно след изтичане на петнадесет години след датата, към която се изисква всички новорегистрирани превозни средства да имат тахограф съгласно членове 8, 9 и 10.

5. При вътрешни превози държавите-членки могат да изискват монтирането и използването на тахографи в съответствие с настоящия регламент във всяко от превозните средства, за които по параграф 1 не се изисква тяхното монтиране и използване.

Член 4

Изисквания и регистрирани данни

1. Тахографите, включително външните компоненти, картите за тахограф и тахографските листове трябва да отговарят на строги технически и други изисквания, така че да е възможно правилното прилагане на настоящия регламент.

2. Тахографите и картите за тахограф съответстват на следните изисквания.

Те трябва:

— да регистрират точни и надеждни данни, свързани с водача, дейността на водача и превозното средство,

— да са сигурни, по-специално като гарантират целостта и произхода на източника на данните, регистрирани и извлечени от бордовите устройства и датчиците за движение,

— да са оперативно съвместими с различните поколения бордови устройства и карти за тахограф,

— да позволяват ефикасна проверка на спазването на настоящия регламент и други приложими правни актове,

— да са лесни за използване.

3. Дигиталните тахографи регистрират следните данни:

а) изминатото разстояние и скоростта на превозното средство;

б) измерването на времето;

в) точките, указващи местоположението, посочени в член 8, параграф 1;

г) самоличността на водача;

д) дейността на водача;

е) данни за контрола, еталонирането и ремонта на тахографа, включително данни за сервиза;

ж) събития и неизправности.

4. Аналоговите тахографи регистрират най-малко данните по параграф 3, букви а), б) и д).

5. По всяко време може да се предостави достъп до данните, съхранявани в тахографа и тахографската карта, на:

а) компетентните контролни органи;

б) съответното транспортно предприятие, така че то да може да изпълни правните си задължения, по-специално предвидените в членове 32 и 33.

6. Извличането на данни се извършва с минимално забавяне за транспортните предприятия или водачите.

7. Данните, регистрирани от тахографа, които могат да бъдат предадени от тахографа или към него по безжичен или електронен път, са под формата на общодостъпни протоколи, определени в отворените стандарти.

8. За да се гарантира, че тахографите и картите за тахограф съответстват на принципите и изискванията на настоящия регламент, и по-специално на настоящия член, Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на настоящия член, и по-специално разпоредби, в които се предвиждат техническите средства за изпълнение на тези изисквания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

9. Когато е целесъобразно, подробните разпоредби, посочени в параграф 8, се основават на стандарти и осигуряват оперативната съвместимост между различните поколения бордови устройства и карти за тахограф.

Член 5

Функции на дигиталните тахографи

Дигиталните тахографи осигуряват изпълнението на следните функции:

— измерване на скоростта и на изминатото разстояние,

— проследяване на дейностите на водача и начина на управление,

— проследяване на поставянето и изваждането на картите за тахограф,

— регистриране на ръчно въведените данни от водача,

— еталониране,

— автоматично регистриране на точките, указващи местоположението, посочени в член 8, параграф 1,

— проследяване на контролните дейности,

— откриване и регистриране на събития и неизправности,

— четене на данни от паметта и регистриране и съхраняване на данни в паметта,

— четене на данни от карти за тахограф и регистриране и съхраняване на данни в карти за тахограф,

— показване, предупреждаване, разпечатване и извличане на данни към външни устройства,

— сверяване на часовника и измерване на времето,

— осъществяване на връзка от разстояние,

— управление на ограниченията, наложени от дружеството,

— вградени тестове и автотестове.

Член 6

Показване и предупреждения

1. Информацията, съдържаща се в дигиталните тахографи и картите за тахограф, свързани с дейностите на превозното средство и с водача и помощник-водача, се показва по ясен, недвусмислен и ергономичен начин.

2. Показва се следната информация:

а) време;

б) режим на работа;

в) дейност на водача:

— ако неговата дейност в момента е управление — времето на непрекъснато управление и общото време на почивка по време на работа на водача,

— ако неговата дейност в момента е на разположение/друга работа/почивка или почивка по време на работа — продължителността на осъществяваната в момента дейност (от момента на нейното избиране) и общото време на почивка по време на работа;

г) данни относно предупрежденията;

д) данни относно достъпа до менютата.

Може да бъде показана допълнителна информация, при условие че тя се отличава ясно от информацията, изисквана съгласно настоящия параграф.

3. Дигиталните тахографи предупреждават водачите при откриване на събитие и/или неизправност, както и преди да бъде надхвърлено максимално допустимото време за управление и в момента, в който то бъде надхвърлено, за да се улесни спазването на съответното законодателство.

4. Предупрежденията са визуални, а може да бъдат и звукови. Предупрежденията продължават най-малко 30 секунди, освен ако потребителят удостовери възприемането им чрез натискане на който и да е бутон на тахографа. Причината за съобщението се показва на тахографа и остава видима, докато потребителят удостовери възприемането ѝ с помощта на специален бутон или команда на тахографа.

5. За да се гарантира, че тахографът отговаря на изискванията на настоящия член за показване и предупреждения, Комисията приема чрез актове за изпълнение подробните разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

Член 7

Защита на данните

1. Държавите-членки гарантират, че обработването на лични данни в рамките на настоящия регламент се извършва единствено с цел проверка на съответствието с настоящия регламент и с Регламент (ЕО) № 561/2006, в съответствие с директиви 95/46/ЕО и 2002/58/ЕО и под надзора на надзорния орган на съответната държава-членка, посочен в член 28 от Директива 95/46/ЕО.

2. По-специално държавите-членки гарантират, че личните данни са защитени срещу употреба, която не е строго свързана с настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006, в съответствие с параграф 1 по отношение на:

— използването на глобалната навигационна спътникова система (ГНСС) за регистрирането на данни за местоположението съгласно член 8,

— използването на връзка от разстояние за целите на контрола съгласно член 9,

— използването на тахографи с интерфейс съгласно член 10,

— електронния обмен на информация относно картите на водача съгласно член 31, и по-специално всякакъв трансграничен обмен на такива данни с трети държави,

— съхраняването на записи от страна на транспортните предприятия съгласно член 33.

3. Дигиталните тахографи се проектират така, че да се гарантира неприкосновеността на личния живот. Те обработват само данни, които са необходими за целите на настоящия регламент.

4. Собствениците на превозни средства, транспортните предприятия и/или всеки друг заинтересован субект се съобразява със съответните разпоредби за защита на личните данни, когато е приложимо.

ГЛАВА II

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТАХОГРАФИ

Член 8

Регистриране на местоположението на превозното средство на определени точки в рамките на дневното работно време

1. За да се улесни проверката на спазването на съответното законодателство, местоположението на превозното средство се регистрира автоматично на следните точки или на най-близката до тях точка, където има спътников сигнал:

— мястото на започване на дневното работно време,

— на всеки три часа от общото време на управление,

— мястото на приключване на дневното работно време.

За тази цел превозните средства, които се регистрират за първи път 36 месеца след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, се оборудват с тахограф, свързан към услуга за позициониране, функционираща чрез спътникова навигационна система.

2. По отношение на свързването на тахографа към услуга за позициониране, функционираща чрез спътникова навигационна система, съгласно параграф 1, се използват само такива връзки към услуга, които ползват безплатна услуга за позициониране. В тахографа не се съхраняват трайно никакви други данни за местоположението освен изразените, когато е възможно, чрез географски координати за определяне на точките, посочени в параграф 1. Данните за местоположението, които се налага да бъдат съхранени временно за нуждите на автоматичното регистриране на точките по параграф 1 или за потвърждаване на отчетеното от датчика за движение, не са достъпни за потребителите и се изтриват автоматично, след като престанат да са нужни за посочените цели.

Член 9

Ранно откриване от разстояние на възможна манипулация или злоупотреба

1. С цел да се улесни извършването на целеви пътни проверки от компетентните контролни органи, тахографите, монтирани на превозни средства, които са регистрирани за първи път 36 месеца след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, трябва да могат да осъществяват връзка от разстояние с тези органи по време на движението на превозното средство.

2. Петнадесет години след датата, към която се изисква всички новорегистрирани превозни средства да имат тахограф съгласно настоящия член и членове 8 и 10, държавите-членки в подходяща степен снабдяват своите контролни органи с необходимото оборудване за ранно откриване от разстояние, което да позволява предаването на данни, посочено в настоящия член, като вземат предвид своите конкретни изисквания и стратегии за осигуряване на съответствието. Преди това държавите-членки могат да решат дали да предоставят на своите контролни органи оборудването за ранно откриване от разстояние.

3. Посочената в параграф 1 връзка се осъществява с тахографа само когато това е поискано чрез оборудването на контролните органи. Връзката е защитена, за да се гарантира целостта на данните и удостоверяването на автентичността на контролните уреди за регистриране на данните за движението и контролното оборудване. Достъпът до съобщените данни се ограничава до контролните органи, оправомощени да проверяват за нарушенията на Регламент (ЕО) № 561/2006 и настоящия регламент, и до сервизите, доколкото това е необходимо, за да се провери правилното функциониране на тахографа.

4. Съобщените при осъществяване на връзката данни се ограничават до данните, необходими за извършване на целеви пътни проверки на превозни средства, при които е възможно манипулиране или злоупотреба с тахографа. Тези данни се отнасят до следните събития или данни, регистрирани от тахографа:

— последен опит за нарушаване на сигурността,

— най-дълго прекъсване на електрическото захранване,

— неизправност на датчика,

— грешка в данните относно движението,

— противоречие в данните за движението на превозното средство,

— управление без валидна карта,

— поставяне на карта по време на управление,

— данни за сверяването на часовника,

— данни за еталонирането, включително датите на последните две еталонирания,

— регистрационен номер на превозното средство,

— скорост, регистрирана от тахографа.

5. Съобщените данни се използват единствено с цел контрол на спазването на настоящия регламент. Те не се предават на субекти, различни от органите, контролиращи периодите на управление и почивка, или съдебните органи в рамките на текущо съдебно производство.

6. Данните могат да се съхраняват единствено от контролните органи, докато трае пътната проверка, и се заличават най-късно три часа след съобщаването им, освен ако данните показват възможно манипулиране или злоупотреба с тахографа. Ако в хода на пътна проверка манипулирането или злоупотребата не се потвърди, предадените данни се заличават.

7. Транспортните предприятия, които експлоатират превозни средства, носят отговорност за информирането на водача за възможността за връзка от разстояние за целите на ранното откриване на възможна манипулация или злоупотреба с тахографи.

8. Връзката от разстояние с цел ранно откриване, описана в настоящия член, в никакъв случай не може да води до автоматични глоби или санкции за водача или транспортното предприятие. Въз основа на съобщените данни компетентният контролен орган може да вземе решение да извърши проверка на превозното средство и на тахографа. Резултатът от връзката от разстояние не възпрепятства провеждането от страна на контролните органи на пътни проверки на случаен принцип въз основа на системата за оценка на риска, въведена с член 9 от Директива 2006/22/ЕО.

