



Trace 2

Účinné a harmonizované presadzovanie balíka opatrení v oblasti mobility 1

PRIPRAVIL: CORTE, ETF, IRU a SQUARIS Consultants



Konečná verzia
MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921
MOVE/2021/OP/0006

PRE

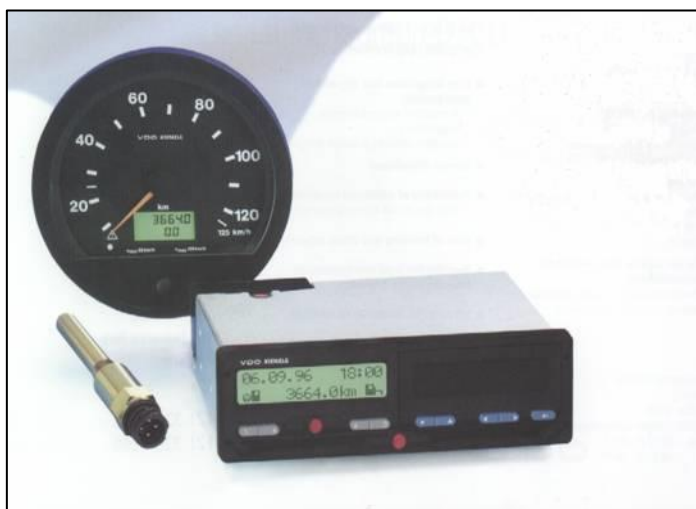
EURÓPSKU KOMISIU

Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu
Riaditeľstvo C - Pozemky
Jednotka C.1 - Cestná doprava
1049 Brusel
E-mail: Move-C1-Secretariat@ec.europa.eu

VYHLÁSENIE - Tento dokument je usmernením a odporúčaniami v ňom uvedené nie sú záväzné. Bol vytvorený autormi na základe zmluvy č: MOVE/C1/SER/2021-274/SI2.870921 (MOVE/2021/OP/0006) s Európskou úniou. Vyjadrené názory sú len názormi dodávateľa a nepredstavujú oficiálne stanovisko verejného obstarávateľa.

Pôvodná anglická verzia tohto dokumentu bola preložená do vášho jazyka pomocou softvéru. Nejde o oficiálny preklad. V prípade akýchkoľvek nezrovnalostí má prednosť pôvodná anglická verzia dokumentu.

Usmernenie k presadzovaniu nariadenia TRACE 2 (EÚ) č. 165/2014 - tachograf



Obsah

1. Úvod.....	1
2. Vývoj technológie a terminológie.....	2
3. Nové technické vlastnosti zavedené vo verziách 1 a 2 inteligentných tachografov (G2V1 a G2V2).....	3
4. Údaje diaľkového monitorovania tachografu (RTM).....	7
5. Zaznamenávanie miest	8
5.1 Zaznamenávanie polohy na začiatku a na konci denného pracovného obdobia	8
5.2 Zaznamenávanie miest pomocou inteligentných tachografov	8
5.3 Zaznamenávanie polohy na hraničnom priechode	10
6. Tesnenia	11
6.1 Povinnosti.....	11
6.1.1 Inteligentné tachografy	11
6.1.2 Pre analógové a digitálne tachografy 1. generácie	11
6.2 Odstránenie alebo porušenie plomby kontrolným úradníkom	11
7. Porušenia	12
Príloha 1 - Usmernenie Európskej komisie č. 10 k záznamom o prekračovaní hraníc v analógových tachografoch.....	16
Príloha 2 - Usmernenie Európskej komisie č. 9 k štandardnému formuláru písomného vyhlásenia o odstránení alebo poškodení plomby tachografu kontrolným pracovníkom.....	21
Príloha 3 - Vývoj normatívneho textu týkajúceho sa tachografu: Nariadenie (EHS) č. 3821/85 a nariadenie (EÚ) č. 165/2014	24

Skratky a akronymy

DSRC	Vyhradená komunikácia na krátku vzdialenosť
ERRU	Európske registre podnikov cestnej dopravy
G1	Digitálny tachograf 1. generácie
G1V1	Generácia 1 Verzia 1 (digitálny tachograf)
G1V2	Generácia 1 Verzia 2 (digitálny tachograf)
G1V3	Generácia 1 Verzia 3 (digitálny tachograf)
G2	Inteligentný tachograf (2. generácia digitálneho tachografu)
G2V1	Inteligentný tachograf verzia 1 (alebo digitálny tachograf 2. generácie verzia 1) označovaný aj ako inteligentný tachograf
G2V2	Inteligentný tachograf verzia 2 (alebo digitálny tachograf 2. generácie verzia 2) označovaný aj ako inteligentný tachograf
GNSS	Globálny navigačný satelitný systém
OSNMA	Autentifikácia navigačných správ otvorenej služby Galileo
REDCR	Komunikačná čítačka pre vzdialenú včasnú detekciu
RTM	Diaľkové monitorovanie tachografu
VU	Jednotka vozidla

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1 - Prehľad vývoja tachografov	2
Tabuľka 2 - Súhrn technických vlastností inteligentného tachografu.....	6
Tabuľka 3: Prehľad údajov odosielaných cez rozhranie DSRC opísaný v dodatku 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2016/799	7
Tabuľka 4 - Prehľad záznamov o polohe na začiatku a na konci denných pracovných období.....	8
Tabuľka 5: Prehľad miest zistených pomocou inteligentného tachografu.....	10
Tabuľka 6: Prehľad záznamov o polohe na hraničnom priechode.....	10
Tabuľka 7: Skupiny porušení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014	15
Tabuľka 8: Porovnávací prehľad nariadenia (EHS) č. 3821/85 a nariadenia (EÚ) č. 165/2014.....	29

1. Úvod

Tento dokument je vypracovaný v rámci projektu TRACE 2. Cieľom projektu TRACE 2 je identifikovať a vysvetliť zmeny, ktoré priniesol *balík mobility 1* (MP1), so zameraním na zmeny ovplyvňujúce prácu kontrolných pracovníkov počas cestných a podnikových kontrol. V súlade s tým sa v tomto dokumente identifikujú a vysvetľujú hlavné nové technické vlastnosti digitálneho tachografu 2. generácie verzie 2 ("inteligentný tachograf" verzie 2 alebo G2V2), ktoré zaviedol MP1, ako aj uvádzajú kľúčové vlastnosti inteligentného tachografu verzie 1 (G2V1). Vzhľadom na časové obmedzenia stanovené v TRACE 2 má byť tento dokument pracovným dokumentom, ktorý bude CORTE používať aj po skončení časového rámca TRACE 2.

Podobné dokumenty boli vypracované pre usmernenie k zmenám, ktoré priniesol MP1 v pravidlách týkajúcich sa času jazdy a odpočinku, prístupu na trh a povolania a presadzovania vysielania vodičov.

2. Vývoj technológie a terminológie

V tejto tabuľke je uvedený súhrn vývoja technológie s uvedením dátumov, do ktorých musia byť konkrétne tachografy namontované v novo registrovaných vozidlách, ako aj dodatočne namontované vo vozidlách zapojených do medzinárodnej dopravy, ktoré už boli vybavené predchádzajúcimi generáciami/verziami.

Ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke, existujú dve generácie digitálnych tachografov:

- Generácia 1 (G1) a
- Generácia 2 (G2).

G1 digitálneho tachografu má tri verzie (G1V1, G1V2, G1V3).

G2 digitálneho tachografu, označovaného aj ako "inteligentný tachograf", má 2 verzie:

- G2V1 alebo inteligentný tachograf verzia 1
- G2V2 alebo inteligentný tachograf verzia 2.

Balík G2V2 bol zavedený balíkom Mobility 1.

Formát	Verzia	Právny základ (číslo nariadenia)	Technické špecifikácie (číslo nariadenia)	Prvé povinné inštalácie*	Modernizácia pomocou G2V2**
ANALÓG	-	3821/1985	3821/1985 (príloha 1)	1986	31/12/2024
DIGITAL Generation 1	1	3821/1985	1360/2002	01/05/2006	31/12/2024
	2	3821/1985	1266/2009	01/10/2011	31/12/2024
	3	3821/1985	1266/2009	01/10/2012	31/12/2024
SMART (alebo DIGITAL Generácia 2)	1	165/2014	2016/799	15/06/2019	18/08/2025***
	2	165/2014	2021/1228	21/08/2023	-

*Od týchto dátumov sa má inštalovať do všetkých novo registrovaných vozidiel, na ktoré sa vzťahujú pravidlá o čase jazdy a odpočinku (nariadenie (ES) č. 561/2006).

**V prípade vozidiel vykonávajúcich medzinárodnú dopravu je potrebné do vozidiel vybavených predchádzajúcimi verziami nainštalovať tachografy G2V2.

*** Alebo podľa požiadavky MIG_023a v (EÚ) 2016/799: "S účinnosťou od dátumu zavedenia sa nefunkčná verzia 1 vozidlových jednotiek druhej generácie alebo externých zariadení GNSS nahradí verziou 2 vozidlových jednotiek druhej generácie alebo externých zariadení GNSS".

Tabuľka 1 - Zhrnutie vývoja tachografu

Od 1. júla 2026 budú musieť byť ľahké úžitkové vozidlá (LCV, nad 2,5 tony), ktoré vykonávajú medzinárodnú dopravu, vybavené inteligentným tachografom verzie 2 (G2V2). Bude sa to týkať všetkých ľahkých úžitkových vozidiel zapojených do medzinárodnej dopravy bez ohľadu na dátum ich registrácie.

Vykonávateľ môže na výtlačku potvrdiť generáciu a verziu tachografu a/alebo stiahnuť technické údaje tachografu a/alebo príslušný štítok výrobcu VU.

