

I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) NR. 165/2014 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 4 februarie 2014

privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

Pentru a asigura o mai mare claritate, dispozițiile sale principale ar trebui, prin urmare, simplificate și restructurate.

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

- (2) Experiența a arătat că, pentru a se asigura eficacitatea și eficiența sistemului de tahografe, ar trebui îmbunătățite anumite elemente tehnice și proceduri de control.

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

- (3) Anumite vehicule sunt exceptate de la aplicarea dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului⁽⁴⁾. Pentru a se asigura coerența, ar trebui să existe de asemenea posibilitatea exceptării unor astfel de vehicule de la domeniul de aplicare al prezentului regulament.

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

- (4) Tahografele ar trebui instalate în vehicule cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 561/2006. Anumite vehicule ar trebui excluse din domeniul de aplicare al regulamentului respectiv, pentru a introduce o anumită flexibilitate, și anume vehiculele cu o masă maximă admisibilă care să nu depășească 7,5 tone care sunt utilizate pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al mașinilor, necesare conducătorului auto în cursul activității sale și care sunt utilizate numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a unui astfel de vehicul. Pentru a se asigura coerența dintre exceptările relevante prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 și pentru a se reduce sarcina administrativă care revine întreprinderilor de transport, respectând în același timp obiectivele regulamentului respectiv, ar trebui revizuite anumite distanțe maxime permise prevăzute în respectivele exceptări.

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului⁽³⁾ stabilește dispoziții referitoare la construirea, instalarea, folosirea și testarea tahografelor. Respectivul regulament a fost modificat în mod substanțial de mai multe ori.

⁽¹⁾ JO C 43, 15.2.2012, p. 79.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 3 iulie 2012 (JO C 349 E, 29.11.2013, p. 105) și Poziția Consiliului în primă lectură din 15 noiembrie 2013 (JO C 360, 10.12.2013, p. 66). Poziția Parlamentului European din 15 ianuarie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, 31.12.1985, p. 8).

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

- (5) Comisia va examina posibilitatea prelungirii perioadei de valabilitate a adaptorului pentru vehiculele M1 și N1 până în 2015 și va avea în vedere în continuare o soluție pe termen lung pentru vehiculele M1 și N1 înainte de 2015.
- (6) Comisia ar trebui să aibă în vedere includerea senzorilor de greutate în vehiculele grele de marfă și ar trebui să evalueze potențialul senzorilor de greutate de a contribui la mai buna respectare a legislației în domeniul transportului rutier.
- (7) Utilizarea tahografelor conectate la un sistem global de navigație prin satelit este un mijloc adecvat și eficient din punctul de vedere al costurilor care permite înregistrarea automată a poziției unui vehicul în anumite puncte în timpul zilei de lucru pentru a veni în sprijinul agenților de control atunci când efectuează controale și ar trebui, prin urmare, prevăzută.
- (8) În hotărârea sa în cauza C-394/92 *Michielsen and Geybels Transport Service* ⁽¹⁾, Curtea de Justiție a furnizat o definiție a termenului „zi de lucru”, iar autoritățile de control ar trebui să interpreteze dispozițiile prezentului regulament în lumina respectivei definiții. „Ziua de lucru” începe în momentul în care conducătorul auto își activează tahograful după o perioadă de repaus săptămânal sau zilnic sau, în cazul în care repausul zilnic este divizat în perioade distincte, după o perioadă de repaus cu durata de cel puțin nouă ore. „Ziua de lucru” se încheie la începutul unei perioade de repaus zilnic sau, în cazul în care repausul zilnic este divizat în perioade distincte, la începutul perioadei de repaus de minimum nouă ore consecutive.
- (9) Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ prevede ca statele membre să efectueze un număr minim de controale în trafic. Comunicarea la distanță între tahograf și autoritățile de control în scopul controalelor în trafic facilitează efectuarea de controale selective în trafic care permit reducerea sarcinii administrative generate de controalele aleatorii ale întreprinderilor de transport și, prin urmare, ar trebui prevăzută.
- (10) Sistemele de transport inteligente (STI) pot contribui la găsirea unor soluții la provocările cu care se confruntă politica europeană în domeniul transporturilor, cum ar fi volumul în creștere al transportului rutier și congestiile, precum și consumul tot mai mare de energie. Ar trebui, prin urmare, ca tahografele să fie echipate cu interfețe standardizate, pentru a se asigura interoperabilitatea acestora cu aplicațiile STI.
- (11) Ar trebui acordată prioritate dezvoltării unor aplicații care să îi ajute pe conducătorii auto să interpreteze datele înregistrate de tahograf, pentru ca aceștia să fie în măsură să respecte legislația socială.
- (12) Securitatea tahografului și a sistemului în ansamblu este esențială pentru a se asigura obținerea de date fiabile. Prin urmare, producătorii ar trebui să proiecteze, să testeze și să revizuiască în mod continuu tahograful pe parcursul ciclului său de viață, pentru a preveni, detecta și reduce vulnerabilitățile în materie de securitate.
- (13) Testarea pe teren a unui tahograf care nu a fost încă omologat de tip permite ca aparatura să fie testată în situații reale, înainte ca aceasta să fie introdusă la scară largă, permițând astfel îmbunătățiri mai rapide. Ar trebui, prin urmare, să se autorizeze testele efectuate pe teren, cu condiția ca participarea la aceste teste și respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 să fie monitorizate și controlate în mod eficace.
- (14) Având în vedere importanța menținerii celui mai ridicat nivel de securitate posibil, certificatele de securitate ar trebui să fie emise de un organism de certificare recunoscut de consiliul de administrație în cadrul „Acordului de recunoaștere reciprocă a certificatelor de evaluare a securității informatice” al Grupului înalților funcționari pentru securitatea sistemelor informatice (SOG-IS).
- În contextul relațiilor internaționale cu țările terțe, Comisia nu ar trebui să recunoască niciun organism de certificare în sensul prezentului regulament fără ca organismul respectiv să ofere condiții de evaluare a securității similare celor prevăzute de Acordul de recunoaștere reciprocă. În acest sens, ar trebui luat în considerare recomandarea consiliului de administrație.
- (15) Montatorii și atelierele joacă un rol important în asigurarea securității tahografelor. Este, prin urmare, necesar să se prevadă anumite cerințe minime privind bonitatea acestora și pentru aprobarea și auditul acestora. În plus, statele membre ar trebui să adopte măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că sunt prevenite conflictele de interese între montatorii sau ateliere și întreprinderile de transport. Nicio dispoziție din prezentul regulament nu împiedică statele membre să asigure aprobarea, controlul și certificarea acestora, prin intermediul procedurilor stabilite în Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾, cu condiția îndeplinirii criteriilor minime prevăzute în prezentul regulament.
- (16) Pentru a se garanta o mai mare eficacitate a examinării și a controlului cardurilor de conducător auto și pentru a se facilita activitatea agenților de control, ar trebui să se instituie registre electronice naționale și să se prevadă interconectarea acestora.