Член 10

Интерфейс с интелигентни транспортни системи

Тахографите на превозни средства, регистрирани за първи път 36 месеца след влизането в сила на подробните разпоредби, посочени в член 11, могат да бъдат оборудвани със стандартни интерфейси, позволяващи регистрираните или генерираните от тахограф данни да се използват в работен режим от външно устройство, когато са изпълнени следните условия:

а) интерфейсът не засяга истинността и целостта на данните от тахографа;

б) интерфейсът съответства на подробните разпоредби по член 11;

в) външното устройство, свързано с интерфейса, има достъп до лични данни, включително данни за местоположението, само след получаване на съгласието на водача, до когото се отнасят данните, като даването на съгласие трябва да може да се удостовери.

Член 11

Подробни разпоредби за интелигентните тахографи

За да се гарантира съответствието на интелигентните тахографи с принципите и изискванията, установени в настоящия регламент, Комисията приема чрез актове за изпълнение подробните разпоредби, необходими за еднаквото прилагане на членове 8, 9 и 10, с изключение на разпоредби, които биха предвидили регистрирането на допълнителни данни от тахографа. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

Подробните разпоредби, посочени в първа алинея:

а) по отношение на изпълнението на функциите на интелигентния тахограф, посочени в настоящата глава, включват необходимите изисквания за гарантиране на сигурността, точността и надеждността на данните, които тахографът получава посредством услугата за спътниково позициониране и технологията за връзка от разстояние, посочени в членове 8 и 9;

б) конкретизират различните условия и изисквания във връзка с услугата за спътниково позициониране и технологията за връзка от разстояние, посочени в членове 8 и 9, които могат да бъдат извън тахографа или вградени в него, както и — в случай че са извън тахографа — условията за ползването на сигнала за спътниково позициониране като втори датчик за движение;

в) конкретизират необходимите стандарти за интерфейса по член 10. Тези стандарти може да включват разпоредба относно разпределението на правата за достъп между водачите, сервизите и транспортните предприятия, както и на контролните функции по отношение на регистрираните от тахографа данни, като тези контролни функции се основават на определен механизъм за удостоверяване на самоличността/правата на достъп, разработен за съответния интерфейс, като например удостоверение за всяко ниво на достъп, при условие че това е технически осъществимо.

ГЛАВА III

ОДОБРЕНИЕ НА ТИПА

Член 12

Подаване на заявления

1. Производителите или техни представители подават заявление за одобрение на типа на бордовото устройство, датчика за движение, образеца на тахографски лист или картата за тахограф до компетентните органи за одобрение на типа, определени за целта от всяка държава-членка.

2. До 2 март 2015 г. държавите-членки съобщават на Комисията наименованията и данните за връзка на определените органи, посочени в параграф 1, и впоследствие актуализират тази информация при необходимост. Комисията публикува на своя уебсайт списък на определените органи за одобрение на типа и го актуализира при необходимост.

3. Всяко заявление за одобрение на типа се придружава от съответните спецификации, включително необходимата информация за пломбите, както и от сертификатите за сигурност, функционалност и оперативна съвместимост. Сертификатът за сигурност се издава от признат сертификационен орган, определен от Комисията.

Сертификатът за функционалност се издава на производителя от органа за одобрение на типа.

Сертификатът за оперативна съвместимост се издава само от една лаборатория под контрола на Комисията и при запазване на нейната отговорност.

4. По отношение на тахографите, съответните им компоненти или картите за тахограф:

а) сертификатът за сигурност удостоверява следното по отношение на бордовото устройство, картите за тахограф, датчика за движение и връзката с приемника на ГНСС, когато ГНСС не е вградена в бордовото устройство:

i) съответствие с целите относно сигурността;

ii) изпълнение на следните функции за сигурност: идентифициране и удостоверяване, разрешаване на достъп, поверителност, отчетност, цялост, одит, точност и надеждност на услугата;

б) сертификатът за функционалност удостоверява, че изпитваният елемент отговаря на съответните изисквания от гледна точка на изпълняваните функции, екологичните характеристики, характеристиките на електромагнитната съвместимост, съответствието с физическите изисквания и с други приложими стандарти;

в) сертификатът за оперативна съвместимост удостоверява, че изпитваният елемент е напълно оперативно съвместим с необходимите тахографи или модели карти за тахограф.

5. Всяка промяна в софтуера или хардуера на тахографа или в естеството на материалите, използвани при производството му, трябва да бъде съобщена предварително на органа, който е издал одобрение на типа на уредите. Този орган трябва да потвърди пред производителя разширяването на обхвата на одобрението на типа или може да поиска актуализиране или потвърждение на съответните сертификати за функционалност, сигурност и/или оперативна съвместимост.

6. Не могат да бъдат подавани заявления по отношение на който и да е тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф в повече от една държава-членка.

7. Комисията приема чрез актове за изпълнение подробни разпоредби за еднаквото прилагане на настоящия член. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

Член 13

Издаване на одобрение на типа

Държавата-членка издава одобрение на типа за всеки тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф, които отговарят на изискванията, посочени в членове 4 и 11, при условие че държавата-членка е в състояние да провери съответствието на произведените модели с одобрения тип.

За всякакви изменения в одобрен модел или добавки към него трябва да бъде получено допълнително одобрение на типа от държавата-членка, издала първоначалното одобрение на типа.

Член 14

Знак за одобрение на типа

Държавите-членки издават на заявителя знак за одобрение на типа, която е в съответствие с предварително установен образец, за всеки тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф, който одобряват съгласно член 13 и приложение II. Тези образци се приемат от Комисията чрез актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

Член 15

Одобрение или отказ

Компетентните органи на държавата-членка, до които е подадено заявление за одобрение на типа, изпращат за всеки одобрен от тях тип бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф в едномесечен срок до органите на другите държави-членки копие от сертификата за одобрение на типа, придружено от копия на съответните спецификации, включително по отношение на пломбите. Когато компетентните органи не одобрят заявлението за одобрение на типа, те уведомяват органите на другите държави-членки, че одобрението е отказано, и съобщават основанията за своето решение.

Член 16

Съответствие на уредите с одобрението на типа

1. Ако някоя държава-членка, която е издала одобрение на типа съгласно член 13, установи, че определени бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф, на които е поставен издаденият от нея знак за одобрение на типа, не съответстват на одобрения от нея тип, тя взема необходимите мерки, за да се гарантира, че произвежданите модели съответстват на одобрението на типа. Ако е необходимо, предприетите мерки могат да включват отнемане на одобрението на типа.

2. Държава-членка, издала одобрение на типа, отнема това одобрение, ако бордовото устройство, датчикът за движение, тахографският лист или картата за тахограф, които са одобрени, не са в съответствие с настоящия регламент или в процеса на използването показват дефект от общ характер, който ги прави непригодни за целта, за която са предназначени.

3. Ако държава-членка, издала одобрение на типа, бъде уведомена от друга държава-членка за някой от случаите по параграф 1 или 2, тя, след като се консултира с уведомяващата държава-членка, предприема мерките, предвидени в посочените параграфи, при спазване на параграф 5.

4. Държава-членка, която се е уверила, че е налице един от случаите по параграф 2, може да забрани до второ нареждане продажбата и въвеждането в експлоатация на съответните бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф. Същото важи за случаи по параграф 1 по отношение на бордови устройства, датчици за движение, тахографски листове или карти за тахограф, които са били освободени от първоначалната проверка на ЕС, ако производителят, след като е бил надлежно предупреден, не приведе уредите в съответствие с одобрението на типа или с изискванията на настоящия регламент.

Във всички случаи компетентните органи на държавите-членки, в срок от един месец, се уведомяват взаимно и уведомяват и Комисията за всяко отнемане на одобрение на типа или за всякакви други мерки, взети съгласно параграфи 1, 2 или 3, и посочват основанията за тези действия.

5. Ако държава-членка, издала одобрение на типа, оспорва съществуването на някое от съобщените ѝ обстоятелства по параграф 1 или 2, засегнатите държави-членки полагат усилия да разрешат спора и информират редовно Комисията.

Ако преговорите между държавите-членки не доведат до споразумение в срок от четири месеца след датата на уведомяването съгласно параграф 3, Комисията, след като се консултира с експерти от всички държави-членки и вземе предвид всички фактори от значение, например такива от икономическо и техническо естество, в срок от шест месеца след изтичането на четиримесечния срок взема решение, за което уведомява заинтересованите държави-членки, като едновременно с това го съобщава и на другите държави-членки. Комисията определя за всеки отделен случай сроковете за изпълнение на нейното решение.

Член 17

Одобряване на тахографски листове

1. В заявлението си заявителят за одобрение на типа на образец на тахографски листове посочва типа или типовете аналогови тахографи, за които е предназначен съответният тахографски лист, и осигурява подходящи уреди от такъв тип или типове за целите на изпитването на тахографския лист.

2. В сертификата за одобрение на типа на образеца на тахографския лист компетентните органи на всяка държава-членка посочват типа или типовете аналогови тахографи, с които могат да се използват тахографски листове от този модел.

Член 18

Обосноваване на решения за отказ

Във всички решения, взети в съответствие с настоящия регламент, за отказ на одобрение на типа или за отнемане на одобрение на типа на бордово устройство, датчик за движение, образец на тахографски лист или карта за тахограф подробно се посочват основанията за отказа или отнемането. Решението се съобщава на засегнатото лице, което същевременно бива уведомено и за съществуващите средства за правна защита съгласно правото на съответната държава-членка и за сроковете за упражняване на правата на защита.

Член 19

Признаване на тахографи с одобрение на типа

Държавите-членки не могат да откажат да регистрират превозно средство, оборудвано с тахограф, или да забраняват въвеждането в експлоатация или използването на такова превозно средство по каквато и да е причина, свързана с факта, че превозното средство е оборудвано с такъв уред, ако върху уреда е нанесен знакът за одобрение на типа по член 14 и е поставена монтажната табела по член 22, параграф 4.

Член 20

Сигурност

1. Производителите проектират, изпитват и проверяват произвежданите от тях бордови устройства, датчици за движение и карти за тахограф така, че да откриват слабости, възникващи на всички етапи от жизнения цикъл на продуктите и да предотвратяват или ограничават евентуалното използване на тези слабости. Честотата на изпитванията се определя от държавата-членка, която е издала сертификата за одобрение, в рамките на срок, който не надвишава две години.

2. За тази цел производителите предоставят на сертификационния орган, посочен в член 12, параграф 3, документацията, необходима за анализа на уязвимостта.

3. За целите на параграф 1 сертификационният орган, посочен в член 12, параграф 3, извършва изпитвания на бордовите устройства, датчиците за движение и картите за тахограф за потвърждение, че известните слабости не могат да бъдат използвани от лица, притежаващи общодостъпни знания.