3. Nové technické vlastnosti zavedené vo verziách 1 a 2 inteligentných tachografov (G2V1 a G2V2)

SMART tachograf (Digitálny tachograf 2. generácie)	Nové funkcie
--	--------------

Verzia 1

Modul GNSS	Záznam o polohe vozidla (pozri tabuľku 5 nižšie)
Signál GNSS ako druhý zdroj na detekciu pohybu vozidla	- Uzavreté v bezpečnej krabici. - Signál zabezpečený medzi prijímačom GNSS a VU (pre externý prijímač GNSS).
DSRC pre kontrolných pracovníkov	<p>DSRC je skratka pre "vyhradenú komunikáciu krátkeho dosahu". Je to bezdrôtová komunikačná technológia pracujúca v pásme rádiových frekvencií a účinná na krátke až stredné vzdialenosti. Modul DSRC môže byť vo vnútri jednotky vozidla (anténa je potom nainštalovaná za čelným sklom/vnútri palubnej dosky) alebo externý (v takom prípade je modul nainštalovaný za čelným sklom). Tachograf bude odosielať indikátory TRUE alebo FALSE pre špecifické a obmedzené dátové udalosti (Remote Tachograph Monitoring / RTM data): tachograf prenáša udalosti, ktoré sa stali za posledných 10 dní výskytu. Na prijímanie a čítanie týchto indikátorov musia byť vynucovacie zariadenia vybavené komunikačnou čítačkou diaľkového včasného zisťovania (REDCR).</p> <p>Je dôležité uviesť, že DSRC je nástroj predbežného výberu, ktorý má pomôcť orgánom činným v trestnom konaní pri filtrovaní vozidiel a rozhodovaní o tom, či je potrebné vozidlo ďalej kontrolovať, čím sa zvyšuje účinnosť presadzovania práva. Informácie zaslané prostredníctvom DSRC by sa na tento účel museli skontrolovať počas následnej cestnej kontroly.</p> <p><i>Vykonávatelia potrebujú:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • zariadenie REDCR (Remote Early Detection Communication Reader) na strane vynucovania; • softvér v REDCR na interpretáciu a zobrazenie informácií z tachografu; • kontrolnú kartu na overenie/dešifrovanie prijatých údajov RTM. <p><i>Termíny implementácie zariadení DSRC:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • V inteligentných tachografoch od 15. júna 2019; • Orgány presadzovania práva musia byť vybavené systémom REDCR do 18. augusta 2024 (orgány presadzovania práva musia vložiť kontrolnú kartu G2, aby mohli používať DSRC a dekodovať údaje).

	Kategórie údajov RTM (diaľkové monitorovanie tachografov) prenášaných do zariadení orgánov presadzovania práva, ako je opísané v tabuľke 3 tohto dokumentu.
Prenos prostredníctvom DSRC	Tachograf bude pre udalosti posielat' TRUE / FALSE alebo iné zadané hodnoty. Tachograf prenáša udalosti, ktoré sa stali za posledných 10 dní od ich výskytu.
Nová kryptografia	Kryptografia prešla veľkým vývojom s cieľom zvýšiť bezpečnosť zariadenia. Je však zaručená spätná kompatibilita. Inteligentný tachograf (G2) bol navrhnutý s osobitným zreteľom na úplnú spätnú kompatibilitu s digitálnymi tachografmi 1. generácie. Karty a vozidlové jednotky generácie 1 a generácie 2 je možné kombinovať. Jediným obmedzením je, že dielenská karta generácie 1 nemôže kalibrovať tachograf generácie 2. Dielenská karta generácie 2 však môže kalibrovať tachografy generácie 1 aj generácie 2. Vzhľadom na to, že platnosť dielenských kariet G1 je jeden rok, v dielňach v celej EÚ by sa teraz mali používať len dielenské karty G2.
Vylepšené tesnenie	Pozri <i>kapitolu 0</i> .
Ďalšie zmeny	<ul style="list-style-type: none"> • Formát súborov, ktoré sa majú stiahnuť z tachografu, bol zmenený. • Uloženie polohy vozidla (pozri tabuľku v kapitole 0). • Stará karta do tachografu bude klasifikovaná ako "neplatná", keď sa do toho istého tachografu vloží novšia karta toho istého používateľa.

Verzia 2

Signál GNSS ako druhý zdroj na detekciu pohybu vozidla	Overenie pravosti satelitného signálu prostredníctvom OSNMA.
Zisťovanie prekročenia hraníc	Pozri tabuľku 5 a tabuľku 6 nižšie.
Zaznamenávanie polohy vozidla pri nakladaní/vykladaní tovaru	<p>Automatické zaznamenávanie miesta nakládky/vykládky spúšťa vodič, ktorý musí oznámiť nakládku a/alebo vykládku, aby sa zaznamenanie miesta uskutočnilo. Túto operáciu je možné zadať manuálne prostredníctvom menu tachografu (je možné ju zadať aj prostredníctvom zariadenia modrý zub: pozri špecifikácie modrého zubu opísané nižšie a tu: https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph).</p> <p>Zaznamenávanie činností je dôležitou súčasťou práce vodiča a úplný súbor záznamov je dôležitý na zabezpečenie toho, aby kontroly boli nákladovo efektívne a neboli nadmerne zaťažujúce.</p> <p>Preto je veľmi dôležité, aby boli vodiči vhodne poučení o používaní všetkých funkcií inteligentných tachografov, aby sa zabezpečila existencia úplného súboru záznamov a predišlo sa zdĺhavým kontrolám, najmä na cestách. Okrem toho sa zaznamenávajú aj informácie o dátume, čase a hodnote tachometra, ktoré sa dajú vyhodnotiť vytlačením alebo stiahnutím údajov.</p>

<p>Presadzovanie doby jazdy a doby odpočinku od 28 do 56 dní</p>	<p>Od 31. decembra 2024 sa toto obdobie zmení z 28 na 56 dní. Obdobie sťahovania kariet vodičov pre firmy zostáva zachované: 28 dní.</p>
<p>Záznam o type nákladu (tovar/cestujúci)</p>	<p>Pri kalibrácii je dielňa zodpovedná za vyhlásenie, či sa vozidlo používa na prepravu osôb alebo tovaru. Táto informácia o type nákladu sa zaznamená na karte vodiča pri jej vložení.</p>
<p>Prenos prostredníctvom DSRC o prekročení maximálneho času jazdy</p>	<p>Verzia 2 inteligentného tachografu (G2V2) bude prostredníctvom DSRC oznamovať viac údajov ako verzia 1 (G2V1) vrátane údajov o čase jazdy a odpočinku (pozri tabuľku 3), čo by sa malo považovať za indikáciu a malo by sa ďalej vyhodnocovať orgánom presadzovania práva.</p> <p>Okrem údajov diaľkového monitorovania tachografu prenášaných verziou 1 inteligentného tachografu bude verzia 2 prenášať aj údaje o čase jazdy.</p> <p>Aby sa zosúladiť to, čo sa bude prenášať, pokiaľ ide o časy jazdy a odpočinku, a pretože si to vyžaduje pravidlá výpočtu/výpočtu, technické špecifikácie predpokladali pravidlá výpočtu/výpočtu pre časy jazdy a odpočinku oznamované prostredníctvom DSRC.</p>
<p>Prenos prostredníctvom DSRC</p>	<p>Tachograf odošle pre udalosti TRUE alebo FALSE.</p> <p>Porušenie sa prenáša, ak bolo zaznamenané tachografom počas posledných 10 dní alebo ak trvá.</p>
<p>Povinné rozhranie ITS - Bluetooth</p>	<p>Verzia 2 inteligentného tachografu predstavuje štandardizované rozhranie s inteligentnými dopravnými systémami (IDS), ktoré umožňuje, aby údaje zaznamenané alebo vytvorené tachografom boli použité v prevádzkovom režime externým zariadením. Takéto externé zariadenia môžu získavať údaje z tachografu prostredníctvom Bluetooth. S cieľom harmonizovať určité technické špecifikácie súvisiace s používaním Bluetooth sa skupina odborníkov zložená zo zástupcov výrobcov tachografov, kariet a vozidiel dohodla na stretnutí v rámci špecializovanej a neutrálnej pracovnej skupiny, ktorú hostí Konfederácia organizácií na presadzovanie pravidiel cestnej dopravy (CORTE). Okrem toho bola dohodnutá a zverejnená špecifikácia záznamov vodiča prostredníctvom Bluetooth.</p> <p>Tieto špecifikácie sú k dispozícii na webových stránkach CORTE a JRC: https://www.corte.be/corte-topics/5-tachograph https://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_smart_tachograph.php.html</p>
<p>OSNMA (Otvorená služba pre overovanie správ o navigácii)</p>	<p>Európsky satelitný navigačný systém Galileo poskytuje chránený signál, ktorý je schopný poskytovať overené údaje o polohe a čase.</p> <p>Vzhľadom na nedostupnosť operačnej verzie OSNMA do augusta 2023 sa majú zaviesť prechodné opatrenia, v rámci ktorých budú pôvodné inteligentné tachografy verzie 2 (G2V2) fungovať bez OSNMA. Tieto</p>

	tachografy budú mať možnosť neskoršej aktualizácie - prostredníctvom návštevy dielne - na overovanie signálu OSNMA.
Ďalšie zmeny	Formát súborov, ktoré sa majú stiahnuť z tachografu, bol zmenený.

Tabuľka 2 - Zhrnutie technických vlastností inteligentného tachografu

4. Údaje diaľkového monitorovania tachografu (RTM)

RTM komunikované prostredníctvom DSRC v inteligentných tachografoch

Verzia 1

RTM 1	Registračná značka vozidla	Reťazec znakov
RTM 2	Prekročenie rýchlosti	TRUE / FALSE
RTM 3	Jazda bez platného preukazu	TRUE / FALSE
RTM 4	Platná karta vodiča	TRUE / FALSE
RTM 5	Vloženie karty počas jazdy	TRUE / FALSE
RTM 6	Chyba údajov o pohybe	TRUE / FALSE
RTM 7	Konflikt pohybu vozidla	TRUE / FALSE
RTM 8	2. karta vodiča	TRUE / FALSE
RTM 9	Aktuálna činnosť	TRUE / FALSE
RTM 10	Posledné zasadnutie ukončené	TRUE / FALSE
RTM 11	Prerušenie napájania	Počet zaznamenaných prípadov prerušenia dodávky elektrickej energie za posledných 10 dní
RTM 12	Porucha snímača	Porucha snímača jeden oktet podľa dátového slovníka
RTM 13	Úprava času	Hodnota poslednej úpravy času
RTM 14	Pokus o narušenie bezpečnosti	Čas začiatku posledného uloženého pokusu o narušenie bezpečnosti
RTM 15	Posledná kalibrácia	Hodnota posledného kalibračného záznamu
RTM 16	Predchádzajúca kalibrácia	Hodnota kalibračného záznamu, ktorý predchádza poslednému kalibračnému záznamu.
RTM 17	Dátum pripojenia tachografu	Dátum prvej kalibrácie VU v aktuálnom vozidle
RTM 18	Aktuálna rýchlosť	Posledná aktuálna zaznamenaná rýchlosť v km/h.
RTM 19	Časová pečiatka	Dátum a čas