⁽¹⁾ Rec., 1994, p. I-2497.

⁽²⁾ Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

- (17) Atunci când verifică unicitatea cardurilor de conducător auto, statele membre ar trebui să utilizeze procedurile incluse în Recomandarea 2010/19/UE a Comisiei ⁽¹⁾.
- (18) Ar trebui avută în vedere situația specială în care un stat membru ar trebui să fie în măsură să furnizeze unui conducător auto care nu are reședința curentă într-un stat membru sau într-o țară care este parte contractantă la Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale din 1 iulie 1970 (denumit în continuare „Acordul AETR”) un card temporar care nu poate fi reînnoit. În astfel de cazuri, statele membre în cauză urmează să aplice integral dispozițiile relevante ale prezentului regulament.
- (19) În plus, ar trebui să fie posibil ca un stat membru să emită carduri de conducător auto conducătorilor auto care au reședința pe teritoriul lor chiar și atunci când tratatele nu se aplică anumitor părți. În astfel de cazuri, statele membre în cauză urmează să aplice integral dispozițiile relevante ale prezentului regulament.
- (20) Modificările tahografelor și noile tehnici de manipulare reprezintă o provocare continuă pentru agenții de control. Pentru a se asigura un control mai eficace și pentru consolidarea armonizării abordărilor privind controlul în întreaga Uniune, ar trebui să se adopte o metodologie comună pentru formarea profesională inițială și continuă a agenților de control.
- (21) Înregistrarea datelor de către tahograf, precum și tehnologiile în stadiu de dezvoltare pentru înregistrarea datelor referitoare la poziție, comunicarea la distanță și interfața cu STI vor presupune prelucrarea de date cu caracter personal. În consecință, se aplică normele relevante ale Uniunii, în special cele stabilite în Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾.
- (22) Pentru a permite concurența loială în dezvoltarea aplicațiilor legate de tahograf, drepturile de proprietate intelectuală și brevetele referitoare la transmiterea datelor în sau din tahograf ar trebui să fie disponibile tuturor cu scutire de redevențe.
- (23) Acolo unde este aplicabil, datele care fac obiectul schimbului pe parcursul comunicării cu autoritățile de control din statele membre ar trebui să respecte standardele internaționale relevante, precum setul de standarde referitoare la comunicațiile specializate cu rază scurtă de acțiune stabilite de Comitetul European de Standardizare.
- (24) Pentru a se garanta o concurență loială pe piața internă a transportului rutier și pentru a se transmite un semnal clar conducătorilor auto și întreprinderilor de transport, ar trebui ca statele membre să impună, în conformitate cu categoriile de încălcări definite de Directiva 2006/22/CE, sancțiuni efective, proporționale, cu efect de descurajare și nondiscriminatorii, fără a aduce atingere principiului subsidiarității.
- (25) Statele membre ar trebui să se asigure că selectarea vehiculelor pentru inspecție se efectuează fără discriminare pe temeiul cetățeniei conducătorului auto sau al țării de înmatriculare sau de punere în circulație a vehiculului comercial.
- (26) În interesul punerii în aplicare clare, eficace, proporționale și uniforme a normelor sociale în domeniul transportului rutier, autoritățile statelor membre ar trebui să aplice normele de o manieră uniformă.
- (27) Fiecare stat membru ar trebui să informeze Comisia despre orice constatări pe care le face cu privire la disponibilitatea dispozitivelor frauduloase sau a instalațiilor pentru manipularea tahografului, inclusiv cele oferite prin internet, iar Comisia ar trebui să informeze toate celelalte state membre despre aceste constatări.
- (28) Comisia ar trebui să își mențină în continuare serviciul de asistență tehnică online care permite conducătorilor auto, întreprinderilor de transport, autorităților de control și montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule aprobați să transmită întrebări și preocupări legate de tahograful digital, inclusiv cu privire la noi tipuri de manipulări sau de fraudă.