4. Ако в хода на изпитванията, посочени в параграф 1, бъдат открити слабости в елементи на системата (бордови устройства, датчици за движение и карти за тахограф), тези елементи не се пускат на пазара. Ако в хода на изпитванията, посочени в параграф 3, бъдат открити слабости по отношение на елементи, които вече са на пазара, производителят или сертификационният орган информира компетентните органи на държавата-членка, издала одобрението на типа. Тези компетентни органи предприемат всички мерки, необходими за решаване на проблема, по-специално от страна на производителя, и информират незабавно Комисията за откритите слабости и за предвидените или предприетите мерки, включително при необходимост отнемане на одобрението на типа в съответствие с член 16, параграф 2.

Член 21

Изпитване при експлоатационни условия

1. Държавите-членки могат да разрешат изпитването при експлоатационни условия на тахографи от все още неодобрен тип. Държавите-членки признават взаимно разрешенията за изпитване при експлоатационни условия.

2. Водачите и транспортните предприятия, участващи в изпитване при експлоатационни условия, спазват изискванията на Регламент (ЕО) № 561/2006. За доказване на горепосоченото водачите следват процедурата, предвидена в член 35, параграф 2 от настоящия регламент.

3. Комисията може да приема актове за изпълнение, за да предвиди процедурите, приложими за изпитванията при експлоатационни условия, и формите, които да се използват за наблюдение на тези изпитвания. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

ГЛАВА IV

МОНТИРАНЕ И ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

Член 22

Монтиране и ремонт

1. Тахографите могат да бъдат монтирани или ремонтирани само от монтьори, сервизи или производители на превозни средства, одобрени за целта от компетентните органи на държавите-членки в съответствие с член 24.

2. Одобрените монтьори, сервизи или производители на превозни средства пломбират тахографа съгласно спецификациите, включени в посочения в член 15 сертификат за одобрение на типа, след като установят, че той функционира правилно, и по-специално по начин, който да гарантира, че не е възможно подправяне или изменение на регистрираните данни чрез устройство за тяхното манипулиране.

3. Одобреният монтьор, сервиз или производител на превозни средства нанася специален знак върху пломбите, които поставя, а при дигиталните тахографи — въвежда данните за електронна защита, служещи за удостоверяване на автентичността. Компетентните органи на всяка държава-членка изпращат на Комисията регистъра на използваните знаци и данни за електронна защита, както и необходимата информация за използваните данни за електронна защита. Комисията предоставя на държавите-членки достъп до тази информация при поискване.

4. С цел да се удостовери, че монтирането на тахографа е извършено в съответствие с изискванията на настоящия регламент, се закрепва монтажна табела така, че да е ясно видима и лесно достъпна.

5. Компонентите на тахографа се пломбират съгласно посоченото в сертификата за одобрение на типа. Всички връзки с тахографа, които са потенциално уязвими към манипулация, включително връзката между датчика за движение и скоростната кутия, както и в съответните случаи — монтажната табела, се пломбират.

Пломбата се сваля или чупи само:

— от монтьори или сервизи, одобрени от компетентните органи съгласно член 24 с цел ремонт, поддръжка и ново еталониране на тахографи, или от служители на контролните органи, преминали необходимото обучение и когато това е необходимо — оправомощени за целите на контрола,

— за целите на ремонт или модификация на превозното средство, които засягат пломбата. В тези случаи в превозното средство се съхранява писмено заявление, в което се посочват датата и часът, в който пломбата е счупена, както и причините за нейното сваляне. Комисията подготвя стандартен формуляр за писменото изявление чрез актове за изпълнение.

При всички случаи пломбите се заменят от одобрен монтьор или сервиз без необосновано забавяне и най-късно в срок от седем дни след свалянето им.

Преди замяната на пломбите се извършва проверка и еталониране на тахографа в одобрен сервиз.

Член 23

Технически прегледи на тахографите

1. Тахографите се подлагат на редовни технически прегледи от одобрени сервизи. Редовните технически прегледи се извършват най-малко веднъж на всеки две години.

2. При техническите прегледи по параграф 1 се проверяват най-малко следните обстоятелства:

— дали тахографът е правилно монтиран и подходящ за превозното средство,

— дали тахографът работи правилно,

— дали върху тахографа е нанесен знакът за одобрение на типа,

— дали е прикрепена монтажната табела,

— дали всички пломби са цели и действително изпълняват предназначението си,

— дали няма устройства за манипулиране, прикрепени към тахографа, или следи от използването на такива устройства,

— размера на гумите и действителната обиколка на гумите.

3. Сервизите изготвят протокол за прегледа, в случай че се е наложило да бъдат отстранени нередности във функционирането на тахографа, независимо дали в резултат от периодичен технически преглед или от технически преглед по конкретно искане на националния компетентен орган. Те съхраняват списък на всички изготвени протоколи за технически преглед.

4. Протоколите за технически преглед се съхраняват за срок от най-малко две години от датата на тяхното изготвяне. Държавите-членки решават дали протоколите за технически преглед да се съхраняват или да бъдат изпратени на компетентния орган в рамките на този срок. Когато протоколите за технически преглед се съхраняват от сервиза, по искане на компетентния орган сервизът предоставя протоколите за техническите прегледи и еталонирането, извършени в рамките на посочения срок.

Член 24

Одобряване на монтьори, сервизи и производители на превозни средства

1. Държавите-членки одобряват, редовно контролират и сертифицират монтьорите, сервизите и производителите на превозни средства, които могат да извършват монтиране, проверка, технически преглед и ремонт на тахографи.

2. Държавите-членки гарантират, че монтьорите, сервизите и производителите на превозни средства са компетентни и надеждни. За тази цел те установяват и публикуват набор от ясни национални процедури и гарантират спазването на следните минимални изисквания:

а) персоналът е надлежно обучен;

б) налице е необходимото оборудване за извършване на съответните изпитвания и задачи;

в) монтьорите, сервизите и производителите на превозни средства са с добра репутация.

3. Одитът на одобрените монтьори или сервизи се извършва, както следва:

а) най-малко на всеки две години одобрените монтьори или сервизи се подлагат на одит, при който се проверяват процедурите, прилагани от тях по отношение на тахографите. При одита се обръща особено внимание на взетите мерки за сигурност и на боравенето с карти за монтаж и настройки. Държавите-членки могат да извършват тези одити, без да извършват посещение на място;

б) извършват се и технически одити без предупреждение на одобрените монтьори или сервизи с цел контрол на извършваното еталониране, технически прегледи и монтиране. Тези одити обхващат годишно поне 10 % от одобрените монтьори и сервизи.

4. Държавите-членки и техните компетентни органи предприемат подходящи мерки за предотвратяването на конфликти на интереси между монтьорите или сервизите и транспортните предприятия. По-специално, при сериозен риск от конфликт на интереси се вземат допълнителни конкретни мерки с цел да се гарантира, че монтьорът или сервизът спазва разпоредбите на настоящия регламент.

5. Компетентните органи на държавите-членки изпращат ежегодно на Комисията, ако е възможно по електронен път, списъците на одобрените монтьори и сервизи, както и на издадените им карти. Комисията публикува тези списъци на своя уебсайт.

6. Компетентните органи в държавите-членки отнемат, временно или постоянно, одобрението на монтьори, сервизи и производители на превозни средства, които не изпълняват задълженията си по настоящия регламент.

Член 25

Карти за монтаж и настройки

1. Срокът на валидност на картите за монтаж и настройки не надвишава една година. При подновяването на картите за монтаж и настройки компетентният орган гарантира, че монтьорът, сервизът или производителят на превозни средства отговаря на критериите, изброени в член 24, параграф 2.

2. Компетентният орган подновява карта за монтаж и настройки в срок от петнадесет работни дни, считано от датата на получаване на валидно заявление за подновяване и цялата необходима документация. Когато дадена карта за монтаж и настройки е повредена, неизправна, изгубена или откраднатa, компетентният орган осигурява карта за замяна в срок от пет работни дни, считано от датата на получаване на подробно заявление за тази цел. Компетентните органи поддържат регистър на изгубените, откраднатите и повредените карти.

3. Когато държава-членка отнеме одобрението на даден монтьор, сервиз или производител на превозни средства съгласно посоченото в член 24, тя отнема и издадените му карти за монтаж и настройки.

4. Държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да предотвратят подправянето на картите за монтаж и настройки, предоставени на одобрените монтьори, сервизи и производители на превозни средства.

ГЛАВА V

КАРТИ НА ВОДАЧА

Член 26

Издаване на карти на водача

1. Карти на водача се издават по заявление на съответния водач от компетентния орган в държавата-членка, в която е мястото на обичайното пребиваване на водача. Те се издават в срок от един месец от получаването от компетентния орган на заявлението и цялата необходима документация.

2. За целите на настоящия член „място на обичайно пребиваване“ означава мястото, в което дадено лице живее обичайно, т.е. през не по-малко от 185 дни всяка календарна година, поради лични или професионални връзки или, при лица без професионални връзки, поради личните му връзки, които са белег за тясна връзка между това лице и мястото, на което то живее.

Въпреки това за място на обичайно пребиваване на лице, чиито професионални връзки са с място, различно от това на личните му връзки, и което в резултат на това живее последователно на различни места, намиращи се в две или повече държави-членки, се счита мястото на личните му връзки, при условие че лицето се връща редовно на това място. Не е необходимо последното условие да е спазено, когато лицето живее в определена държава-членка с цел изпълнение на работа с определена продължителност.

3. Водачите предоставят доказателство за мястото на обичайно си пребиваване по подходящ начин, като например карта за самоличност или друг валиден документ. Когато компетентните органи на държавата-членка, издаваща карта на водача, имат съмнения относно валидността на твърдението за мястото на обичайно пребиваване или за целите на някои конкретни форми на контрол, те могат да изискват допълнителна информация или доказателства.

4. В надлежно обосновани и изключителни случаи държавите-членки могат да издават временни карти, без възможност за подновяване и със срок на валидност максимум 185 дни, на водач, чието място на обичайно пребиваване не е в съответната държава-членка или в държава, която е договаряща страна по Спогодбата AETR, при условие че този водач е в трудово правоотношение с предприятие, установено в издаващата държава-членка, и когато се прилага Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета [1] — представят атестацията за водач, посочена в този регламент.

Въз основа на предоставената от държавите-членки информация Комисията следи внимателно прилагането на настоящата алинея. На всеки две години тя представя на Европейския парламент и Съвета доклад за своите констатации, в който по-специално разглежда въпроса, дали временните карти на водача имат отрицателно въздействие върху пазара на труда и дали временните карти не се издават обикновено на името на едни и същи водачи в повече от един случай. Комисията може да представи подходящо законодателно предложение за преразглеждане на настоящата алинея.

5. Компетентните органи на издаващата държава-членка вземат подходящи мерки, за да гарантират, че заявителят вече не е титуляр на валидна карта на водача, и персонализират картата на водача, като правят необходимото данните да са видими и защитени.

6. Картата на водача е валидна за не повече от пет години.