Verzia 2

RTM 20	Čas, v ktorom bola k dispozícii posledná overená poloha vozidla	Dátum a čas
RTM 21	Nepretržitý čas jazdy	Časová hodnota
RTM 22	Najdlhší denný čas jazdy za prebiehajúcu a predchádzajúcu zmenu RTM, vypočítaný v súlade s dodatkom k dodatku 14	Časová hodnota
RTM 23	Najdlhší denný čas jazdy v rámci prebiehajúceho týždňa, vypočítaný v súlade s dodatkom k dodatku 14	Časová hodnota
RTM 24	Týždenný čas jazdy vypočítaný v súlade s dodatkom v prílohe 14	Časová hodnota

RTM 25	Štrnásťhodinový čas jazdy vypočítaný v súlade s dodatkom v prílohe 14	Časová hodnota
---------------	--	-----------------------

Tabuľka 3: Zhrnutie údajov odosielaných cez rozhranie DSRC opísané v dodatku 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2016/799

5. Zaznamenávanie miest

5.1 Zaznamenávanie polohy na začiatku a na konci denného pracovného obdobia

Nástroj	Závazok z	Ako (manuál)
Analógový tachograf	20. augusta 2020 lánok 34 ods. 6 písm. f) nariadenia (EÚ) č. 165/2014	Vodič zaznamenáva miesta a symboly krajín, v ktorých sa začalo a skončilo denné pracovné obdobie.
Digitálny tachograf 1. generácie	1. mája 2006 Nariadenie (EHS) č. 3821/85 Článok 15 ods. 5 písm. a) a článok 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014	Vodič zadá do digitálneho tachografu symboly krajín, v ktorých sa začala a skončila denná pracovná doba.
Inteligentný tachograf verzia 1 (G2V1)	15. júna 2019 Článok 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014	Záznam polohy spúšťa vodič pomocou symbolov začiatku a konca denného pracovného obdobia.
Inteligentný tachograf verzia 2 (G2V2)	21. augusta 2023 Článok 8 ods. 1 posledný pododsek nariadenia (EÚ) č. 165/2014 v spojení s článkom 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/1228	Pri vložení karty tachograf navrhne vodičovi polohu na základe dostupných údajov GNSS a požiada ho o potvrdenie: zákonná požiadavka pre tachografy verzie 2 je, aby vždy zobrazovali aktuálnu krajinu na základe GNSS ako prvú možnosť výberu. V opačnom prípade sa počiatočná a konečná poloha zaregistruje presne rovnakým spôsobom ako v prípade predchádzajúcej generácie/verzie.

Tabuľka 4 - Zhrnutie záznamov o polohe na začiatku a na konci denných pracovných období

5.2 Zaznamenávanie miest pomocou inteligentných tachografov

Zaznamenávanie pozícií	Popis	G2V1	G2V2
Každé 3 hodiny akumulovaného času jazdy vozidla	Automatické zaznamenávanie po dosiahnutí troch hodín jazdy v tachografe. Čas sa vzťahuje na vozidlo a nie na čas jazdy vodiča.	X	X

Zaznamenávanie pozícií	Popis	G2V1	G2V2
Začiatok a koniec činností	<p>Manuálne zaznamenávanie: táto povinnosť existuje od roku 2006 a možno ju dosiahnuť len manuálnym zadávaním.</p> <p>Technické špecifikácie verzie 2 však predpokladajú funkciu, pomocou ktorej tachograf pri vložení a vybratí karty navrhne polohu (na základe aktuálnej polohy GNSS), ktorú vodič potvrdí. Ak sa vodič rozhodne túto polohu nepotvrdiť, záznam polohy GNSS sa spustí tak, že vodič uvedie začiatok a koniec dennej pracovnej doby (počas manuálnych vstupov alebo prostredníctvom menu).</p>	X	X
Na hraničnom priechode	<p>Automatické nahrávanie.</p> <p>Zaznamenané údaje: poloha, čas, krajina pôvodu a cieľová krajina, dátum, čas a hodnota tachometra.</p> <p>Údaje zaznamenané počas prekračovania hraníc sú:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. krajinu, ktorú vozidlo opúšťa. 2. krajiny, do ktorej vozidlo vstupuje. 3. miesto, kde vozidlo prekročilo hranicu. 4. príslušnú presnosť GNSS, dátum a čas 5. príznak označujúci, či bola pozícia overená. 6. hodnota tachometra vozidla v čase zistenia prekročenia hranice <p>Prekročenie hraníc bude uložené v jednotke vozidla aj na karte ako od G2V2.</p>	-	X
Vykonané operácie nakladania a vykladania	<p>Zaznamenanie polohy je automatické po ručnom oznámení vodiča, že sa vykonáva nakladanie a/alebo vykladanie.</p> <p>Piktogram označujúci takúto operáciu sa kombinuje s činnosťou vodiča v danom čase (napr. odpočinok, iná práca, dostupnosť atď.).</p> <p>Operáciu je možné zadať ručne prostredníctvom ponuky tachografu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tri možnosti (načítanie/vyprázdňovanie alebo súčasné načítanie a vyprázdňovanie). • Poloha GNSS, dátum, čas a hodnota kilometrovníka sa ukladajú spolu s typom operácie. 	-	X

Tabuľka 5: Prehľad miest zistených inteligentným tachografom.

5.3 Zaznamenávanie polohy na hraničnom priechode

Nástroj	Závazok z	Ako
Analógový tachograf	20. augusta 2020 Chýbajúci odkaz v článku 34 ods. 6 písm. f) nariadenia (EÚ) č. 165/2014	Ručné zaznamenanie (na prednej strane tabuľky) symbolu krajiny, ktorú vodič zadal. Vodič musí zastaviť na najbližšom možnom mieste zastavenia na hranici alebo za hranicou. Ak sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje trajektom alebo vlakom, vodič musí v prístave alebo stanici príchodu uviesť symbol krajiny. Pozri prílohu 1 (Usmernenie GR MOVE č. 10).
Digitálny tachograf generácie 1	2. februára 2022 Článok 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014	Manuálne používanie funkcie začiatku denného pracovného obdobia vodičom: symbol krajiny a prípadne regiónu, do ktorého vodič vstúpi po prekročení hranice, aby sa zadal ako miesto začiatku denného pracovného obdobia. Vodič musí zastaviť na najbližšom možnom mieste zastavenia na hranici alebo za hranicou. Ak sa prekročenie hranice členského štátu uskutočňuje trajektom alebo vlakom, vodič musí v prístave alebo stanici príchodu uviesť symbol krajiny.
Inteligentný tachograf verzia 1	2. februára 2022 Článok 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014	Príručka: idem.
Inteligentný tachograf verzia 2	21. augusta 2023 Článok 34 ods. 7 nariadenia (EÚ) č. 165/2014	Automatické zaznamenávanie prekročenia hraníc. Automatické zistenie, kedy vozidlo prekročilo hranicu krajiny, a označenie, ktorá krajina bola opustená a do ktorej krajiny sa vstúpilo.

Tabuľka 6: Prehľad záznamov o polohe na hraničnom priechode

Pokiaľ ide o zaznamenávanie prekročenia hraníc v analógových tachografoch, pozrite si Usmernenie Európskej komisie č. 10 k záznamom o prekročení hraníc v analógových tachografoch - **príloha 1 nižšie**.

Viac informácií o dočasnej povinnosti ručne zaznamenávať prekročenie hranice alebo prvé zastavenie za hranicou nájdete na webovej stránke Komisie vo všetkých jazykoch EÚ. Odkazy nájdete na webovej stránke CORTE TRACE 2.

6. Tesnenia

6.1 Povinnosti

Komponenty tachografu musia byť zapečatené tak, ako je uvedené v osvedčení o typovom schválení. Všetky pripojenia k tachografu, ktoré sú potenciálne náchylné na manipuláciu, vrátane pripojenia medzi snímačom pohybu a prevodovkou a prípadne inštaláčnej dosky, musia byť tiež zapečatené.

6.1.1 Inteligentné tachografy

Pre inteligentné tachografy (t. j. digitálne tachografy 2. generácie) je na trhu k dispozícii nová plomba (podľa normy *EN 16882*), ktorej používanie je teraz povinné.

Nezávisle certifikované plomby podľa normy *EN 16882* budú rozpoznateľné podľa umiestneného loga "T".

Predtým sa používali samocertifikované plomby a termín na inštaláciu samocertifikovaných plomb do inteligentných tachografov bol 28. február 2022. Po tomto "dátume skončenia platnosti" sa môžu do vozidiel umiestňovať len nezávisle certifikované plomby podľa normy *EN 16882*.

Dôsledky pre dielne: povinnosť umiestniť novú plombu na inteligentné tachografy po uplynutí vyššie uvedenej lehoty "platnosti".

Dôsledky pre vykonávateľov: keďže plomby sa vymieňajú minimálne každé dva roky:

- Ak sa posledná periodická kontrola uskutočnila pred vyššie uvedeným dátumom skončenia platnosti: stále sa môžu nachádzať plomby s vlastným osvedčením.
- Ak sa posledná periodická kontrola uskutočnila po vyššie uvedenom dátume skončenia platnosti: možno nájsť len plomby s certifikátom *EN 16882*.
- Dva roky po termíne uvedenom na webovej stránke JRC musia byť všetky plomby inteligentných tachografov certifikované podľa normy *EN 16882*.
- Zoznam akreditovaných laboratórií a certifikovaných výrobcov pečatí je k dispozícii aj na webovej stránke SVC. SVC už neprijíma samocertifikáciu pečatí. Hneď ako ďalší výrobcovia pečatí, ktorí sa sami certifikovali, oznámia SVC nezávislú certifikáciu, SVC aktualizuje svoju webovú stránku:

https://dtc.jrc.ec.europa.eu/dtc_seal_manufacturer_code.php.html.

6.1.2 Pre analógové a digitálne tachografy 1. generácie

Pre dielne: bez povinnosti umiestniť plomby podľa normy *EN 16882*.

Pre vykonávateľov: nie je povinný nájsť plomby podľa normy *EN 16882*.