- (29) Prin adaptarea Acordului AETR, utilizarea tahografului digital a devenit obligatorie pentru vehicule înmatriculate în țări terțe care sunt semnatare ale Acordului AETR. Ținând seama de faptul că țările respective sunt afectate în mod direct de modificările tahografului introduse prin prezentul regulament, acestea ar trebui să aibă posibilitatea de a participa la un dialog privind aspectele tehnice, inclusiv în ceea ce privește sistemul pentru schimbul de informații cu privire la cardurile de conducător auto și la cardurile de atelier. Prin urmare, ar trebui instituit un forum privind tahograful.

⁽¹⁾ Recomandarea 2010/19/UE a Comisiei din 13 ianuarie 2010 privind schimbul securizat de date electronice între statele membre în vederea verificării unicității cartelelor de conducător auto pe care le eliberează (JO L 9, 14.1.2010, p. 10).

⁽²⁾ Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31).

⁽³⁾ Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor electronice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).

- (30) În vederea asigurării unor condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să se confere competențe de executare Comisiei în ceea ce privește cerințele, funcțiile de afișare și de avertizare și omologarea de tip a tahografelor, precum și în ceea ce privește dispozițiile detaliate pentru tahografele inteligente; procedurile de urmat pentru efectuarea testelor pe teren și formularele de utilizat în vederea monitorizării acestor teste pe teren; formularul standard pentru declarația scrisă care prezintă motivele îndepărtării sigiliului; procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea registrelor electronice; metodologia care precizează conținutul formării inițiale și continue a agenților de control. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾.
- (31) Actele de punere în aplicare adoptate în scopul prezentului regulament, care vor înlocui dispozițiile din anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 și alte măsuri de punere în aplicare, ar trebui să fie adoptate până la 2 martie 2016. Cu toate acestea, dacă, dintr-un motiv sau altul, actele de punere în aplicare respective nu au fost adoptate la timp, continuitatea necesară ar trebui asigurată prin măsuri tranzitorii.
- (32) Actele de punere în aplicare menționate în prezentul regulament nu ar trebui adoptate de către Comisie în cazul în care comitetul menționat în prezentul regulament nu emite un aviz cu privire la proiectul de act de punere în aplicare prezentat de Comisie.
- (33) În contextul aplicării Acordului AETR, trimerile la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 ar trebui considerate ca trimiteri la prezentul regulament. Uniunea va avea în vedere să fie luate măsurile necesare în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite pentru a asigura coerența necesară între prezentul regulament și Acordul AETR.
- (34) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²⁾ și a emis un aviz la 5 octombrie 2011⁽³⁾.
- (35) Prin urmare, Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 ar trebui abrogat,

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de punere în aplicare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

⁽³⁾ JO C 37, 10.2.2012, p. 6.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

PRINCIPII, DOMENIU DE APLICARE ȘI CERINȚE

Articolul 1

Obiect și principii

(1) Prezentul regulament stabilește obligații și cerințe cu privire la construirea, la instalarea, la folosirea, la testarea și la controlul tahografelor utilizate în transportul rutier, cu scopul de a verifica conformitatea cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006, cu Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁽⁴⁾ și cu Directiva 92/6/CEE a Consiliului⁽⁵⁾.