7. Валидна карта на водача не се отнема и валидността ѝ и не се спира, освен ако компетентният орган на държавата-членка не установи, че картата е подправена, че водачът използва карта, на която не е титуляр, или че притежаваната карта е получена въз основа на неверни декларации и/или подправени документи. Ако са предприети мерки за отнемане или спиране на валидността от страна на държава-членка, различна от държавата-членка, издала картата, първата държава-членка връща картата възможно най-скоро на органите на държавата-членка, издала картата, и посочва основанията за отнемането или спирането на валидността. Ако се очаква връщането на картата да отнеме повече от две седмици, държавата-членка, която я отнема или спира валидността ѝ, в рамките на тези две седмици информира държавата-членка, издала картата, за основанията за отнемането или спирането на валидността.

8. Държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да предотвратят подправянето на карти на водача.

9. Настоящият член не възпрепятства държава-членка да издаде карта на водача на водач, чието място на обичайно пребиваване е на такава част от територията на тази държава-членка, за която не се прилагат Договорът за Европейския съюз и Договорът за функционирането на Европейския съюз, при условие че в тези случаи се прилагат съответните разпоредби на настоящия регламент.

Член 27

Използване на карти на водача

1. Картата на водача е лична.

2. Даден водач може да е титуляр на не повече от една валидна карта на водача и има право да използва само своята собствена персонализирана карта на водача. Водачът не може да използва карта на водача, която е повредена или е с изтекъл срок.

Член 28

Подновяване на карти на водача

1. Когато водачът желае да поднови своята карта на водача, той подава заявление до компетентния орган на държавата-членка, в която е мястото на обичайното му пребиваване, не по-късно от 15 работни дни преди изтичането на срока на валидност на картата.

[1] Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

2. Когато при подновяване държавата-членка, в която е мястото на обичайно пребиваване на водача, е различна от тази, издала текущата му карта, и когато органите на първата държава-членка са получили заявление за подновяване на картата на водача, те информират органа, издал предишната карта, относно основанията за подновяване.

3. Когато е подадено заявление за подновяване на карта, чийто срок на валидност предстои да изтече, компетентният орган издава нова карта преди датата на изтичане на срока на валидност, при условие че заявлението е изпратено в срока, определен в параграф 1.

Член 29

Откраднати, изгубени или повредени карти на водача

1. Издаващите органи съхраняват данни за издадените, откраднатите, изгубените и повредените карти на водача за срок, не по-кратък от срока на тяхната валидност.

2. Ако картата на водача е повредена или неизправна, водачът я връща на компетентния орган в държавата-членка, в която е мястото на обичайното му пребиваване. В случай на кражба на картата на водача той трябва да я декларира официално пред компетентните органи на държавата, в която е станала кражбата.

3. Всеки случай на изгубена карта на водача се докладва чрез подаване на официална декларация до компетентните органи на държавата-членка, която е издала картата, и до компетентните органи на държавата-членка, в която е мястото на обичайното пребиваване на водача, когато тя е различна.

4. Когато карта на водача е повредена, неизправна, изгубена или откраднатa, водачът подава в срок от седем календарни дни заявление за нейната замяна до компетентните органи на държавата-членка, в която е мястото на обичайното му пребиваване. Тези органи издават карта за замяна в срок от осем работни дни след получаването на подробно заявление за тази цел.

5. При обстоятелствата, изложени в параграф 4, водачът може да продължи да управлява превозното средство без карта на водача за максимален период от 15 календарни дни или за по-дълъг период, ако това се налага за връщането на превозното средство в неговия гараж, при условие че водачът може да докаже, че е невъзможно да представи или използва картата през този период.

Член 30

Взаимно признаване и размяна на карти на водачи

1. Държавите-членки взаимно признават издадените от тях карти на водачи.

2. Когато титулярят на валидна карта на водач, издадена от държава-членка, е установил своето обичайно местопребиваване в друга държава-членка, той може да поиска картата му да бъде сменена с еквивалентна карта на водач. Задължение на държавата-членка, която извършва смяната, е да провери дали представената карта все още е валидна.

3. Държавите-членки, извършващи смяната, връщат старата карта на органите на държавата-членка, издала картата, и посочват основанията за това свое действие.

4. Когато държава-членка заменя или сменя карта на водач, замяната или смяната, както и всяка последваща замяна или смяна се регистрират в тази държава-членка.

Член 31

Електронен обмен на информация относно карти на водача

1. С цел да се гарантира, че даден заявител вече не е титуляр на валидна карта на водача съгласно посоченото в член 26, държавите-членки поддържат национални електронни регистри, съдържащи следната информация относно картите на водача, включително картите, посочени в член 26, параграф 4, за срок, не по-кратък от срока на валидност на тези карти:

— фамилно и собствено име на водача,

— дата на раждане и ако е известно, място на раждане на водача,

— номер на валидно свидетелство за управление на МПС и държава на издаване на свидетелството за управление на МПС (ако е приложимо),

— статус на картата на водача,

— номер на картата на водача.

2. Комисията и държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да гарантират, че електронните регистри са свързани помежду си и са достъпни навсякъде в Съюза, като се използва съобщителната система TACHOnet, посочена в Препоръка 2010/19/ЕС, или друга съвместима система. При използване на съвместима система обменът на електронни данни с всички останали държави-членки е възможен по съобщителната система TACHOnet.

3. При издаване, замяна и когато е необходимо, подновяване на карта на водача, държавите-членки проверяват чрез електронен обмен на данни дали въпросният водач вече не е титуляр на друга валидна карта на водача. Обменените данни се ограничават до необходимите за целите на проверката.

4. Служителите на контролните органи могат да получат достъп до електронния регистър, за да проверят статуса на дадена карта на водача.

5. Комисията приема актове за изпълнение с цел да предвиди общите процедури и спецификации, необходими за посочената в параграф 2 взаимна връзка, включително формата на обменяните данни, техническите процедури за получаване по електронен път на справки от националните електронни регистри, процедурите за достъп и механизмите за сигурност. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

ГЛАВА VI

ИЗПОЛЗВАНЕ НА УРЕДИТЕ

Член 32

Правилно използване на тахографите

1. Транспортните предприятия и водачите осигуряват правилното функциониране и използване на дигиталните тахографи и на картите на водача. Когато транспортните предприятия и водачите използват аналогови тахографи, те осигуряват правилното им функциониране и правилното използване на тахографските листове.

2. Дигиталните тахографи не се настройват така, че автоматично да превключват на определена категория дейност, когато двигателят е изключен или запалването на двигателя на превозното средство е изключено, освен в случаите, когато водачът продължава да е в състояние ръчно да избере подходящата категория дейност.

3. Забранява се подправянето, прикриването, укриването или унищожаването на данни, регистрирани върху тахографския лист или съхранени в тахографа или върху картата на водача, или на разпечатки от тахографа. Забранява се и всякакво манипулиране на тахографа, тахографския лист или картата на водача, което може да доведе до подправяне, укриване или унищожаване на данни и/или разпечатана информация. Забранява се в превозното средство да се намира каквото и да е устройство, което може да се използва за тази цел.

4. Превозното средство не може да е оборудвано с повече от един тахограф освен за целите на изпитванията при експлоатационни условия, посочени в член 21.

5. Държавите-членки забраняват производството, дистрибуцията, рекламирането и/или продажбата на устройства, които са конструирани и/или предназначени за манипулиране на тахографите.

Член 33

Отговорност на транспортните предприятия

1. Транспортните предприятия са длъжни да осигурят на техните водачи подходящо обучение и инструктаж относно правилното функциониране както на дигиталните, така и на аналоговите тахографи; те провеждат редовни проверки, за да се уверят, че техните водачи използват правилно тахографите и не предоставят на техните водачи никакви преки или непреки стимули, които биха могли да насърчат злоупотребата с тахографи.

Транспортните предприятия издават достатъчно на брой тахографски листове на водачите на превозните средства, оборудвани с аналогов тахограф, като вземат предвид както факта, че тахографските листове са лични по своя характер, така и продължителността на експлоатационния срок на уредите и евентуалното задължение за заменяне на тахографските листове, които са повредени или са били иззети от оправомощен служител на контролен орган. Транспортните предприятия издават на водачите само листове по одобрен образец, подходящ за използване в уреда, монтиран в превозното средство.

Когато превозното средство е оборудвано с дигитален тахограф, транспортното предприятие и водачът осигуряват в случай на проверка правилното изготвяне на разпечатка на данните от тахографа при поискване от служител на контролните органи, като се има предвид експлоатационният срок на уреда.

2. Транспортните предприятия съхраняват тахографските листове и разпечатките, когато разпечатките са направени с цел спазване на член 35, в хронологичен ред и в четлива форма най-малко една година след тяхното използване и издават копия на съответните водачи при искане от тяхна страна. Транспортните предприятия също така издават копия на данните, извлечени от картите на водача, на съответните водачи при искане от тяхна страна, както и разпечатки на хартиен носител на тези копия. Тахографските листове, разпечатките и извлечените данни се представят или предават при поискване от страна на оправомощен служител на контролен орган.

3. Транспортните предприятия носят отговорност за нарушения на настоящия регламент, извършени от техни водачи или от водачи, намиращи се на тяхно разположение. Държавите-членки обаче могат да обусловят тази отговорност от наличието на нарушение от страна на транспортното предприятие на параграф 1, първа алинея от настоящия член и на член 10, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

Член 34

Използване на карти на водача и тахографски листове

1. Водачите използват тахографски листове или карти на водача всеки ден, през който управляват превозно средство, считано от момента на поемането му. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат изваждани преди края на дневното работно време, освен ако има специално разрешение за това. Тахографският лист или картата на водача не могат да бъдат използвани за по-дълъг период от време от този, за който са предназначени.

2. Водачите пазят по подходящ начин тахографските листове и картите на водача и не могат да използват замърсени или повредени тахографски листове или карти на водача.

3. Когато в резултат на отсъствие от превозното средство водачът не е в състояние да използва тахографа, с който превозното средство е оборудвано, периодите, посочени в параграф 5, буква б), подточки ii), iii) и iv):

а) се вписват в тахографския лист ръчно, чрез автоматично регистриране или по друг начин, четливо и без зацапване на тахографския лист, ако превозното средство е оборудвано с аналогов тахограф; или

б) се вписват в картата на водача, като се използва приспособлението за ръчно въвеждане на данни, осигурено за тахографа, ако превозното средство е оборудвано с дигитален тахограф.

Държавите-членки налагат на водачите изискване да представят формуляри, свидетелстващи за действията им във времето, когато не са били в превозното средство.

4. Когато на борда на превозното средство, оборудвано с тахограф, има повече от един водач, всеки водач осигурява поставянето на неговата карта на водача в правилния вход на тахографа.

Когато на борда на превозното средство, оборудвано с аналогов тахограф, има повече от един водач, водачите нанасят необходимите изменения в тахографските листове, така че съответната информация да бъде регистрирана в тахографския лист на водача, който действително управлява превозното средство.