6.2 Odstránenie alebo porušenie plomby kontrolným úradníkom

V článku 22 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 sa výslovne stanovuje, že kontrolní pracovníci môžu na účely kontroly (v prípade podozrenia z manipulácie s tachografom) odstrániť alebo porušiť plombu. Keď sa tak stane:

- kontrolný úradník môže bez zbytočného odkladu nahradiť plombu plombovacím zariadením a jedinečnou špeciálnou značkou;
- kontrolná karta musí byť vložená do tachografu od okamihu odstránenia plomby až do ukončenia kontroly, a to aj v prípade umiestnenia novej plomby;
- kontrolný úradník vydá písomné vyhlásenie obsahujúce informácie uvedené v článku 22 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

V prípade odstránenia alebo porušenia plomby kontrolným pracovníkom by sa mal uviesť odkaz na Usmernenie Európskej komisie č. 9 k štandardnému formuláru písomného vyhlásenia o odstránení alebo porušení plomby tachografu kontrolným pracovníkom. **Pozri prílohu 2 nižšie.**

7. Porušenia

Nasledujúca tabuľka je prílohou k smernici 2006/22/ES a poskytuje prehľad rôznych porušení podľa nariadenia (EÚ) č. 165/2014 a ich závažnosť.

Legenda: MSI - najzávažnejšie porušenie, VSI: veľmi závažné porušenie, SI: závažné porušenie, MI: menej závažné porušenie.

Je dôležité vziať do úvahy rozsudok Súdneho dvora Európskej únie vo veci C-0906/19, v ktorom Súdny dvor rozhodol, že článok 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby príslušné orgány členského štátu uložili vodičovi vozidla alebo dopravnému podniku pokutu za porušenie nariadenia č. 3821/85 v znení nariadenia č. 561/2006, ktorého sa dopustil na území iného členského štátu alebo tretej krajiny, ale ktoré bolo zistené na jeho území a za ktoré ešte nebola uložená sankcia.

Inými slovami, členský štát nemôže uložiť sankciu za porušenie pravidiel upravujúcich tachografy, ak bolo toto porušenie spáchané v inom členskom štáte. Zásada exteritoriality stanovená v článku 19 ods. 2 nariadenia č. 561/2006 sa uplatňuje len na porušenia nariadenia č. 561/2006 a neuplatňuje sa na pravidlá upravujúce používanie tachografu: kontrolný úradník môže uložiť sankciu za porušenie pravidiel týkajúcich sa času jazdy a odpočinku, ktorého sa dopustil v inom členskom štáte, ale kontrolný úradník nemôže uložiť sankciu za porušenie pravidiel týkajúcich sa tachografu, ktorého sa dopustil v inom členskom štáte. Hostiteľský členský štát (v ktorom bolo porušenie pravidiel tachografu zistené, ale nebolo spáchané) by však mal informovať členský štát usadenia o zistenom porušení, napríklad prostredníctvom Európskeho registra podnikov cestnej dopravy (ERRU), aby sa porušenie riadne sankcionovalo.

Nie	PRÁVNY ZÁKLAD	TYP PORUŠENIA	ÚROVEŇ ZÁVAŽNOSTI			
			MSI	VSI	SI	MI
G		Inštalácia tachografu				

G1	Článok 3.1 a článok 22.2	Nemať nainštalovaný a používať tachograf schváleného typu (napr.: nemať tachograf nainštalovaný montážnymi firmami, dielňami alebo výrobcami vozidiel schválenými príslušnými orgánmi členských štátov, používať tachograf bez potrebných plomb umiestnených alebo vymenených schválenou montážnou firmou, dielňou alebo výrobcom vozidla alebo používať tachograf bez inštalačnej tabuľky)	X			
H	Používanie tachografu, karty vodiča alebo záznamového listu					
H1	Článok 23.1	Používanie tachografu, ktorý nebol skontrolovaný v schválenej dielni		X		
H2	Článok 27	Vodič, ktorý má a/alebo používa viac ako jednu vlastnú kartu vodiča		X		
H3		Jazda s falšovanou kartou vodiča (považuje sa za jazdu bez karty vodiča)	X			
H4		Jazda s kartou vodiča, ktorej vodič nie je držiteľom (považuje sa za jazdu bez karty vodiča)	X			
H5		jazda s kartou vodiča, ktorá bola získaná na základe nepravdivých vyhlásení a/alebo sfalšovaných dokladov (považuje sa za jazdu bez karty vodiča)	X			
H6	Článok 32.1	Tachograf nefunguje správne (napr.: tachograf nie je správne skontrolovaný, kalibrovaný a zapečatený)		X		
H7	Článok 32.1 a článok 33.1	nesprávne používanie tachografu (napr.: úmyselné, dobrovoľné alebo vynútené nesprávne používanie, chýbajúce pokyny na správne používanie atď.)		X		
H8	Článok 32.3	Používanie podvodného zariadenia schopného upravovať záznamy tachografu	X			

H9		Falšovanie, zatajovanie, potláčanie alebo ničenie údajov zaznamenaných na záznamových listoch alebo uložených a stiahnutých z tachografu a/alebo karty vodiča	X			
H10	Článok 33.2	Vedenie záznamových hárkov, výtlačkov a prevzatých údajov		X		
H11		Zaznamenané a uložené údaje, ktoré nie sú k dispozícii najmenej jeden rok		X		
H12		Nesprávne používanie záznamových listov/karty vodiča		X		
H13	Článok 34.1	Neoprávnené odobratie záznamových listov alebo karty vodiča, ktoré má vplyv na evidenciu príslušných údajov		X		
H14		Záznamový hárok alebo karta vodiča sa používa na dlhšie obdobie, než na aké je určený, a údaje sa stratia		X		
H15	Článok 34.2	Používanie špinavých alebo poškodených záznamových listov alebo karty vodiča a nečitateľných údajov		X		
H16	Článok 34.3	Nepoužívanie manuálneho zadávania, keď sa to vyžaduje.		X		
H17	Článok 34.4	Nepoužívanie správneho záznamového hárku alebo karty vodiča, ktorá nie je v správnom slotu (viacnásobná obsluha)			X	
H18	Článok 34.5	Nesprávne používanie spínacieho mechanizmu		X		
I	Vytváranie informácií					
I1	Článok 36	Odmietnutie kontroly		X		

I2	Článok 36	Nie je možné vytvoriť záznamy za aktuálny deň a predchádzajúcich 28 dní		X		
I3		Nemožnosť predložiť záznamy o karte vodiča, ak ju vodič vlastní		X		
I4	Článok 36	Nemožnosť vytvoriť manuálne záznamy a výtlačky vyhotovené počas aktuálneho dňa a predchádzajúcich 28 dní		X		
I5	Článok 36	Nemožnosť predložiť kartu vodiča, ak ju vodič vlastní		X		
J	Nefunkčné stránky					
J1	Článok 37.1 a článok 22.1	Tachograf, ktorý nebol opravený schváleným montérom alebo dielňou		X		
J2	Článok 37.2	Vodič neoznačí všetky požadované informácie za časové úseky, ktoré sa už nezaznamenávajú, keď je tachograf nepojazdný alebo nefunkčný		X		

Tabuľka 7: Skupiny porušení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014

Príloha 1 - Usmernenie Európskej komisie č. 10 k záznamom o prekračovaní hraníc v analógových tachografoch.

Problém: Manuálne zapracovanie informácií o prekročení hranice do analógového tachografu.

Právny základ: Článok 34 ods. 6 písm. f) nariadenia (EÚ) č. 165/2014¹.

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: V článku 34 ods. 6 písm. f) nariadenia (EÚ) č. 165/2014 v znení nariadenia (EÚ) č. 2020/1054² sa stanovuje nová povinnosť vodiča vozidla vybaveného analógovým tachografom manuálne zapísať do záznamového hárku tachografu symbol krajiny, do ktorej vodič vstupuje po prekročení hranice členského štátu. Tento symbol sa musí zapísať na začiatku prvej zastávky vodiča v tomto členskom štáte (ktorá sa musí uskutočniť na najbližšom možnom mieste zastavenia na hranici alebo za hranicou), alebo ak sa prekročenie hranice uskutočňuje trajektom alebo vlakom, v prístave alebo stanici príchodu.

Vzhľadom na obmedzený priestor, ktorý zostáva k dispozícii na záznamovom hárku po vykonaní automatických záznamov o činnosti vodiča a rýchlosti vozidla, môže byť doplnenie ručne písaných informácií vodičom tak, aby boli jasne čitateľné a zrozumiteľné, náročnou úlohou. Okrem toho ručné pridávanie informácií na niektoré miesta záznamového hárku môže viesť k jeho poškodeniu.

Cieľom tohto usmernenia je preto uviesť, kde presne v záznamovom liste by sa mal symbol krajiny doplniť, aby sa zabezpečil spoločný prístup k plneniu povinnosti zaznamenávať prekročenie hraníc v analógových tachografoch a aby sa predišlo možnému poškodeniu záznamového listu. Prílohy A, B a C tohto usmernenia sa týkajú ručných záznamov o prekročení hraníc v prípade analógových tachografov, zatiaľ čo príloha D pripomína kódy štátov³, ktoré sa majú používať ako symboly krajín.

Možnosť 1: pod vnútorným časovým číselníkom záznamového hárku.

Ak je to možné, symbol krajiny by sa mal napísať pod vnútorný časový číselník záznamového hárku, tesne pod čas, v ktorom bolo vozidlo zastavené po prekročení hranice alebo dorazilo do prístavu alebo stanice, ak sa prekročenie hranice uskutočňuje trajektom alebo vlakom (*pozri prílohu A, obrázok 1*). Ak referenčná čiara označuje otvorenie sekerky tachografu vodičom na účely vloženia tohto ručného záznamu, kód krajiny by sa preto mal umiestniť pod túto referenčnú čiaru (*pozri prílohu A, obrázok 2*). Toto riešenie umožňuje minimalizovať priestor, ktorý zaberajú informácie o prekročení hranice, keďže čas prekročenia hranice je už uvedený v časovom číselníku. Okrem toho, vzhľadom na to, že záznamový hárok obsahuje štandardné miesto na uvedenie dátumu, nie je potrebné ani to, aby vodič písal dátum prekročenia hranice.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy Text s významom pre EHP (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálny denný a týždenný čas jazdy, minimálne prestávky a denné a týždenné doby odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy pomocou tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1).