Tahografele respectă cerințele prezentului regulament în ceea ce privește construirea, instalarea, folosirea și testarea.

(2) Prezentul regulament stabilește condițiile și cerințele conform cărora informațiile și datele, altele decât datele cu caracter personal, înregistrate, prelucrate sau stocate de tahografe pot fi utilizate în alte scopuri decât verificarea conformității cu actele menționate la alineatul (1).

Articolul 2

Definiții

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

(2) Pe lângă definițiile menționate la alineatul (1), în sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

(a) „tahograf” sau „aparatură de înregistrare” înseamnă echipamente destinate instalării la bordul vehiculelor rutiere pentru a afișa, a înregistra, a imprima, a stoca și a furniza în mod automat sau semiautomat detalii privind mișcarea acestor vehicule, inclusiv viteza unor astfel de vehicule, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3), și detalii privind anumite perioade de activitate ale conducătorilor lor auto;

(b) „unitate montată pe vehicul” înseamnă tahograful, cu excepția senzorului de mișcare și a cablurilor cu care este conectat senzorul de mișcare. Unitatea montată pe vehicul poate fi o unitate unică sau mai multe unități distribuite în vehicul, cu condiția de a respecta cerințele de securitate prevăzute de prezentul regulament; unitatea montată pe vehicul include, printre altele, o unitate de prelucrare, o memorie de date, o funcție de măsurare a timpului, două dispozitive de interfață pentru card inteligent pentru conducătorul auto și copilot, o imprimantă, un afișaj, conectori și dispozitive pentru înregistrarea de date de către utilizator;

⁽⁴⁾ Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).

⁽⁵⁾ Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27).

- (c) „senzor de mișcare” înseamnă o parte a tahografului care furnizează un semnal reprezentând viteza vehiculului și/sau distanța parcursă;
- (d) „card de tahograf” înseamnă un card inteligent destinat utilizării împreună cu tahograful, care permite tahografului să identifice rolul posesorului cardului și permite transferul și stocarea de date;
- (e) „foaie de înregistrare” înseamnă o foaie concepută pentru a accepta și păstra date înregistrate, amplasată într-un tahograf analogic și pe care dispozitivele de inscripționare ale tahografului analogic înscriu în mod continuu informațiile care trebuie înregistrate;
- (f) „card de conducător auto” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru unui anumit conducător auto, care identifică conducătorul auto și permite stocarea datelor privind activitatea acestuia;
- (g) „tahograf analogic” înseamnă un tahograf care utilizează o foaie de înregistrare în conformitate cu prezentul regulament;
- (h) „tahograf digital” înseamnă un tahograf care utilizează un card de tahograf în conformitate cu prezentul regulament;
- (i) „card de control” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru autorității naționale de control competente, care identifică organismul de control și, opțional, agentul de control și care permite accesul la datele stocate în memorie sau pe cardul de conducător auto și, opțional, pe cardul de atelier în vederea citirii, a tipăririi și/sau a descărcării acestora;
- (j) „card al societății” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru unei întreprinderi de transport obligată să utilizeze vehicule echipate cu un tahograf, care identifică întreprinderea de transport și permite afișarea, descărcarea și imprimarea datelor, stocate în tahograf, care au fost blocate de respectiva întreprindere de transport;
- (k) „card de atelier” înseamnă un card de tahograf emis de autoritățile unui stat membru personalului desemnat al unui producător de tahographe, montator, producător de vehicule sau atelier aprobat de statul membru respectiv, care identifică titularul cardului și permite testarea, calibrarea și activarea tahografelelor și/sau descărcarea din acestea;
- (l) „activare” înseamnă etapa în care tahograful devine complet operațional și asigură toate funcțiile, inclusiv funcțiile de securitate, prin utilizarea unui card de atelier;
- (m) „calibrarea” unui tahograf digital înseamnă actualizarea sau confirmarea parametrilor vehiculului, inclusiv identificarea și caracteristicile vehiculului, care urmează să fie stocați în memoria de date prin utilizarea unui card de atelier;
- (n) „descărcarea” dintr-un tahograf digital înseamnă copierea, împreună cu semnătura digitală, a unei părți sau a unui set complet de fișiere de date înregistrate în memoria de date a unității montate pe vehicul sau în memoria cardului de tahograf, cu condiția ca acest proces să nu modifice sau să șteargă eventuale date stocate;
- (o) „eveniment” înseamnă o operațiune anormală detectată de tahograful digital care poate decurge dintr-o tentativă de fraudă;
- (p) „anomalie” înseamnă o operațiune anormală detectată de tahograful digital care poate decurge dintr-un deranjament sau o defecțiune a aparatului;
- (q) „instalare” înseamnă montarea unui tahograf într-un vehicul;
- (r) „card nevalabil” înseamnă un card pentru care s-a detectat o anomalie sau a cărui autentificare inițială a eșuat sau a cărui dată de început al valabilității nu a fost încă atinsă sau a cărui dată de expirare a fost depășită;
- (s) „inspecție periodică” înseamnă un set de operațiuni realizate pentru a verifica dacă tahograful funcționează corespunzător, dacă reglajele acestuia corespund parametrilor vehiculului și dacă nu au fost atașate dispozitive de manipulare la tahograf;
- (t) „reparație” înseamnă orice reparație efectuată la un senzor de mișcare sau la o unitate montată pe vehicul care impune deconectarea de la sursa de alimentare cu electricitate sau deconectarea de la alte componente ale tahografului sau deschiderea senzorului de mișcare sau a unității montate pe vehicul;
- (u) „omologarea de tip” înseamnă un proces de certificare de către un stat membru, conform articolului 13, a faptului că tahograful, componentele sale relevante sau cardul de tahograf care urmează să fie introduse pe piață îndeplinesc cerințele prezentului regulament;
- (v) „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor de lucru care se află la baza acestora de a face schimb de date și de a partaja informații;
- (w) „interfață” înseamnă un dispozitiv între sisteme care asigură mijlocul prin care acestea se pot conecta și pot interacționa;
- (x) „măsurarea timpului” înseamnă o înregistrare digitală permanentă a datei și orei UTC (timpul universal coordonat);
- (y) „reglarea orei” înseamnă o reglare automată a orei curente la intervale periodice și cu o limită maximă de toleranță de un minut, sau o reglare efectuată în timpul calibrării;