5. Водачите:

а) осигуряват съответствието на часовото време, регистрирано върху тахографския лист, с официалното време в държавата на регистрация на превозното средство;

б) задействат превключвателните механизми, които позволяват да се регистрират отделно и различимо следните периоди от време:

i) обозначен със символа : време на управление на превозното средство;

ii) обозначен със символа : „друга работа“, което означава всяка дейност, различна от управление на превозното средство по смисъла на член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО, както и всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него;

iii) обозначен със символа : „период на разположение“ по смисъла на член 3, буква б) от Директива 2002/15/ЕО;

iv) обозначен със символа : почивки по време на работа или почивки.

6. Всеки водач на превозно средство, оборудвано с аналогов тахограф, въвежда следните данни върху своя тахографски лист:

а) в началото на използването на тахографския лист — своето фамилно и собствено име;

б) датата и мястото, където започва използването на тахографския лист, и датата и мястото, където приключва използването;

в) регистрационния номер на всяко превозно средство, което е определено за водача, както в началото на първото пътуване, регистрирано върху тахографския лист, така и впоследствие в случай на смяна на превозното средство по време на използването на тахографския лист;

г) показанието на сумиращия брояч за изминатото разстояние:

i) в началото на първото пътуване, регистрирано върху тахографския лист;

ii) в края на последното пътуване, регистрирано върху тахографския лист;

iii) в случай на смяна на превозното средство по време на работния ден — показанието на брояча на първото определено за водача превозно средство и показанието на следващото превозно средство;

д) часът на всяка смяна на превозно средство.

7. Водачът въвежда в дигиталния тахограф символите на държавите, в които започва и приключва ежедневния си работен период. Държава-членка може обаче да изиска от водачите на превозни средства, осъществяващи превози на нейна територия, да добавят по-подробни географски данни към символа на държавата, при условие че държавата-членка е уведомила Комисията за тези подробни географски данни преди 1 април 1998 г.

Не е необходимо водачите да въвеждат информацията по първо изречение от първа алинея, ако тахографът автоматично регистрира данните за местоположението в съответствие с член 8.

Член 35

Повредени карти на водача и тахографски листове

1. При повреждане на тахографски лист с регистрирани данни или на карта на водача съответният водач прикрепва повредения тахографски лист или повредената карта на водача към всеки резервен тахографски лист, използван за замяна.

2. Когато картата на водача е повредена, неизправна, изгубена или откраднатa, водачът:

а) в началото на пътуването си разпечатва характеристиките на превозното средство, което управлява, и въвежда в тази разпечатка:

i) данни, които позволяват идентифицирането на водача (име, номер на картата на водача или на свидетелството за управление на МПС), включително неговия подпис;

ii) периодите, посочени в член 34, параграф 5, буква б), подточки ii), iii) и iv);

б) в края на пътуването разпечатва информацията, свързана с периодите, регистрирани от тахографа, регистрира всички периоди на друга работа, периоди на разположение или почивка след момента на разпечатването в началото на пътуването, ако това не е регистрирано от тахографа, и отбелязва на този документ данните, които позволяват идентифицирането на водача (име, номер на картата на водача или на неговото свидетелство за управление на МПС), включително подписа му.

Член 36

Записи, извършвани от водача

1. Когато водачът управлява превозно средство, на което е монтиран аналогов тахограф, водачът трябва да е в състояние да представи по искане на оправомощен служител на контролен орган:

i) тахографските листове за текущия ден и листовете, използвани от водача през предходните 28 дни;

ii) картата на водача, ако има такава; и

iii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006.

2. Когато водачът управлява превозно средство, оборудвано с дигитален тахограф, той трябва да е в състояние да представи по искане на оправомощен служител на контролен орган:

i) своята карта на водача;

ii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущия ден и предходните 28 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006;

iii) тахографските листове за същия период като посочения в подточка ii), през който той е управлявал превозно средство, оборудвано с аналогов тахограф.

3. Оправомощените служители на контролен орган могат да проверяват спазването на Регламент (ЕО) № 561/2006 чрез анализ на тахографските листове, на показваните, разпечатаните или извлечените данни, които са регистрирани от тахографа или от картата на водача, или ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг съпътстващ документ, с който се оправдава неспазването на дадена разпоредба, като член 29, параграф 2 и член 37, параграф 2 от настоящия регламент.

Член 37

Процедура при неизправни уреди

1. В случай на повреда или неправилно функциониране на тахографа транспортното предприятие го дава за ремонт от одобрен монтьор или сервиз веднага щом обстоятелствата позволят това.

Ако превозното средство не може да бъде върнато в помещенията на транспортното предприятие в срок от една седмица, считано от деня на повредата или откриването на неизправността, ремонтът се извършва по пътя.

С мерки, взети от държавите-членки съгласно член 41, компетентните органи се оправомощават да забраняват използването на превозното средство, ако повредата или неизправността не е отстранена по начина, предвиден в първа и втора алинея от настоящия параграф, доколкото това съответства на националното законодателство на съответната държава-членка.

2. Докато тахографът не е годен за експлоатация или е неизправен, водачът отбелязва данните, позволяващи той да бъде идентифициран (име, номер на картата на водача или номер на свидетелството за управление на МПС), включително подпис, както и информация за различните периоди от време, които не се регистрират от тахографа или за които от тахографа не са правени разпечатки по правилен начин:

а) върху тахографския лист или листове; или

б) върху временен лист, който се прикрепва към тахографския лист или се съхранява заедно с картата на водача.

ГЛАВА VII

ИЗПЪЛНЕНИЕ И САНКЦИИ

Член 38

Служители на контролните органи

1. С цел ефективно наблюдение на спазването на настоящия регламент на оправомощените служители на контролните органи се осигуряват достатъчно оборудване и подходящи правомощия, позволяващи им да изпълняват задълженията си в съответствие с настоящия регламент. Оборудването включва по-специално:

а) контролни карти, позволяващи достъп до данните, регистрирани в тахографите и в картите за тахограф, включително в картата за монтаж и настройки;

б) необходимите инструменти за извличане на файловете с данни от бордовите устройства и картите за тахограф и за анализиране на тези файлове с данни и разпечатки от дигитални тахографи заедно с тахографските листове и диаграмите от аналогови тахографи.

2. В случай че след извършването на проверка служители на контролните органи намерят достатъчно доказателства, водещи до основателно подозрение за измама, те са оправомощени да насочат превозното средство към одобрен сервиз за провеждане на допълнителни изпитвания, по-конкретно с цел да бъде проверено дали тахографът:

а) работи правилно;

б) регистрира и съхранява данните правилно, а параметрите за еталониране са точни.

3. Служителите на контролните органи са оправомощени да поискат от одобрените сервизи да проведат изпитването, посочено в параграф 2, както и конкретни изпитвания, предназначени да проверят за наличието на устройства за манипулиране. Ако бъдат открити устройства за манипулиране, уредът, включително самото устройство, бордовото устройство или неговите компоненти, както и картата на водача, могат да бъдат отстранени от превозното средство и ползвани като доказателства в съответствие с националните процесуални правила, свързани с боравенето с такива доказателства.

4. Когато е целесъобразно, служителите на контролните органи използват възможността да проверяват тахографите и картите на водача, които се намират на място по време на проверка в помещенията на предприятията.

Член 39

Обучение на служителите на контролните органи

1. Държавите-членки гарантират, че служителите на контролните органи са надлежно обучени за анализа на регистрираните данни и за контролирането на тахографи с цел постигане на ефикасен и хармонизиран контрол и изпълнение.

2. Държавите-членки информират Комисията относно изискванията за обучението на служителите на своите контролни органи до 2 септември 2016 г.

3. Комисията приема чрез актове за изпълнение мерки, конкретизиращи съдържанието на първоначалното и продължаващото обучение на служителите на контролните органи, включително обучението относно техники за целеви проверки и за откриване на устройства за манипулиране и измами. Тези мерки включват насоки за улесняване на прилагането на съответните разпоредби на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 42, параграф 3.

4. Държавите-членки включват определеното от Комисията съдържание в обучението на служителите на контролните органи.

Член 40

Взаимопомощ

Държавите-членки взаимно се подпомагат при прилагането на настоящия регламент и при проверките за спазването му.

В рамките на тази взаимопомощ компетентните органи на държавите-членки редовно обменят по-специално цялата налична информация относно нарушения на настоящия регламент, свързани с монтьори и сервизи, видове практики на манипулация и наложени санкции за такива нарушения.

Член 41

Санкции

1. Държавите-членки, в съответствие с националните конституционни механизми, установяват система от санкции, приложими за нарушения на настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Тези санкции трябва да са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни и да са в съответствие с категориите нарушения, предвидени в Директива 2006/22/ЕО.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията за тези мерки и за правилата относно санкциите до 2 март 2016 г. Те информират Комисията за всички последващи изменения на тези мерки.

ГЛАВА VIII

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 42

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на срока за даване на становище председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета отправят такова искане.

Член 43

Форум по тахографите

1. Създава се Форум по тахографите с цел да се подпомогне диалогът по технически въпроси относно тахографите между експерти от държавите-членки, членовете на комитета по член 42 и експерти от трети държави, в които се използват тахографи съгласно Спогодбата AETR.

2. Държавите-членки следва да изпратят като експерти към Форума по тахографите експертите, участващи в комитета по член 42.

3. Форумът по тахографите е открит за участие на експерти от заинтересовани трети държави, които са договарящи страни по Спогодбата AETR.

4. За участие във Форума по тахографите се канят заинтересовани страни, представители на производители на превозни средства, производители на тахографи, социални партньори и Европейския надзорен орган по защита на данните.

5. Форумът по тахографите приема свой процедурен правилник.

6. Форумът по тахографите заседава най-малко веднъж годишно.

Член 44

Съобщаване на национални мерки

Държавите-членки съобщават на Комисията текста на законовите, подзаконовите или административните разпоредби, които те приемат в областта, уредена с настоящия регламент, не по-късно от 30 дни след датата на тяхното приемане и за първи път до 2 март 2015 г.

Член 45

Изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006

Регламент (ЕО) № 561/2006 се изменя, както следва:

1) В член 3 след буква а) се вмъква следната буква:

„аа) превозни средства с максимално допустима маса, която не надвишава 7,5 тона, които се използват за превоз на материали, оборудване или машини за ползване от водача в хода на неговата работа и които се използват само в радиус от 100 километра от базата на предприятието и при условие че управлението на превозните средства не представлява основната дейност на водача;“.

2) Член 13, параграф 1 се изменя, както следва

а) в букви г), е) и п) думите „50 километра“ се заменят с думите „100 километра“;

б) в буква г) първата алинея се заменя със следното:

„г) превозни средства или комбинации от превозни средства с максимално допустима маса, ненадвишаваща 7,5 тона, използвани от доставчици на универсални услуги съгласно определението в член 2, точка 13 от Директива 97/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 декември 1997 г. относно общите правила за развитието на вътрешния пазар на пощенските услуги в Общността и за подобряването на качеството на услугата (*) за доставка на пратки като част от универсална услуга.