³ Ako uvádza Spoločné výskumné centrum: [Kódy národných digitálnych tachografov \(europa.eu\)](http://europa.eu)

V prílohe A je uvedený jasný príklad, ako by sa v tomto prípade mali do záznamového hárku zapisovať prekročenia hraníc.

Možnosť 2 (ak nie je možná možnosť 1): medzi vnútorným a vonkajším časovým číselníkom záznamového hárku.

Iba v prípade, že priestor poskytnutý v oblasti opísanej vo variante 1 nie je dostatočný alebo nie je k dispozícii na ručné zadanie hraničného priechodu, ručné zadanie by sa malo vložiť medzi vnútorné a vonkajšie časové číselníky kotúča. Presné miesto by malo byť naľavo od referenčnej čiary alebo oblasti zodpovedajúcej miestu, kde mohla byť zaznamenaná referenčná čiara (ak nie je zaznamenaná žiadna referenčná čiara), bez poškodenia existujúceho alebo budúceho záznamu.

V prílohe B sa nachádza vizualizácia prijateľnej oblasti, kde by sa v tomto prípade mali hraničné priechody zadávať manuálne.

Možnosť 3 (ak nie sú možné možnosti 1 a 2): na zadnej strane analógového disku.

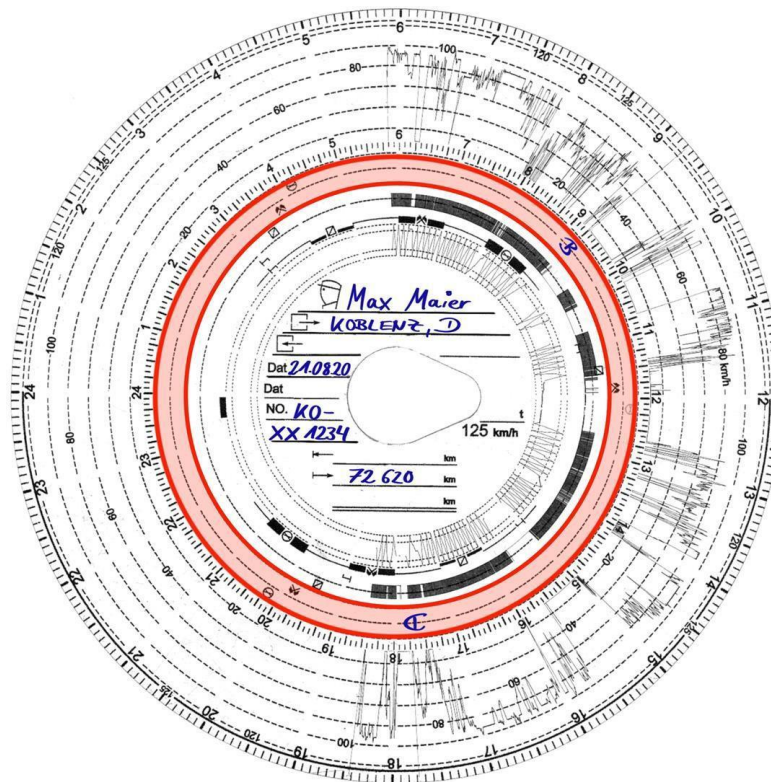
Len v krajnom prípade, ak na prednej strane disku nie je dostatok miesta na ručný zápis, by sa mal ručný zápis uviesť na zadnej strane disku a mal by obsahovať aj čas prekročenia hranice. Čas prekročenia hraníc by mal byť zapísaný v 24-hodinovom formáte (t. j. "20:30" pre "20:30"), a preto by mal byť zameraný na to, aby bolo jasné, či k prekročeniu došlo ráno alebo popoludní/večer.

V prílohe C sa nachádza vizualizácia manuálneho zápisu v takomto prípade.

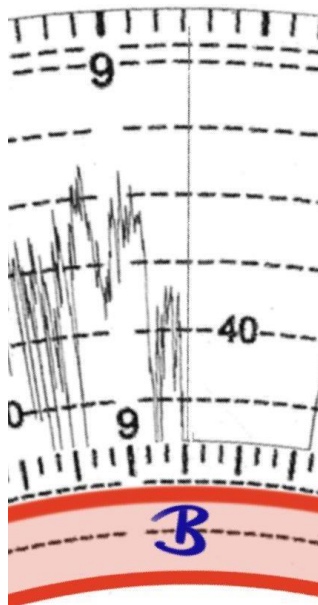
Cieľom tohto usmernenia je pomôcť vodičom, podnikom a orgánom pri uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Na autoritatívny výklad práva Únie je príslušný len Súdny dvor Európskej únie.

Príloha A - Manuálne zadávanie hraničných priechodov vo variante 1

Obrázok 1 - Hraničné priechody s kódmi "B" (Belgicko) a "D" (Nemecko) napísanými rukou vo vhodnej oblasti záznamového hárku

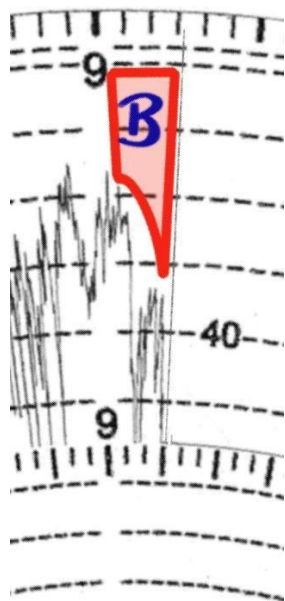


Obrázok 2 - Detail manuálneho záznamu



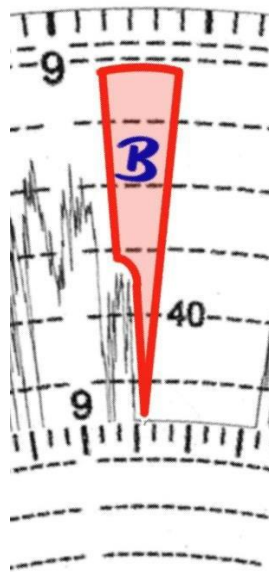
Príloha B - Manuálne zadávanie hraničných priechodov vo variante 2

Obrázok 3 - Vhodná dodatočná oblasť záznamového hárku na umiestnenie ručného záznamu



S referenčným riadkom

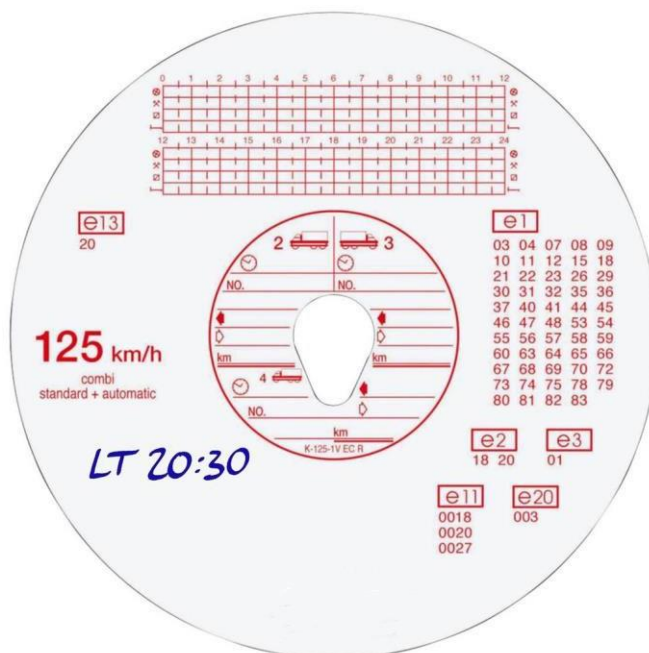
Záznam by sa mal umiestniť naľavo od referenčného riadku (ak je k dispozícii) bez toho, aby sa poškodil existujúci a budúci záznam.



Bez referenčného riadku

Príloha C - Manuálne zadávanie hraničných priechodov vo variante 3

Obrázok 4 - Príklad ručného zápisu na zadnej strane záznamového listu



Príloha D - Tabuľka národných kódov, ktoré sa majú používať na manuálne zadávanie údajov do analógového tachografu

Poznámka: manuálny vstup na hraničný priechod sa vyžaduje len pri vstupe do členských štátov EÚ.

Krajina	Kód Nation Alpha	Krajina	Kód Nation Alpha
Albánsko	AL	Malta	M
Andorra	A	Moldavsko	MD
Arménsko	ARM	Monaco	MC
Rakúsko	A	Čierna Hora	MNE
Azerbajdžan	AZ	Holandsko	NL
Bielorusko	PODĽA	Severné Macedónsko	MK
Belgicko	B	Nórsko	N
Bosna a Hercegovina	BIH	Poľsko	PL
Bulharsko	BG	Portugalsko	P
Chorvátsko	HR	Rumunsko	RO
Cyprus	CY	Rusko	RUS
Česká republika	CZ	San Maríno	RSM
Dánsko	DK	Srbsko	SRB
Estónsko	EST	Slovensko	SK
Faerské ostrovy	FO	Slovinsko	SLO
Fínsko	FIN	Španielsko	E
Francúzsko	F	Švédsko	S
Georgia	GE	Švajčiarsko	CH
Nemecko	D	Tadžikistan	TJ
Grécko	GR	Turecko	TR
Maďarsko	H	Turkménsko	TM
Island	IS	Ukrajina	UA
Írsko	IRL	Spojené kráľovstvo	UK
Taliansko	I	Uzbekistan	UZ
Kazachstan	KZ	Vatikán	V
Lotyšsko	LV	Rezervované na budúce použitie	RFU
Lichtenštajnsko	FL	Európske spoločenstvo	ES
Litva	LT	Zvyšok Európy	EUR
Luxembursko	L	Zvyšok sveta	WLD

Príloha 2 - Usmernenie Európskej komisie č. 9 k štandardnému formuláru písomného vyhlásenia o odstránení alebo poškodení plomby tachografu kontrolným pracovníkom.

Problém: harmonizácia písomného vyhlásenia týkajúceho sa odstránenia alebo porušenia plomby tachografu kontrolným pracovníkom podľa článku 22 ods. 5 štvrtého pododseku nariadenia (EÚ) č. 165/2014¹.

Právny základ: článok 22 ods. 5 štvrtý pododsek nariadenia (EÚ) č. 165/2014.

V článku 22 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 sa stanovujú osobitné podmienky, za ktorých možno plombu odstrániť alebo porušiť.