(z) „standard deschis” înseamnă un standard prevăzut într-un document cu specificațiile standardului, disponibil gratuit sau contra unei taxe nominale, care poate fi copiat, distribuit sau utilizat fără taxă sau contra unei taxe nominale.

Articolul 3

Domeniul de aplicare

(1) Tahografele se instalează și se folosesc la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre, folosite pentru transportul rutier de călători sau mărfuri și cărora li se aplică Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

(2) Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele menționate la articolul 13 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

(3) Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele folosite pentru operațiunile de transport, cărora li s-a acordat dreptul de a beneficia de o derogare în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele folosite pentru operațiunile de transport cărora li s-a acordat dreptul de a beneficia de o derogare în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006; statele membre notifică de îndată Comisia cu privire la aceasta.

(4) La cincisprezece ani de la introducerea cerinței ca vehiculele nou înmatriculate să fie prevăzute cu un tahograf conform articolelor 8, 9 și 10, vehiculele care circulă într-un stat membru diferit de statul lor membru de înmatriculare sunt echipate cu un astfel de tahograf.

(5) În cazul operațiunilor de transport național, statele membre pot cere instalarea și folosirea tahografelelor în conformitate cu prezentul regulament pentru vehicule în cazul cărora instalarea și utilizarea acestei aparaturi nu este necesară conform alineatului (1).

Articolul 4

Cerințe și date de înregistrat

(1) Tahografele, inclusiv componentele externe, cardurile de tahograf și foile de înregistrare îndeplinesc cerințe stricte de ordin tehnic și de alte tipuri, pentru a permite punerea în aplicare corespunzătoare a prezentului regulament.

(2) Tahografele și cardurile de tahograf respectă următoarele cerințe.

Acestea:

— înregistrează date exacte și fiabile legate de conducătorul auto, de activitatea conducătorului auto și de vehicul;

— sunt sigure, în special pentru a garanta integritatea și originea sursei datelor înregistrate de și extrase din unitățile montate pe vehicule și senzorii de mișcare;

— sunt interoperabile între diferitele generații de unități montate pe vehicule și de carduri de tahograf;

— permit verificarea eficientă a respectării prezentului regulament și a altor acte juridice aplicabile;

— sunt ușor de utilizat.