(*) ОВ L 15, 21.1.1998 г., стр. 14.“

Член 46

Преходни мерки

Доколкото актовете за изпълнение, посочени в настоящия регламент, не са приети, така че да е възможно прилагането им към началния момент на прилагане на настоящия регламент, до началната дата на прилагане на актовете за изпълнение, посочени в настоящия регламент, временно продължават да бъдат приложими разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3821/85, включително приложение IБ към него.

Член 47

Отмяна

Регламент (ЕИО) № 3821/85 се отменя. Позоваванията на отменения регламент се считат за позовавания на настоящия регламент.

Член 48

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

При спазване на преходните мерки по член 46 настоящият регламент се прилага, считано от 2 март 2016 г., с изключение на членове 24, 34 и 45, които се прилагат, считано от 2 март 2015 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 4 февруари 2014 година.

За Европейския парламент
Председател
M. SCHULZ

За Съвета
Председател
E. VENIZELOS

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРОИЗВОДСТВОТО, ИЗПИТВАНИЯТА, МОНТИРАНЕТО И КОНТРОЛА НА АНАЛОГОВИ ТАХОГРАФИ

I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В настоящото приложение:

а) „контролни уреди за регистриране на данните за движението“ или „тахограф“ означава:

уредите, предназначени да бъдат монтирани в пътни превозни средства, които показват и регистрират автоматично или полуавтоматично данни за движението на тези превозни средства и за определени периоди на работа на техните водачи;

б) „константа на контролния уред за регистриране на данните за движението“ означава:

цифровата характеристика, която дава стойността на входящия сигнал, необходим за указване и регистриране на изминатото разстояние от един километър; тази константа трябва да бъде изразена в обороти за километър (k = … rev/km) или в импулси за километър (k = … imp/km);

в) „характеристичен коефициент“ означава:

цифровата характеристика, даваща стойността на входящия сигнал, който е излъчен от тази част на превозното средство, която го свързва с контролния уред за регистриране на данните за движението (предавателния вал или полуоската), докато превозното средство пропътува разстояние от един измерен километър при нормални условия на изпитване (вж. част VI, точка 4 от настоящото приложение). Характеристичният коефициент се изразява в обороти за километър (w = … rev/km) или в импулси на километър (w = … imp/km);

г) „действителна обиколка на гумите на колелата“ означава:

средната стойност на разстоянията, изминати от няколкото колела, придвижващи превозното средство (водещи колела), в хода на едно пълно завъртане. Измерването на тези разстояния трябва да бъде направено при нормални условия на изпитване (вж. част VI, точка 4 от настоящото приложение) и се изразява в следния вид: l = … mm.

II. ОБЩИ ХАРАКТЕРИСТИКИ И ФУНКЦИИ НА КОНТРОЛНИТЕ УРЕДИ ЗА РЕГИСТРИРАНЕ НА ДАННИТЕ ЗА ДВИЖЕНИЕТО

Контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да могат да регистрират следното:

1. изминатото от превозното средство разстояние;

2. скорост на превозното средство;

3. време на управление;

4. други периоди на работа или периоди на разположение;

5. почивки по време на работа и дневни периоди на почивка;

6. отваряне на касетата, съдържаща тахографския лист;

7. за електронните уреди за регистриране на данните за движението, които се задействат чрез сигнали, предавани по електрически път от датчика за разстояние и скорост, всяко прекъсване, надвишаващо 100 милисекунди, в електрозахранването на уредите за регистриране на данните за движението (с изключение на осветлението), в електрозахранването на датчика за разстояние и скорост и всяко прекъсване на сигнала до датчика за разстояние и скорост.

За превозните средства, използвани от двама водачи, контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да могат да регистрират едновременно, но на два отделни тахографски листа, данни за периодите, посочени в точки 3, 4 и 5 от първа алинея.

III. ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО КОНСТРУКЦИЯТА НА КОНТРОЛНИТЕ УРЕДИ ЗА РЕГИСТРИРАНЕ НА ДАННИТЕ ЗА ДВИЖЕНИЕТО

а) Общи положения

1. Контролните уреди за регистриране на данните за движението включват следното:

1.1. Индикатори, показващи:

— изминатото разстояние (устройство за регистриране на разстояние),

— скоростта (скоростомер),

— времето (часовник).

1.2. Устройства за регистриране на данните, включващи:

— устройство, регистриращо изминатото разстояние,

— устройство, регистриращо скоростта,

— едно или повече регистриращи времето устройства, които отговарят на изискванията, установени в буква в), точка 4.

1.3. Средство за отбелязване, показващо върху тахографския лист поотделно:

— всяко отваряне на касетата, съдържаща тахографския лист,

— за електронните контролни уреди за регистриране на данните за движението по смисъла на част II, първа алинея, точка 7, всяко прекъсване, надвишаващо 100 милисекунди, в електрозахранването на контролните уреди за регистриране на данните за движението (с изключение на осветлението) до повторното включване на електрозахранването,

— за електронните контролни уреди за регистриране на данните за движението по смисъла на част II, първа алинея, точка 7, всяко прекъсване, надвишаващо 100 милисекунди, в електрозахранването на датчика за разстояние и скорост и всяко прекъсване на сигнала до датчика за разстояние и скорост.

2. Включването в контролния уред за регистриране на данните за движението на допълнителни устройства, различни от изброените в точка 1, не следва да смущава правилното функциониране на задължителните устройства или разчитането на техните данни.

Контролният уред се представя за одобрение окомплектован с всякакви такива допълнителни устройства.

3. Материали

3.1. Всички съставни части на контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да са направени от материали с достатъчна здравина и устойчивост на механично въздействие и с устойчиви електрически и магнитни характеристики.

3.2. Всяко изменение на съставна част на контролния уред или на естеството на използваните за неговото производство материали трябва да бъде представено за одобрение на органа, издал одобрението на типа за контролния уред, преди да бъде приложено в производството.

4. Измерване на изминатото разстояние

Изминатите разстояния могат да бъдат измерени и регистрирани:

— така, че да включват движението както на преден ход, така и на заден ход, или

— така, че да включват движението само на преден ход.

Записите на движението на заден ход не трябва по никакъв начин да засягат яснотата и точността на другите записи.

5. Измерване на скоростта

5.1. Обхватът на измерване на скоростта се посочва в сертификата за одобрение на типа.

5.2. Собствената честота и затихване на измервателното устройство трябва да бъдат такива, че в рамките на обхвата на измерване устройствата, показващи и регистриращи скоростта, да могат да отразяват промени в ускоряването от най-малко 2 m/s^2, в границите на допустимите отклонения.

6. Измерване на времето (часовник)

6.1. Контролното устройство за настройка на часовника трябва да бъде разположено в касетата, съдържаща тахографския лист, като всяко отваряне на касетата трябва да бъде автоматично регистрирано върху тахографския лист.

6.2. Ако устройството за постъпателно придвижване на тахографския лист е контролирано чрез часовника, периодът, през който часовникът върви точно, след като е бил навит до крайна степен, трябва да бъде по-голям с най-малко 10 % от периода на регистриране, съответстващ на максималното запълване на листа на контролния уред.

7. Осветление и защита

7.1. Индикаторите на контролните уреди трябва да бъдат снабдени със съответното незаслепяващо осветление.

7.2. За нормални условия на използване всички вътрешни части на контролните уреди трябва да бъдат защитени против влага и прах. В допълнение те трябва да са осигурени против външна намеса чрез касети, които могат да бъдат запечатвани с пломби.

б) Индикатори

1. Индикатор за изминатото разстояние (устройство за регистриране на разстояние)

1.1. Стойността на най-малкото деление върху скалата на индикатора за изминатото разстояние трябва да е 0,1 километра. Цифрите, показващи хектометрите, трябва да се различават ясно от тези, показващи цели километри.

1.2. Цифрите на устройството за регистриране на разстояние трябва да бъдат ясно четливи и да имат видима височина от най-малко 4 милиметра.

1.3. Устройството за регистриране на разстояние трябва да може да показва най-малко 99 999,9 километра.

2. Индикатори за скоростта (скоростомер)

2.1. В обхвата на измерване скалата за скоростта трябва да бъде равномерно разделена на интервали от 1, 2, 5 или 10 километра в час. Стойността на интервалите на скоростта (интервалът между две последователни стойности) не трябва да надхвърля 10 % от максималната скорост, показана върху скалата.

2.2. Обхватът на скоростомера извън измерваните стойности може да не е означен с цифри.

2.3. Дължината на всяко разстояние върху скалата, представляващо разлика в скоростта от 10 километра в час, трябва да е най-малко 10 милиметра.

2.4. При индикатори със стрелка разстоянието между стрелката и повърхността на индикатора не трябва да надхвърля три милиметра.

3. Индикатор за времето (часовник)

Индикаторът за времето трябва да е видим извън оборудването и да дава ясни, прости и недвусмислени показания.

в) Регистриращи устройства

1. Общи положения

1.1. На всеки контролен уред трябва да бъде поставен знак, позволяващ правилното въвеждане на тахографски лист, независимо от вида на тахографския лист (лента или диск), по такъв начин, че да се гарантира съответствие между времето, показвано от часовника, и отбелязванията на времето върху тахографския лист.

1.2. Устройството за придвижване на тахографския лист трябва да е такова, че да гарантира, че листът се движи без разместване и може лесно да бъде въвеждан и изваждан.

1.3. За тахографските листове под формата на диск устройството за постъпателно придвижване трябва да бъде контролирано от часовниковия механизъм. В този случай въртеливото движение на листа следва да е непрекъснато и равномерно, при минимална бързина седем милиметра в час, измерени по вътрешната граница на кръга, обозначаващ ръба на областта за регистриране на скоростта. Когато при контролни уреди, използващи ленти, устройството за постъпателно придвижване на листовете се контролира от часовниковия механизъм, бързината на праволинейното постъпателно движение трябва да бъде най-малко 10 милиметра в час.

1.4. Регистрирането на изминатото разстояние, скоростта на превозното средство и всяко отваряне на касетата, съдържаща тахографския лист или листове, трябва да бъде автоматично.

2. Регистриране на изминатото разстояние

2.1. Всеки километър от изминатото разстояние трябва да бъде отразен върху записа с амплитуда от най-малко един милиметър по съответната координата.

2.2. Дори при скорост, достигаща горната граница на обхвата на измерване, записите на разстоянията трябва да останат ясно разчитащи се.