Ak sú splnené podmienky stanovené v článku 22 ods. 5 druhom pododseku prvej zarážke a štvrtom pododseku a ak sa uskutoční operácia na odstránenie alebo porušenie plomby na účely kontroly, kontrolný úradník, ktorý operáciu vykonáva, musí vydať písomné vyhlásenie. Takéto písomné vyhlásenie musí obsahovať minimálne informácie, ktoré sú stanovené v uvedenom štvrtom pododseku. V tejto poznámke sa navrhuje štandardný formulár takéhoto písomného vyhlásenia, ktorý sa môže používať harmonizovaným spôsobom v celej Únii, ak sa tak rozhodnú všetky kontrolné orgány členských štátov.

Prístup, ktorý sa má dodržiavať: Informácie pre písomné vyhlásenie stanovené v článku 22 ods. 5 štvrtom pododseku sú uvedené v prílohe 1.

Informácie označené symbolom (*) sú povinné, ako je stanovené v článku 22 ods. 5 štvrtom pododseku nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Ostatné informácie uvedené v prílohe 1 nie sú povinné, ale môžu sa považovať za užitočné v závislosti od konkrétnej operácie s plombou, ktorú majú vykonať kontrolné orgány.

V prílohe 2 sa uvádza vzor štandardného formulára, ktorý môžu používať a vydávať orgány presadzovania práva počas svojich kontrol a ktorý je v súlade s prílohou 1. Odporúča sa, aby kontrolní pracovníci používali tento štandardný formulár počas svojich operácií. Odporúča sa, aby si vodič ponechal originál tohto dokumentu vo vozidle a aby si orgán vykonávajúci kontrolu ponechal jeho kópiu. Zadná strana štandardného formulára obsahuje informácie týkajúce sa plomb, ktoré môžu byť nápomocné kontrolným orgánom pri kontrole zhody plomb nájdených vo vozidlách.

Cieľom tohto usmernenia je pomôcť vodičom, podnikom a orgánom pri uplatňovaní nariadenia (EÚ) č. 165/2014. Na autoritatívny výklad práva Únie je príslušný len Súdny dvor Európskej únie.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy Text s významom pre EHP (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

PRÍLOHA 1

Navrhované informácie pre písomné vyhlásenie podľa článku 22 ods. 5 štvrtého pododseku nariadenia (EÚ) č. 165/2014

1. (*) Členský štát kontrolného orgánu
2. (*) Názov kontrolného orgánu
3. (*) Meno kontrolného úradníka
4. (*) Číslo riadiacej karty
5. (*) Dátum a čas odstránenia alebo porušenia plomby

6. Miesto odstránenia alebo porušenia plomby (napr. kontrolný bod, smer)
7. (*) Identifikačné číslo vozidla (VIN)
8. Registračné číslo vozidla (VRN)
9. (*) Číslo odstránenej alebo porušenej plomby: *MMNNNNNNNNNN*
- a. Prípadne osobitná značka na odstránenej alebo porušenej plombe
 10. (*) V prípade potreby číslo novej plomby:
MMNNNNNNNNNN
 - a. V prípade potreby osobitná značka na novej pečiatke (umiestnená kontrolným úradníkom)
11. Dátum poslednej platnej kalibrácie
12. Ďalšie poznámky

13. Vodič vozidla v čase kontroly
14. Podpis vodiča
15. Podpis úradníka (a pečiatka, ak je k dispozícii)

PRÍLOHA 2 - Možný štandardný formulár pre orgány presadzovania práva

Kontrolný orgán pre log

1) Členský štát kontrolného orgánu*:
2) Názov kontrolného orgánu*:
3) Meno kontrolného úradníka*:
4) Číslo kontrolnej karty*:
5) Dátum a čas odstránenia alebo porušenia plomby*:

Písomné vyhlásenie o odstránení alebo porušení plomby tachografu kontrolným pracovníkom

6) Miesto odstránenia alebo porušenia plomby (napr. kontrolný bod / smer):	
7) VIN (identifikačné číslo vozidla)*:	
8) VRN (registračné číslo vozidla):	
9) Číslo odstráneného alebo porušeného tesnenia* (MMNNNNNNNN):	9a) V prípade potreby osobitná značka na odstránenej alebo porušenej plombe:
10) Číslo novej plomby, ak je to vhodné* (MMNNNNNNNN):	10a) Ak je to vhodné, osobitná značka na novej pečiatke (kontr. úradník):
11) Dátum poslednej platnej kalibrácie:	
12) Ostatné poznámky	

Tento dokument uschovajte vo vozidle a odovzdajte ho oprávneným osobám (napr. kontrolným pracovníkom pri cestných kontrolách a/alebo schválenému servisu pri ďalšej kalibrácii).

13) Vodič v danom čase kontroly, 14) Podpis vodiča, 15) Podpis úradníka,

*Písomné vyhlásenie podľa 4th článku 22 ods. 5 pododseku nariadenia (EÚ) č. 165/2014.
(* Povinné informácie.*

INFORMÁCIE TÝKAJÚCE SA PLOMB TACHOGRAFOV VO VOZIDLÁCH

*Ak sa dátum poslednej platnej kalibrácie inteligentného tachografu (zostrojeného v súlade s prílohou IC) vykonáva od 1. marca 2022, na inteligentnom tachografe musia byť umiestnené certifikované plomby podľa normy EN 16882:2016 (označené logom "T").
Plomby umiestnené na tachografoch vyrobených v súlade s prílohou I alebo prílohou IB môžu, ale nesmú byť plombami podľa normy EN 16882:2016.*

Príloha 3 - Vývoj normatívneho textu týkajúceho sa tachografu: Nariadenie (EHS) č. 3821/85 a nariadenie (EÚ) č. 165/2014






Predpisy týkajúce sa tachografov prešli značným vývojom. Pôvodne právny rámec pre inštaláciu a používanie tachografov poskytovalo nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85, v súčasnosti sa uplatňuje nariadenie (EÚ) č. 165/2014. Podrobná analýza všetkých technických ustanovení týchto nariadení nie je v rozsahu tohto dokumentu.

Najdôležitejšie požiadavky týkajúce sa používania tachografov sú uvedené v nasledujúcej tabuľke. V tabuľke je uvedený porovnávací prehľad nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a nariadenia (EÚ) č. 165/2014 v znení balíka mobility č. 1 s cieľom ukázať vývoj právneho textu týkajúceho sa tachografov.

Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 (staré nariadenie)	Nariadenie (EÚ) č. 165/2014 (nové, v súčasnosti platné nariadenie zmenené balíkom opatrení v oblasti mobility 1 - vyjadrené ako M1)
Rozsah pôsobnosti	
<p>Článok 3</p> <ol style="list-style-type: none"> Záznamové zariadenie sa inštaluje a používa vo vozidlách registrovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú prepravu osôb alebo tovaru, okrem vozidiel uvedených v článku 4 a článku 14 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3820/85. Členské štáty môžu vyňať vozidlá uvedené v článku 13 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 3820/85 z uplatňovania tohto nariadenia. Členské štáty informujú Komisiu o každej výnimke udelenej podľa tohto odseku. Členské štáty môžu po povolení Komisie vyňať z uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné operácie uvedené v článku 13 ods. 2 nariadenia (EHS) č. 3820/85. V naliehavých prípadoch môžu udeliť dočasnú výnimku na obdobie nepresahujúce 30 dní, ktoré sa bezodkladne oznámi Komisii. Komisia oznámi ostatným členským štátom každú výnimku udelenú podľa tohto odseku. V prípade vnútroštátnej dopravy môžu členské štáty vyžadovať inštaláciu a používanie záznamového zariadenia v súlade s týmto nariadením v ktoromkoľvek z vozidiel, pre ktoré sa jeho inštalácia a používanie nevyžaduje podľa odseku 1. 	<p>Článok 3</p> <p>Rozsah pôsobnosti</p> <ol style="list-style-type: none"> Tachografy sa inštalujú a používajú vo vozidlách registrovaných v členskom štáte, ktoré sa používajú na cestnú prepravu osôb alebo tovaru a na ktoré sa vzťahuje nariadenie (ES) č. 561/2006. Členské štáty môžu z uplatňovania tohto nariadenia vyňať vozidlá uvedené v článku 13 ods. 1 a 3 nariadenia (ES) č. 561/2006. Členské štáty môžu z uplatňovania tohto nariadenia vyňať vozidlá používané na dopravné operácie, ktorým bola udelená výnimka v súlade s článkom 14 ods. 1 nariadenia (ES) č. 561/2006. <p>Členské štáty môžu vyňať z uplatňovania tohto nariadenia vozidlá používané na dopravné operácie, ktorým bola udelená výnimka v súlade s článkom 14 ods. 2 nariadenia (ES) č. 561/2006; bezodkladne o tom informujú Komisiu.</p> <p>▼ M1</p> <ol style="list-style-type: none"> Najneskôr do troch rokov od konca roka, v ktorom nadobudnú účinnosť podrobné ustanovenia uvedené v druhom odseku článku 11, musia byť nasledujúce kategórie vozidiel prevádzkovaných v inom členskom štáte, ako je ich členský štát registrácie, vybavené inteligentným tachografom, ako je stanovené v článkoch 8, 9 a 10 tohto nariadenia: <ul style="list-style-type: none"> (a) vozidlá vybavené analógovým tachografom; (b) vozidlá vybavené digitálnym tachografom, ktorý spĺňa špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85, ktoré sa uplatňuje do 30. septembra 2011; (c) vozidlá vybavené digitálnym tachografom, ktorý spĺňa špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 uplatniteľné od 1. októbra 2011, a (d) vozidlá vybavené digitálnym tachografom, ktorý spĺňa špecifikácie uvedené v prílohe IB k nariadeniu (EHS) č. 3821/85 uplatniteľné od 1. októbra 2012.