(3) Tahografele digitale înregistrează următoarele date:

(a) distanța parcursă și viteza vehiculului;

(b) măsurarea timpului;

(c) puncte de poziție astfel cum sunt menționate la articolul 8 alineatul (1);

(d) identitatea conducătorului auto;

(e) activitatea conducătorului auto;

(f) date privind controlul, calibrarea și repararea tahografului, inclusiv identitatea atelierului;

(g) evenimente și anomalii.

(4) Tahografele analogice înregistrează cel puțin datele menționate la alineatul (3) literele (a), (b) și (e).

(5) Accesul la datele stocate în tahograf și pe cardul de tahograf poate fi acordat oricând:

(a) autorităților de control competente;

(b) întreprinderii de transport relevante, astfel încât aceasta să își poată îndeplini obligațiile legale, în special cele prevăzute la articolele 32 și 33.

(6) Descărcarea datelor se realizează cu o întârziere minimă pentru întreprinderile de transport sau pentru conducătorii auto.

(7) Datele înregistrate de tahograf care pot fi transmise în sau din tahograf, prin metoda fără fir sau electronic, se prezintă în forma unor protocoale disponibile public, astfel cum sunt definite în standardele deschise.

(8) Pentru a se asigura că tahografele și cardurile de tahograf respectă principiile și cerințele prezentului regulament, în special ale prezentului articol, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a prezentului articol, în special dispoziții care prevăd mijloacele tehnice pentru îndeplinirea acestor cerințe. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

(9) Dispozițiile detaliate menționate la alineatul (8) se bazează, după caz, pe standarde și garantează interoperabilitatea și compatibilitatea între diferitele generații de unități montate pe vehicule și toate cardurile de tahograf.

Articolul 5

Funcțiile tahografului digital

Tahograful digital asigură următoarele funcții:

- măsurarea vitezei și a distanței;
- monitorizarea activităților conducătorului auto și a regimului de conducere;
- monitorizarea inserării și a retragerii cardurilor de tahograf;
- înregistrarea datelor introduse manual de către conducătorul auto;
- calibrarea;
- înregistrarea automată a punctelor de poziție menționate la articolul 8 alineatul (1);
- monitorizarea activităților de control;
- detectarea și înregistrarea evenimentelor și a anomaliilor;
- citirea din memoria de date și înregistrarea și stocarea în memoria de date;
- citirea de pe cardurile de tahograf, precum și înregistrarea și stocarea pe cardurile de tahograf;
- afișarea, avertizarea, tipărirea și descărcarea datelor pe dispozitive externe;
- reglarea orei și măsurarea timpului;
- comunicarea la distanță;
- gestionarea blocărilor executate de societate;
- teste integrate și autoteste.

Articolul 6

Afișare și avertizare

(1) Informațiile conținute în tahografele digitale și pe cardurile de tahograf referitoare la activitățile vehiculului și la conducătorul auto și la copilot se afișează într-un mod clar, neambiguu și ergonomic.

(2) Se afișează următoarele informații:

- (a) ora;
- (b) modul de funcționare;
- (c) activitatea conducătorului auto:
 - dacă activitatea curentă a acestuia este „conducere”, timpul de conducere continuă a conducătorului auto și durata cumulată a pauzelor la momentul respectiv;
 - dacă activitatea curentă este „disponibilitate/alte activități/odihnă sau pauză”, durata curentă a activității în cauză (de la selectarea acesteia) și durata curentă cumulată a pauzelor;
- (d) date privind avertizările;
- (e) date privind accesul la meniu.

Pot fi afișate informații suplimentare, cu condiția ca acestea să poată fi distinse în mod clar de informațiile solicitate la prezentul alineat.

(3) Tahografele digitale avertizează conducătorii auto la detectarea oricărui eveniment și/sau anomalii și înainte și în momentul depășirii timpului maxim permis de conducere continuă, pentru a facilita respectarea legislației relevante.

(4) Avertizările sunt vizuale și pot fi de asemenea auditive. Avertizările durează cel puțin 30 de secunde, cu excepția cazurilor în care utilizatorul confirmă luarea acestora la cunoștință prin apăsarea oricărei taste a tahografului. Motivul avertizării este afișat și rămâne vizibil până când utilizatorul confirmă luarea acesteia la cunoștință cu ajutorul unei taste sau al unei comenzi specifice a tahografului.

(5) Pentru a se asigura că tahografele respectă cerințele prezentului articol privind afișarea și avertizarea, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

Articolul 7

Protecția datelor

(1) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal în contextul prezentului regulament se efectuează exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament și a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, în conformitate cu Directivele 95/46/CE și 2002/58/CE și sub supravegherea autorității de supraveghere a statului membru menționate la articolul 28 din Directiva 95/46/CE.