3. Бързина на регистриране

3.1. Независимо от вида на тахографския лист писецът за регистриране на скоростта обикновено трябва да се движи в права линия и да изменя посоката си под прав ъгъл спрямо посоката на движение на тахографския лист. Движението на писеца може обаче да бъде дъгообразно, ако са изпълнени следните условия:

— следата от писеца трябва да бъде перпендикулярна на средната обиколка (в случай на листове под формата на диск) или на оста (в случай на листове под формата на лента) на областта, предназначена за регистриране на скоростта,

— съотношението между радиуса на дъгата, очертана от писеца, и ширината на областта, предназначена за регистриране на скоростта, трябва да бъде не по-малко от 2,4 към 1, независимо от вида на тахографския лист,

— отбелязванията върху скалата за времето трябва да пресичат областта за регистриране дъгообразно със същия радиус, като този на следата от писеца. Разстоянията между отбелязванията върху скалата за времето трябва да представляват период, не по-голям от един час.

3.2. Всяко колебание на скоростта от 10 километра в час трябва да бъде отбелязано върху записа с амплитуда от най-малко 1,5 милиметра по съответната координата.

4. Регистриране на времето

4.1. Контролните уреди трябва да бъдат конструирани така, че периодът на управление на превозното средство винаги да се регистрира автоматично и да е възможно, чрез използването при необходимост на превключвател, да се регистрират поотделно другите времеви периоди, посочени в член 34, параграф 5, буква б), подточки ii), iii) и iv) от настоящия регламент.

4.2. Различните времеви периоди трябва да могат да бъдат разграничавани ясно, като се изхожда от характеристиките на следите, относителното разположение на следите и ако е необходимо, символите по член 34 от настоящия регламент. Различните времеви периоди трябва да бъдат разграничени един от друг на записа чрез разлики в дебелината на съответните следи или посредством всеки друг начин, осигуряващ същата ефективност от гледна точка на четливостта и лесното разчитане на записа.

4.3. В случай на превозни средства с екипаж, състоящ се от повече от един водач, записите, предвидени в точка 4.1, следва да бъдат направени на отделни тахографски листове — по един тахографски лист за всеки водач. В този случай постъпателното придвижване на отделните тахографски листове трябва да бъде осъществявано чрез едно устройство или чрез отделни синхронизирани устройства.

г) Приспособление за заключване

1. Касетата, съдържаща тахографския лист или листове, и контролното устройство за настройка на часовника трябва да бъдат снабдени с ключалка.

2. Всяко отваряне на касетата, съдържаща тахографския лист или листове, и контролното устройство за настройка на часовника, трябва да бъде автоматично регистрирано върху тахографския лист или листове.

д) Означения

1. Следните означения трябва да се виждат на страната с индикаторите на контролните уреди:

— в близост до цифрата, показвана от устройството, регистриращо разстоянието — единицата за измерване на разстояние, посочена чрез съкращението „km“,

— в близост до скалата за скоростта — „km/h“,

— обхватът на измерването на скоростомера във вида „Vmin … km/h, Vmax … km/h“. Това означение не е необходимо, ако е посочено върху информационната табела на контролния уред.

Тези изисквания обаче не се прилагат по отношение на контролните уреди, одобрени преди 10 август 1970 г.

2. Информационната табела трябва да бъде вградена в контролния уред и върху нея трябва да бъдат поставени следните означения, които трябва да се виждат върху контролните уреди след монтирането им:

— име и адрес на производителя на контролните уреди,

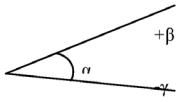
— номер на производителя и година на производство,

— знак за одобрение на тип на контролния уред,

— константата на контролния уред във вида „k = … rev/km“ или „k = … imp/km“,

— по избор — обхвата на измерване на скоростта във вида, указан в точка 1,

— ако поради чувствителността на съответното устройство към ъгъла на наклон могат да бъдат засегнати показанията на контролния уред извън рамките на допустимите отклонения — допустимият ъгъл, изразен като:



където „α“ е ъгълът, измерен по отношение на хоризонталното положение на лицевата повърхност (монтирана в правилно положение) на контролния уред, за който е еталонирано устройството, а „β“ и „γ“ съответно представляват максимално допустимите отклонения нагоре и надолу от ъгъла на настройка „α“.

е) Максимално допустими отклонения (индикатори и регистриращи устройства)

1. При изпитване преди монтиране:

а) изминато разстояние:

1 % повече или по-малко от действителното разстояние, като това разстояние трябва да е най-малко един километър;

б) скорост:

3 km/h повече или по-малко от действителната скорост;

в) време:

± две минути на ден, но не повече от десет минути за седем дни, като периодът, през който часовникът работи след неговото навиване, трябва да е не по-къс от седем дни.

2. При монтиране:

а) изминато разстояние:

2 % повече или по-малко от действителното разстояние, като това разстояние трябва да е най-малко един километър;

б) скорост:

4 km/h повече или по-малко от действителната скорост;

в) време:

± две минути на ден, или

± десет минути за седем дни.

3. При работа:

а) изминато разстояние:

4 % повече или по-малко от действителното разстояние, като това разстояние трябва да е най-малко един километър;

б) скорост:

6 km/h повече или по-малко от действителната скорост;

в) време:

± две минути на ден, или

± 10 минути за седем дни.

4. Максимално допустимите отклонения, посочени в точки 1, 2 и 3, са валидни за температури между 0 и 40 °C, като температурите се измерват в непосредствена близост до контролния уред.

5. Измерването на максимално допустимите отклонения, посочени в точки 2 и 3, се извършва в съответствие с условията, посочени в част VI.

IV. ТАХОГРАФСКИ ЛИСТОВЕ

а) Общи положения

1. Тахографските листове трябва да са такива, че да не затрудняват нормалното функциониране на устройството, а записите, които съдържат, да са незаличими, да могат лесно да бъдат разчетени и да са разграничими.

При обичайната влажност и температура тахографските листове трябва да запазват размерите си и всички направени върху тях записи.

В допълнение следва да е възможно информацията по член 34 от настоящия регламент да бъде регистрирана върху тахографските листове, без те да се повреждат и да се наврежда на четливостта на записите.

При обичайните условия за съхраняване записите трябва да остават ясно четливи в продължение на не по-малко от една година.

2. Минималният обем за запис на тахографските листове, независимо от техния вид, трябва да е 24 часа.

Ако няколко диска са свързани помежду си за увеличаване на обема на непрекъснатия запис, който може да бъде произведен без намеса на персонала, връзките между отделните дискове трябва да бъдат направени по такъв начин, че да няма прекъсване или застъпване на записа при прехвърляне от един диск на друг.

б) Области за регистриране и разграфяването им

1. Тахографските листове трябва да включват следните области за регистриране:

— област, предназначена само за данни, свързани със скоростта;

— област, предназначена само за данни, свързани с изминатото разстояние;

— една или повече области за данни, свързани с времето на управление, други периоди на работа и периоди на разположение, почивки по време на работа и периоди на почивка на водачите.

2. Областта за регистриране на скоростта трябва да бъде разграфена на сектори от 20 километра в час или по-малко. Скоростта, съответстваща на деление на скалата, трябва да бъде показана с цифри срещу съответното деление. Символът „km/h“ трябва да бъде показан най-малко веднъж в рамките на областта. Последното деление на скалата трябва да съвпада с горната граница на обхвата на измерване.

3. Областта за регистриране на изминатото разстояние трябва да бъде установена по такъв начин, че числото на изминатите километри да може да бъде разчетено без затруднения.

4. Областта или областите, запазени за регистриране на периодите, посочени в точка 1, трябва да бъдат означени така, че да е възможно ясно разграничаване на различните периоди.

в) Информация, която се отпечатва върху тахографските листове

Върху всеки тахографски лист трябва да е отпечатана следната информация:

— име и адрес или търговско наименование на производителя,

— знак за одобрение на образеца на тахографски лист,

— знак за одобрение на типа или типовете контролни уреди, с които може да бъде използван тахографският лист,

— горната граница на обхвата на измерване на скоростта, отпечатана в километри в час.

Като допълнителни минимални изисквания върху всеки тахографски лист трябва да бъде отпечатана времева скала, разграфена по такъв начин, че времето да може да бъде непосредствено разчетено на интервали от 15 минути, като при това всеки петминутен интервал да може да бъде определен без затруднения.

г) Свободно поле за ръчно вписани допълнения

Върху тахографските листове трябва да бъде предвидено свободно поле, така че водачите да могат да вписват най-малко следните данни:

— фамилно и собствено име на водача,

— дата и място на начало на използването на тахографския лист и дата и място на завършване на използването,

— регистрационен номер или номера на превозното средство или средства, определени на водача за времето на използване на тахографския лист,

— показания на километража (километражите) на превозното средство (средства), определени на водача за времето на използване на тахографския лист,

— момента на всяка смяна на превозното средство.

V. МОНТИРАНЕ НА КОНТРОЛНИТЕ УРЕДИ ЗА РЕГИСТРИРАНЕ НА ДАННИТЕ ЗА ДВИЖЕНИЕТО

1. Контролните уреди за регистриране на данните за движението трябва да бъдат поставени в превозното средство по такъв начин, че водачът да вижда ясно от своето място скоростомера, устройството, регистриращо разстоянието, и часовника, като в същото време всички части от тези устройства, включително задвижващите части, трябва да бъдат защитени срещу случайна повреда.

2. Трябва да е възможно константата на контролния уред за регистриране на данните за движението да бъде приспособена към характеристичния коефициент на превозното средство с помощта на подходящо устройство, наричано адаптер.

Превозните средства с две или повече задни предавки трябва да бъдат оборудвани с превключвател, позволяващ тези две предавки да бъдат автоматично приведени в съответствие с предавката, към която е приспособен контролният уред на съответното превозно средство.

3. След проверка на контролния уред при монтиране в превозното средство до контролния уред или на него трябва да се прикрепи монтажна табела по такъв начин, че да се вижда ясно. След всеки технически преглед от одобрен монтьор или сервиз, налагащ промяна в настройката на монтирания контролен уред, трябва да бъде прикрепена нова монтажна табела на мястото на предишната.

На монтажната табела трябва да са отбелязани най-малко следните данни:

— име, адрес или търговско наименование на одобрения монтьор, сервиз или производител на превозни средства,

— характеристичен коефициент на превозното средство във вида „w = … rev/km“ или „w = … imp/km“,

— действителната обиколка на гумите на колелата във вида „l = … mm“,

— датите, на които е бил определен характеристичният коефициент на превозното средство и е била измерена действителната обиколка на гумите на колелата.

4. Пломбиране

Пломби се поставят върху следните части:

а) монтажната табела, освен ако тя е прикрепена по такъв начин, че да не може да бъде демонтирана, без да се заличат обозначенията върху нея;

б) двата края на свръзката между контролните уреди за регистриране на данните за движението и превозното средство;

в) адаптера и точката на неговото включване към системата;

г) превключвателя — за превозни средства с две или повече предавателни отношения;

д) свръзките между адаптера и превключвателя, от една страна, и останалата част от контролния уред;

е) касетите, изискващи се по част III, буква а), точка 7.2;

ж) всяко покритие, което осигурява достъп до средствата за адаптиране на константата на контролните уреди за регистриране на данните за движението към характеристичния коефициент на превозното средство.