	<p>4a. Najneskôr do štyroch rokov od nadobudnutia účinnosti podrobných ustanovení uvedených v článku 11 druhom odseku sa vozidlá, ktoré sú vybavené inteligentným tachografom v súlade s prílohou IC k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/799 (10), prevádzkované v inom členskom štáte, ako je ich členský štát registrácie, vybavujú inteligentným tachografom, ako sa stanovuje v článkoch 8, 9 a 10 tohto nariadenia.</p> <p>▼B</p> <p>5. V prípade vnútroštátnej dopravy môžu členské štáty vyžadovať inštaláciu a používanie tachografov v súlade s týmito nariadeniami v ktoromkoľvek vozidle, pre ktoré sa ich inštalácia a používanie inak nevyžaduje podľa odseku 1.</p>
Správne používanie tachografov	
<p>Článok 13 Zamestnávateľ a vodiči sú zodpovední za to, aby zariadenie fungovalo správne.</p>	<p>Článok 32 Správne používanie tachografov</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dopravné podniky a vodiči zabezpečia správne fungovanie a správne používanie digitálnych tachografov a kariet vodičov. Dopravné podniky a vodiči používajúci analógové tachografy zabezpečia ich správne fungovanie a správne používanie záznamových listov. 2. Digitálne tachografy nesmú byť nastavené tak, aby sa po vypnutí motora alebo zapalovania vozidla automaticky prepínali na určitú kategóriu činnosti, pokiaľ vodič nemá možnosť manuálne zvoliť príslušnú kategóriu činnosti. 3. Je zakázané falšovať, zatajovať, potláčať alebo ničiť údaje zaznamenané na záznamovom liste alebo uložené v tachografe alebo na karte vodiča, alebo výtlačky z tachografu. Zakázaná je aj akákoľvek manipulácia s tachografom, záznamovým listom alebo kartou vodiča, ktorá by mohla viesť k sfalšovaniu, potlačeniu alebo zničeniu údajov a/alebo vytlačených informácií. Vo vozidle sa nesmie nachádzať žiadne zariadenie, ktoré by sa mohlo použiť na tento účel. 4. Vozidlá nesmú byť vybavené viac ako jedným tachografom, s výnimkou testov v teréne uvedených v článku 21. 5. Členské štáty zakážu výrobu, distribúciu, reklamu a/alebo predaj zariadení skonštruovaných a/alebo určených na manipuláciu s tachografmi.
Zodpovednosť dopravných podnikov	
<p>Článok 14</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zamestnávateľ vydá vodičom dostatočný počet záznamových hárkov, pričom zohľadní skutočnosť, že tieto hárky majú osobný charakter, dĺžku služobnej doby a prípadnú povinnosť nahradiť hárky, ktoré sú poškodené alebo boli odobraté oprávneným kontrolným pracovníkom. Zamestnávateľ vydáva vodičom len záznamové listy schváleného vzoru, ktoré sú vhodné na použitie v zariadení inštalovanom vo vozidle. 2. Podnik uchováva záznamové listy v dobrom stave najmenej jeden rok po ich použití a poskytne ich kópie príslušným vodičom, ktorí o ne požiadajú. Evidenčné listy sa predložia alebo odovzdajú na žiadosť ktoréhokoľvek oprávneného kontrolného úradníka. 	<p>Článok 33 Zodpovednosť dopravných podnikov</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dopravné podniky sú zodpovedné za zabezpečenie toho, aby ich vodiči boli riadne vyškolení a poučení o správnom fungovaní digitálnych alebo analógových tachografov, vykonávajú pravidelné kontroly, aby zabezpečili, že ich vodiči správne používajú, a neposkytujú svojim vodičom žiadne priame alebo nepriame stimuly, ktoré by mohli podporovať zneužívanie tachografov. <p>Dopravné podniky vydajú vodičom vozidiel vybavených analógovými tachografmi dostatočný počet záznamových listov, pričom zohľadnia skutočnosť, že záznamové listy majú osobný charakter, dĺžku obdobia prevádzky a prípadnú potrebu nahradiť záznamové listy, ktoré sú poškodené alebo ktoré boli odobraté oprávneným kontrolným pracovníkom. Dopravné podniky vydávajú vodičom len záznamové listy schváleného vzoru vhodné na použitie v zariadení inštalovanom vo vozidle.</p> <p>Ak je vozidlo vybavené digitálnym tachografom, dopravný podnik a vodič zabezpečia, aby sa pri zohľadnení dĺžky doby prevádzky mohlo v prípade kontroly správne</p>

	<p>vykonať vytlačenie údajov z tachografu na žiadosť kontrolného úradníka.</p> <ol style="list-style-type: none"> Dopravné podniky uchovávajú záznamové listy a výtlačky, ak boli vyhotovené v súlade s článkom 35, v chronologickom poradí a v čitateľnej forme najmenej jeden rok po ich použití a na požiadanie poskytnú kópie dotknutým vodičom. Dopravné podniky tiež poskytnú kópie údajov stiahnutých z kariet vodičov dotknutým vodičom, ktorí o ne požiadajú, spolu s vytlačenými papierovými verziami týchto kópií. Záznamové hárky, výtlačky a stiahnuté údaje sa predložia alebo odovzdajú na žiadosť ktoréhokoľvek oprávneného kontrolného úradníka. Dopravné podniky sú zodpovedné za porušenie tohto nariadenia, ktorého sa dopustia ich vodiči alebo vodiči, ktorých majú k dispozícii. Členské štáty však môžu takúto zodpovednosť podmieniť porušením odseku 1 prvého pododseku tohto článku a článku 10 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. 561/2006 zo strany dopravného podniku.
Karty vodiča a záznamové hárky	
<p>Článok 15</p> <ol style="list-style-type: none"> Vodiči nesmú používať znečistené alebo poškodené záznamové listy. Z tohto dôvodu musia byť hárky primerane chránené. <p>V prípade poškodenia záznamov na plechu vodiči pripevnia poškodený plech k náhradnému plechu, ktorý sa použije na jeho výmenu.</p> <ol style="list-style-type: none"> Vodiči používajú záznamové listy každý deň, v ktorom vedú vozidlo, počnúc okamihom prevzatia vozidla. Záznamový hárok sa nesmie vybrať pred koncom dennej pracovnej doby, pokiaľ jeho vybratie nie je povolené inak. Žiadny záznamový hárok sa nesmie použiť na dlhšie obdobie, než na aké je určený. Ak vodič v dôsledku neprítomnosti vo vozidle nemôže používať zariadenie namontované vo vozidle, časové úseky uvedené v odseku 3 druhej zarážke písm. b), c) a d) sa do záznamového hárku zapisujú buď ručne, automatickým záznamom alebo iným spôsobom, čitateľne a bez znečistenia hárku. <p>Vodiči podľa potreby upravujú záznamové listy, ak je vo vozidle viac ako jeden vodič, aby sa informácie uvedené v kapitole II bodoch 1 až 3 prílohy I zaznamenali do záznamového listu vodiča, ktorý skutočne riadi.</p> <ol style="list-style-type: none"> Vodiči musia: <ul style="list-style-type: none"> - zabezpečiť, aby sa čas zaznamenaný v hárku zhodoval s úradným časom v krajine registrácie vozidla, - ovládanie spínacích mechanizmov, ktoré umožňujú samostatné a zreteľné zaznamenávanie nasledujúcich časových úsekov: <ol style="list-style-type: none"> (a) pod značkou : čas jazdy; (b) pod označením : všetky ostatné obdobia práce; (c) pod označením : iné obdobia dostupnosti, a to: <ul style="list-style-type: none"> - čakací čas, t. j. čas, počas ktorého musia vodiči zostať na svojich stanovištiach len na účely odpovedania na výzvy na začatie alebo pokračovanie v jazde alebo na vykonávanie inej práce, - čas strávený podľa vodiča počas jazdy, - čas strávený na lôžku počas jazdy vozidla; (d) pod označením : prestávky v práci a denný odpočinok. 	<p>Článok 34</p> <p>Používanie kariet vodičov a záznamových listov</p> <p>▼M1</p> <ol style="list-style-type: none"> Vodiči používajú záznamové listy alebo karty vodiča každý deň, v ktorom jazdia, počnúc okamihom prevzatia vozidla. Záznamový hárok alebo karta vodiča sa nesmie vybrať pred koncom denného pracovného času, pokiaľ jeho vybratie nie je povolené inak alebo nie je potrebné na vstup do symbolu krajiny po prekročení hranice. Záznamový list alebo karta vodiča sa nesmie použiť na dlhšie obdobie, než na aké je určený. <p>▼B</p> <ol style="list-style-type: none"> Vodiči primerane chránia záznamové listy alebo karty vodiča a nepoužívajú znečistené alebo poškodené záznamové listy alebo karty vodiča. Ak vodič v dôsledku neprítomnosti vo vozidle nemôže používať tachograf namontovaný vo vozidle, časové obdobia uvedené v odseku 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv) sa: <ol style="list-style-type: none"> (a) ak je vozidlo vybavené analógovým tachografom, musí byť zapísané do záznamového listu buď ručne, automatickým záznamom alebo iným spôsobom, čitateľne a bez znečistenia záznamového listu, alebo (b) ak je vozidlo vybavené digitálnym tachografom, musí sa zapísať na kartu vodiča pomocou ručného zadávania údajov, ktoré je v tachografe. <p>Členské štáty neukladajú vodičom povinnosť predkladať formuláre potvrdzujúce ich činnosť mimo vozidla.</p> Ak je vo vozidle vybavenom digitálnym tachografom viac ako jeden vodič, každý vodič zabezpečí, aby bola jeho karta vodiča vložená do správneho otvoru v tachografe. <p>Ak je vo vozidle vybavenom analógovým tachografom viac ako jeden vodič, vodiči podľa potreby upravujú záznamové listy tak, aby sa príslušné informácie zaznamenali do záznamového listu vodiča, ktorý skutočne riadi.</p> <ol style="list-style-type: none"> Vodiči musia: <ol style="list-style-type: none"> (a) zabezpečiť, aby čas zaznamenaný v záznamovom liste zodpovedal úradnému času v krajine registrácie vozidla;