(2) Statele membre se asigură în special că datele cu caracter personal sunt protejate împotriva utilizărilor diferite de cele strict legate de prezentul regulament și de Regulamentul (CE) nr. 561/2006, în conformitate cu alineatul (1), în ceea ce privește:

- utilizarea unui sistem global de navigație prin satelit (GNSS) pentru înregistrarea datelor de localizare, astfel cum se menționează la articolul 8;
 - utilizarea comunicării la distanță în scopuri de control, astfel cum se menționează la articolul 9;
 - utilizarea tahografului cu o interfață, astfel cum se menționează la articolul 10;
 - schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducători auto, astfel cum se menționează la articolul 31, în special orice schimb transfrontalier de astfel de date cu țări terțe;
 - ținerea unei evidențe de către întreprinderile de transport, astfel cum se menționează la articolul 33.
- (3) Tahografele digitale se proiectează în așa fel încât să asigure protecția vieții private. Se prelucrează doar datele care sunt necesare pentru îndeplinirea scopurilor prezentului regulament.
- (4) Proprietarii vehiculelor, întreprinderile de transport și orice altă entitate interesată respectă, acolo unde este aplicabil, dispozițiile relevante referitoare la protecția datelor cu caracter personal.

CAPITOLUL II

TAHOGRAFUL INTELIGENT

Articolul 8

Înregistrarea poziției vehiculului în anumite puncte în timpul zilei de lucru

(1) Pentru a facilita verificarea respectării legislației relevante, poziția vehiculului se înregistrează în mod automat în următoarele puncte sau în cel mai apropiat punct de astfel de locuri, atunci când semnalul prin satelit este disponibil:

- locul de începere a zilei de lucru;
- la fiecare trei ore de durată cumulată de conducere;

— locul de încheiere a zilei de lucru.

În acest sens, vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni după intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 sunt echipate cu un tahograf conectat la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit.

(2) În ceea ce privește conectarea tahografului la un serviciu de poziționare bazat pe un sistem de navigație prin satelit, astfel cum se menționează la alineatul (1), se utilizează numai conexiunile la serviciu care exploatează un serviciu de poziționare gratuit. Nicio dată de poziționare, alta decât cele exprimate, ori de câte ori este posibil, prin coordonate geografice pentru determinarea punctelor menționate la alineatul (1), nu se stochează în mod permanent în tahograf. Datele de poziționare care este necesar să fie stocate temporar pentru a permite înregistrarea automată a punctelor menționate la alineatul (1) sau pentru a corobora senzorul de mișcare nu sunt accesibile niciunui utilizator și se șterg automat după ce nu mai sunt necesare pentru scopurile respective.

Articolul 9

Detectarea timpurie la distanță a posibilelor manipulări sau abuzuri

(1) Pentru a facilita efectuarea de controale în trafic selective de către autoritățile de control competente, tahografele instalate în vehiculele înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate menționate la articolul 11 sunt capabile să comunice cu respectivele autorități în timp ce vehiculul se află în mișcare.

(2) La cincisprezece ani după introducerea cerinței ca vehiculele nou înmatriculate să fie prevăzute cu un tahograf în conformitate cu prezentul articol și cu articolele 8 și 10, statele membre își dotează autoritățile de control într-o măsură corespunzătoare cu echipamente de detectare timpurie la distanță necesare pentru a permite comunicarea datelor menționată în prezentul articol, ținând seama de cerințele și strategiile lor specifice de asigurare a aplicării. Până la acel moment, statele membre pot decide dacă dotează autoritățile lor de control cu echipamentul respectiv de detectare timpurie la distanță.

(3) Comunicarea menționată la alineatul (1) se stabilește cu tahograful numai la cererea echipamentului autorităților de control. Aceasta este securizată pentru a asigura integritatea datelor și autentificarea aparatului de înregistrare și de control. Accesul la datele comunicate este limitat la autoritățile de control autorizate să verifice încălcările Regulamentului (CE) nr. 561/2006 și ale prezentului regulament și la ateliere în măsura în care este necesar pentru verificarea bunei funcționări a tahografului.

(4) Datele schimbate în timpul comunicării se limitează la datele necesare pentru efectuarea de controale în trafic selective ale vehiculelor al căror tahograf ar fi putut fi manipulat sau folosit abuziv. Aceste date se referă la următoarele evenimente sau date înregistrate de tahograf:

- ultima tentativă de încălcare a securității;

- cea mai lungă întrerupere a alimentării cu energie;
- anomalia senzorului;
- eroare privind datele de mișcare;
- conflict privind mișcarea vehiculului;
- conducere auto fără un card valid;
- introducerea cardului în timpul mersului;
- date privind reglarea orei;
- date de calibrare, inclusiv datele ultimelor două calibrări;
- numărul de înmatriculare al vehiculului;
- viteza înregistrată de tahograf.