В особени случаи при одобряването на типа на контролния уред могат да се изискват други пломби, като върху сертификата за одобрение може да бъде вписана забележка относно разполагането на такива пломби.

Разрешава се пломбите, посочени в първа алинея, букви б), в) и д), да бъдат отстранявани:

— при извънредни обстоятелства,

— за да се монтира, настрои или ремонтира устройство за ограничаване на скоростта или друго устройство, допринасящо за безопасността по пътищата,

при условие че контролните уреди за регистриране на данните за движението продължават да функционират по надежден и правилен начин и се пломбират повторно от одобрен монтьор или сервиз непосредствено след монтирането на устройството за ограничаване на скоростта или всяко друго устройство, допринасящо за безопасността по пътищата, или до седем дни в други случаи. Във всеки отделен случай на счупване на пломбите за мотивите за това действие се подготвя писмено заявление и се представя на компетентния орган.

5. Кабелите, свързващи контролните уреди за регистриране на данните за движението с предавателя, трябва да бъдат предпазени чрез непрекъсната, защитена срещу корозия стоманена обвивка с пластмасово покритие и с подгънати краища, с изключение на случаите, в които се гарантира равностойна защита срещу манипулиране чрез други средства (например чрез електронно проследяване, като криптиране на сигнала), позволяващи да се открие всяко устройство, което не е необходимо за правилната работа на контролните уреди за регистриране на данните за движението и което е предназначено да пречи на правилната работа на тези контролни уреди чрез предизвикване на късо съединение или прекъсване или чрез изменение на електронните данни, постъпващи от датчика за скорост и разстояние. Връзката, съставена от пломбирани свързващи кабели, се счита за непрекъсната по смисъла на настоящия регламент.

Електронното проследяване, посочено по-горе, може да бъде заменено с електронно управление, което гарантира, че контролните уреди за регистриране на данните за движението могат да регистрират всяко движение на превозното средство независимо от сигнала на датчика за скорост и разстояние.

За целите на прилагането на настоящата точка превозни средства от категории M1 и N1 са превозните средства по смисъла на част А от приложение II към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]). За тези превозни средства, които са оборудвани с тахограф в съответствие с изискванията на регламента и не са пригодени за монтиране на армиран кабел между датчика за скорост и разстояние и контролните уреди за регистриране на данните за движението, се изисква да се монтира адаптер възможно най-близо до датчика за скорост и разстояние.

Армираният кабел се инсталира от адаптера до контролните уреди за регистриране на данните за движението.

VI. ПРОВЕРКИ И ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕДИ

Държавите-членки определят органите, които извършват проверки и технически прегледи.

1. Сертифициране на нови или ремонтирани устройства

Всяко отделно устройство, било ново или ремонтирано, се сертифицира по отношение на правилното му функциониране и точността на неговите показания и записи в границите, установени в част III, буква е), точка 1, чрез поставяне на пломби съгласно част V, точка 4, първа алинея, буква е).

За тази цел държавите-членки могат да предвидят първоначален контрол, състоящ се от проверка и потвърждение на съответствието на ново или ремонтирано устройство с модел с одобрение на типа и/или с изискванията на настоящия регламент, или могат да делегират правомощията за сертифициране на производителите или техни упълномощени представители.

([1]) Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

2. Монтиране

При монтирането им на превозно средство контролните уреди и инсталацията като цяло трябва да са в съответствие с максимално допустимите отклонения, установени в част III, буква е), точка 2.

Техническите прегледи се извършват от одобрен монтьор или сервиз на тяхна отговорност.

3. Периодични технически прегледи

а) периодичните технически прегледи на контролните уреди, с които са оборудвани превозните средства, се извършват не по-рядко от веднъж на всеки две години и може да бъдат осъществявани заедно с техническите прегледи на превозните средства.

Тези технически прегледи включват следните проверки:

— дали контролните уреди функционират правилно,

— дали върху контролния уред е поставена маркировката за одобрение на типа,

— дали монтажната табела е прикрепена към него,

— дали пломбите на контролните уреди и на другите компоненти от инсталацията са непокътнати,

— действителна обиколка на гумите на колелата;

б) техническият преглед за осигуряване на съответствие с част III, буква е), точка 3 относно максимално допустимите отклонения при използване се извършва не по-рядко от веднъж на всеки шест години, въпреки че по отношение на превозните средства, регистрирани на нейна територия, всяка от държавите-членки може да въведе по-кратък интервал за такъв преглед. Тези технически прегледи трябва да включват замяна на монтажната табела.

4. Изчисляване на грешки

Изчисляването на грешки при монтирането и при работа се осъществява при следните условия, които следва да бъдат разглеждани като съставляващи обичайните условия за изпитване:

— ненатоварено превозно средство, при обичайния ход и състояние,

— налягане в гумите в съответствие с указанията на производителя,

— износване на гумите в нормативно разрешените граници,

— движение на превозното средство: превозното средство трябва да се движи на собствена тяга в права линия и на равна повърхност със скорост 50 km/h ± 5 km/h. Изпитването може да се извърши и на подходящ стенд, при условие че е със сравнима точност.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МАРКИРОВКА ЗА ОДОБРЕНИЕ И СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИЕ

I. МАРКИРОВКА ЗА ОДОБРЕНИЕ

1. Маркировката за одобрение се състои от:

а) правоъгълник, в който е разположена буквата „e“, последвана от отличителен номер или буква на държавата, която е издала одобрението, в съответствие със следните общоприети знаци:

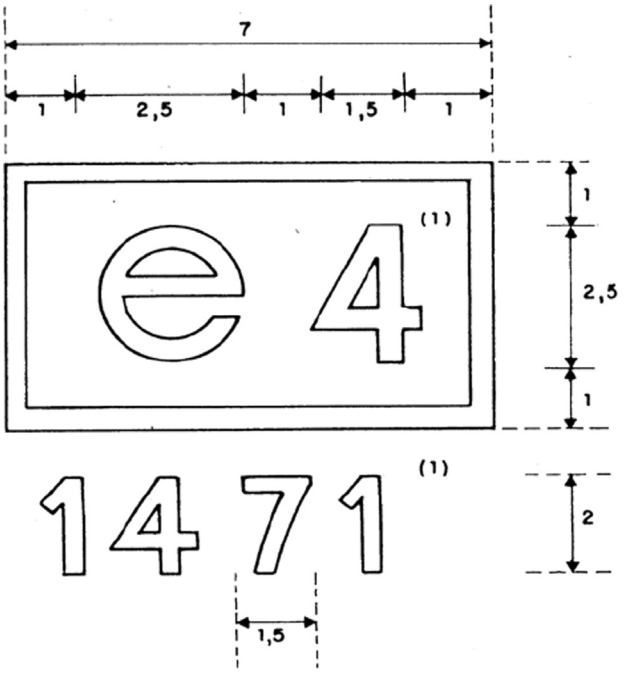
Белгия	6,
България	34,
Чешка република	8,
Дания	18,
Германия	1,
Естония	29,
Ирландия	24,
Гърция	23,
Испания	9,
Франция	2,
Хърватия	25,
Италия	3,
Кипър	CY,
Латвия	32,
Литва	36,
Люксембург	13,
Унгария	7,
Малта	MT,
Нидерландия	4,
Австрия	12,
Полша	20,
Португалия	21,
Румъния	19,
Словения	26,
Словакия	27,
Финландия	17,
Швеция	5,
Обединено кралство	11,

и

б) номер на одобрението, съответстващ на номера на сертификата за одобрение, изготвен за образеца на контролния уред или тахографския лист или на номера на тахографската карта, който се поставя в непосредствена близост до посочения правоъгълник.

2. Маркировката за одобрение се поставя на информационната табела на всеки комплект контролни уреди и на всеки тахографски лист и върху всяка тахографска карта. Маркировката трябва да бъде незаличима и винаги да бъде ясна и четлива.

3. Посочените по-долу размери на маркировката за одобрение ([1]) са изразени в милиметри, като това са минимални стойности. Съотношението между размерите трябва да бъде запазено.



([1]) Показаните цифри служат само за насока.

II. СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИЕ ЗА АНАЛОГОВИ ТАХОГРАФИ

Държавата-членка, дала одобрение, издава на заявителя сертификат за одобрение съгласно образеца по-долу. Когато уведомява останалите държави-членки за издадени одобрения или съответно за отнемането им, държавата-членка използва копия на този сертификат.

СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Наименование на компетентния орган .....

Уведомление относно ([1]):

— одобрение на типа на контролен уред за регистриране на данните за движението

— отнемане на одобрението на типа на контролен уред за регистриране на данните за движението

— одобрение на образец за тахографски лист

— отнемане на одобрението на образец за тахографски лист

.....

Одобрение № .....

1. Търговска марка или име .....
2. Наименование на типа или модела .....
3. Име на производителя .....
4. Адрес на производителя .....
5. Представено за одобрение на .....
6. Изпитано в .....
7. Дата и номер на изпитването/изпитванията .....
8. Дата на одобрението .....
9. Дата на отнемане на одобрението .....
10. Тип или типове контролни уреди за регистриране на данните за движението, с които тахографският лист е предназначен да бъде използван .....
11. Място .....
12. Дата .....
13. Приложени пояснителни документи .....
14. Забележки (включително разположение на пломбите, ако е приложимо)

.....

(Подпис)

([1]) Ненужното се зачертава.

III. СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИЕ ЗА ДИГИТАЛНИ ТАХОГРАФИ

Държавата-членка, дала одобрение, издава на заявителя сертификат за одобрение съгласно образеца по-долу. Когато уведомява останалите държави-членки за издадени одобрения или съответно за отнемането им, държавата-членка използва копия на този сертификат.

СЕРТИФИКАТ ЗА ОДОБРЕНИЕ ЗА ДИГИТАЛНИ ТАХОГРАФИ

Наименование на компетентния орган .....

Уведомление относно ([1]):

☐ одобрение на: ☐ отнемане на одобрението на:

- ☐ контролен уред за регистриране на данните за движението
- ☐ компонент на контролен уред за регистриране на данните за движението ([2])
- ☐ карта на водача
- ☐ карта за монтаж и настройки
- ☐ карта на превозвач
- ☐ контролна карта

.....

Одобрение № .....

1. Производствена марка или търговска марка .....
2. Име на модела .....
3. Име на производителя .....
4. Адрес на производителя .....
5. Представено за одобрение на .....
6. Лаборатория(и) .....
7. Дата и номер на протокола за изпитвания .....
8. Дата на одобрението .....
9. Дата на отнемане на одобрението .....
10. Модел на контролния уред/контролните уреди за регистриране на данните за движението, с който/които е предназначен да се използва компонентът .....
11. Място .....
12. Дата .....
13. Приложени пояснителни документи .....
14. Забележки

.....

(Подпис)

([1]) Отбележете съответните полета.
([2]) Посочете компонента, предмет на уведомлението.