<p>4. Každý členský štát môže povoliť, aby sa všetky lehoty uvedené v odseku 3 druhej zarážke písm. b) a c) zaznamenávali pod značkou na záznamových listoch používaných na vozidlách registrovaných na jeho území.</p> <p>5. Každý člen posádky uvedie do svojho záznamového hárku tieto informácie:</p> <p>(a) pri začatí používania hárku - jeho priezvisko a meno;</p> <p>(b) dátum a miesto začiatku používania listu a dátum a miesto ukončenia používania;</p> <p>(c) evidenčné číslo každého vozidla, ktoré mu bolo pridelené, a to na začiatku prvej jazdy zaznamenatej na liste a potom, v prípade zmeny vozidla, počas používania listu;</p> <p>(d) údaj na počítadle prejdenej vzdialenosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na začiatku prvej cesty zaznamenatej v hárku, - na konci poslednej cesty zaznamenatej v hárku, - v prípade zmeny vozidla počas pracovného dňa (odčítanie na vozidle, ku ktorému bol pridelený, a odčítanie na vozidle, ku ktorému má byť pridelený); <p>(e) čas každej zmeny vozidla.</p> <p>6. Zariadenie musí byť skonštruované tak, aby oprávnený kontrolný pracovník mohol v prípade potreby po otvorení zariadenia prečítať záznamy týkajúce sa deviatich hodín pred časom kontroly bez trvalej deformácie, poškodenia alebo znečistenia hárku.</p> <p>Zariadenie musí byť okrem toho skonštruované tak, aby bolo možné bez otvorenia puzdra overiť, či sa nahráva.</p> <p>7. Na požiadanie oprávneného kontrolóra musí byť vodič schopný predložiť záznamové listy za aktuálny týždeň a v každom prípade za posledný deň predchádzajúceho týždňa, v ktorom jazdil.</p>	<p>(b) ovládajte spínacie mechanizmy umožňujúce samostatné a zreteľné zaznamenávanie nasledujúcich časových úsekov:</p> <p>(i) pod značkou  : čas jazdy,</p> <p>(ii) pod označením  : "iná práca", čo znamená akúkoľvek inú činnosť ako vedenie vozidla, ako je definované v článku 3 písm. a) smernice 2002/15/ES, a tiež akúkoľvek prácu pre toho istého alebo iného zamestnávateľa v rámci odvetvia dopravy alebo mimo neho,</p> <p>(iii) pod označením  : "dostupnosť", ako je vymedzené v článku 3 písm. b) smernice 2002/15/ES, ▼M1</p> <p>(iv) pod označením  : prestávky, odpočinok, ročná dovolenka alebo práceneschopnosť, ▼M1</p> <p>(v) pod značkou "trajekt/vlak": Okrem označenia  : doba odpočinku strávená na trajekte alebo vo vlaku, ako sa vyžaduje v článku 9 nariadenia (ES) č. 561/2006. ▼B</p> <p>6. Každý vodič vozidla vybaveného analógovým tachografom uvedie do svojho záznamového hárku tieto informácie:</p> <p>(a) pri začatí používania záznamového hárku - jeho priezvisko a meno;</p> <p>(b) dátum a miesto začiatku používania záznamového hárku a dátum a miesto ukončenia tohto používania;</p> <p>(c) evidenčné číslo každého vozidla, ku ktorému je vodič pridelený, a to na začiatku prvej jazdy zaznamenatej v záznamovom liste a potom v prípade zmeny vozidla počas používania záznamového listu;</p> <p>(d) údaj na počítadle prejdenej vzdialenosti:</p> <p>(i) na začiatku prvej cesty zaznamenatej v záznamovom hárku,</p> <p>(ii) na konci poslednej cesty zaznamenatej v záznamovom hárku,</p> <p>(iii) v prípade zmeny vozidla počas pracovného dňa údaj na prvom vozidle, ku ktorému bol vodič pridelený, a údaj na ďalšom vozidle;</p> <p>(e) čas každej zmeny vozidla; ▼M1</p> <p>(f) symboly krajín, v ktorých sa denná pracovná doba začala a skončila. Vodič uvedie aj symbol krajiny, do ktorej vstupuje po prekročení hranice členského štátu na začiatku prvej zastávky vodiča v tomto členskom štáte. Táto prvá zastávka sa uskutoční na najbližšom možnom mieste zastavenia na hranici alebo za hranicou. Ak sa prekročenie hranice členského štátu uskutoční trajektom alebo vlakom, vodič uvedie symbol krajiny v prístave alebo stanici príchodu. ▼M1</p> <p>7. Vodič zapíše do digitálneho tachografu symboly krajín, v ktorých sa začala a skončila denná pracovná doba.</p> <p>Od 2. februára 2022 vodič uvedie aj symbol krajiny, do ktorej vstupuje po prekročení hranice členského štátu na začiatku prvej zastávky vodiča v tomto členskom štáte. Toto prvé zastavenie sa uskutoční na najbližšom možnom mieste zastavenia na hranici alebo za hranicou. Ak sa prekročenie hranice členského štátu uskutoční trajektom alebo vlakom, vodič uvedie symbol krajiny v prístave alebo stanici príchodu.</p>
---	---

Členské štáty môžu od vodičov vozidiel, ktorí vykonávajú dopravné operácie na ich území, požadovať, aby k symbolu krajiny pridali podrobnejšie geografické údaje za predpokladu, že tieto členské štáty oznámili tieto podrobné geografické údaje Komisii pred 1. aprílom 1998.

Vodiči nemusia zadávať informácie uvedené v prvom pododseku, ak tachograf automaticky zaznamenáva údaje o polohe v súlade s článkom 8.

Článok 35

Poškodené karty vodičov a záznamové hárky

1. V prípade poškodenia záznamového listu so záznamami alebo karty vodiča si vodiči poškodený záznamový list alebo kartu vodiča ponechajú spolu s akýmkoľvek náhradným záznamovým listom použitým na jeho výmenu.
2. Ak je karta vodiča poškodená, nefunkčná, stratená alebo odcudzená, vodič:
 - (a) na začiatku cesty vytlačiť údaje o vozidle, ktoré riadi, a zapísať ich do tohto výtlačku:
 - (i) údaje umožňujúce identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu) vrátane jeho podpisu;
 - (ii) obdobia uvedené v článku 34 ods. 5 písm. b) bodoch ii), iii) a iv);
 - (b) na konci jazdy vytlačí informácie týkajúce sa časových úsekov zaznamenaných tachografom, zaznamená všetky časové úseky inej práce, pohotovosti a odpočinku od výtlačku urobeného na začiatku jazdy, ak ich tachograf nezaznamenal, a vyznačí na tomto dokumente údaje umožňujúce identifikáciu vodiča (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu) vrátane podpisu vodiča.

Článok 36

Záznamy, ktoré má mať vodič pri sebe

1. Ak vodič riadi vozidlo vybavené analógovým tachografom, musí byť schopný na požiadanie oprávneného kontrolóra predložiť:
 - (i) záznamové listy za aktuálny deň a tie, ktoré vodič použil za predchádzajúcich 28 dní,
 - (ii) kartu vodiča, ak ju má, a
 - (iii) všetky manuálne záznamy a výtlačky vyhotovené počas aktuálneho dňa a predchádzajúcich 28 dní, ako sa vyžaduje podľa tohto nariadenia a nariadenia (ES) č. 561/2006.
2. Ak vodič riadi vozidlo vybavené digitálnym tachografom, musí byť schopný na požiadanie oprávneného kontrolóra predložiť:
 - (i) jeho kartu vodiča,
 - (ii) všetky manuálne záznamy a výtlačky vyhotovené počas aktuálneho dňa a predchádzajúcich 28 dní, ako sa vyžaduje podľa tohto nariadenia a nariadenia (ES) č. 561/2006,
 - (iii) záznamové listy zodpovedajúce rovnakému obdobiu, ako je uvedené v bode ii), počas ktorého viedol vozidlo vybavené analógovým tachografom.
3. Oprávnený kontrolný úradník môže skontrolovať dodržiavanie nariadenia (ES) č. 561/2006 analýzou záznamových listov, zobrazených, vytlačených alebo stiahnutých údajov, ktoré boli zaznamenané tachografom alebo kartou vodiča, alebo ak to nie je možné, akýmkoľvek iným podporným dokumentom, ktorý odôvodňuje

	nedodržanie ustanovenia, ako je článok 29 ods. 2 a článok 37 ods. 2 tohto nariadenia.
Nefunkčnosť zariadenia	
<p>Článok 16</p> <p>1. V prípade poruchy alebo chybnjej prevádzky zariadenia zamestnávateľ zabezpečí jeho opravu u schváleného montéra alebo v dielni, akonáhle to okolnosti dovoľia.</p> <p>Ak sa vozidlo nemôže vrátiť na miesto v lehote jedného týždňa počítanej odo dňa poruchy alebo zistenia chybnjej prevádzky, oprava sa vykoná cestou.</p> <p>Opatrenia prijaté členskými štátmi podľa článku 19 môžu dať príslušným orgánom právomoc zakázať používanie vozidla v prípadoch, keď porucha alebo chybná prevádzka nebola odstránená podľa predchádzajúcich pododsekov.</p> <p>2. Kým zariadenie nie je v prevádzke alebo funguje chybnne, vodiči vyznačia na záznamovom hárku alebo hárkoch alebo na dočasnom hárku, ktorý sa pripojí k záznamovému hárku, všetky informácie za rôzne časové obdobia, ktoré zariadenie nezaznamenáva správne.</p>	<p>Článok 37</p> <p>Postupy v prípade nefunkčného zariadenia</p> <p>1. V prípade poruchy alebo chybného fungovania tachografu ho dopravný podnik dá opraviť schválenému montérovi alebo dielni, akonáhle to okolnosti dovoľia.</p> <p>Ak sa vozidlo nemôže vrátiť do priestorov dopravného podniku v lehote jedného týždňa počítanej odo dňa poruchy alebo zistenia chybnjej prevádzky, oprava sa vykoná cestou.</p> <p>Opatrenia prijaté členskými štátmi podľa článku 41 oprávňujú príslušné orgány zakázať používanie vozidla v prípadoch, keď porucha alebo chybná prevádzka nebola odstránená podľa prvého a druhého pododseku tohto odseku, pokiaľ je to v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi dotknutého členského štátu.</p> <p>2. Keď je tachograf nefunkčný alebo nesprávne fungujúci, vodič vyznačí údaje, ktoré umožňujú jeho identifikáciu (meno, číslo karty vodiča alebo vodičského preukazu), vrátane podpisu, ako aj informácie o rôznych časových úsekoch, ktoré už tachograf nezaznamenáva alebo nevytlačí správne:</p> <p>(a) na záznamovom hárku alebo hárkoch, alebo</p> <p>(b) na dočasnom liste, ktorý sa pripojí k záznamovému listu alebo sa uchová spolu s kartou vodiča.</p>

Tabuľka 8: Porovnávací prehľad nariadenia (EHS) č. 3821/85 a nariadenia (EÚ) č. 165/2014