(5) Datele schimbate sunt folosite exclusiv în scopul verificării respectării prezentului regulament. Acestea nu se transmit altor entități decât autoritățile care controlează perioadele de activitate și de repaus și organismele judiciare, în cadrul unei proceduri judiciare aflate în derulare.

(6) Datele pot fi stocate de către autoritățile de control doar pe durata controlului în trafic și sunt șterse la cel mult trei ore de la comunicarea lor, cu excepția cazului în care datele indică o posibilă manipulare sau un posibil abuz care vizează tahograful. Dacă, în cursul următoarei verificări în trafic, manipularea sau abuzul nu se confirmă, datele transmise se șterg.

(7) Întreprinderile de transport care exploatează vehicule sunt responsabile de informarea conducătorilor auto în privința posibilității comunicării la distanță în scopul detectării timpurii a unor posibile manipulări sau abuzuri ale tahografelor.

(8) O comunicare la distanță în scopul detectării timpurii de tipul celei descrise în prezentul articol nu poate duce în niciun caz la aplicarea automată de amenzi sau de sancțiuni conducătorului auto sau întreprinderii de transport. Pe baza datelor schimbate, autoritatea de control competentă poate decide să verifice vehiculul și tahograful. Rezultatul comunicării la distanță nu împiedică autoritățile de control să efectueze controale aleatorii în trafic pe baza sistemului de clasificare în funcție de gradul de risc introdus prin articolul 9 din Directiva 2006/22/CE.

Articolul 10

Interfața cu sistemele de transport inteligente

Tahografele vehiculelor înmatriculate pentru prima dată la 36 de luni de la intrarea în vigoare a dispozițiilor detaliate

menționate la articolul 11 pot fi echipate cu interfețe standardizate care permit utilizarea în mod operațional de către un dispozitiv extern a datelor înregistrate sau produse de tahograf, sub rezerva respectării următoarelor condiții:

- (a) interfața nu afectează autenticitatea și integritatea datelor tahografului;
- (b) interfața respectă dispozițiile detaliate ale articolului 11;
- (c) dispozitivul extern conectat la interfață are acces la datele cu caracter personal, inclusiv datele de geopoziționare, numai după acordarea consimțământului verificabil al conducătorului auto la care se referă datele.

Articolul 11

Dispoziții detaliate pentru tahograful inteligent

Pentru a se asigura că tahografele inteligente respectă principiile și cerințele prevăzute în prezentul regulament, Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate necesare pentru aplicarea uniformă a articolelor 8, 9 și 10, excluzând orice dispoziții care ar prevedea înregistrarea unor date suplimentare de către tahograf. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

Dispozițiile detaliate menționate la primul paragraf:

- (a) în ceea ce privește realizarea funcțiilor tahografului inteligent, astfel cum sunt menționate în prezentul capitol, includ cerințele necesare pentru garantarea securității, preciziei și fiabilității datelor astfel cum sunt furnizate tahografului prin serviciul de poziționare prin satelit și prin tehnologia de comunicare la distanță menționate la articolele 8 și 9;
- (b) specifică diferențele condiții și cerințe pentru serviciul de poziționare prin satelit și pentru tehnologia de comunicare la distanță menționate la articolele 8 și 9, după cum acestea se află în exteriorul tahografului sau sunt încorporate în acesta, și, atunci când se află în exterior, specifică condițiile pentru utilizarea semnalului de poziționare prin satelit ca un al doilea senzor de mișcare;
- (c) specifică standardele necesare pentru interfața menționată la articolul 10. Astfel de standarde pot include o dispoziție privind distribuirea drepturilor de acces pentru conducătorii auto, ateliere și întreprinderile de transport și rolurile de control pentru datele înregistrate de tahograf, roluri care se bazează pe un mecanism de autentificare/autorizare definit pentru interfață, cum ar fi un certificat pentru fiecare nivel de acces și cu condiția fezabilității sale tehnice.

CAPITOLUL III

OMOLOGAREA DE TIP*Articolul 12***Cereri**

(1) Producătorii sau agenții acestora depun o cerere pentru omologarea unui tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf la autoritățile de omologare de tip desemnate în acest scop de către fiecare stat membru.

(2) Statele membre comunică Comisiei până la 2 martie 2015 numele și datele de contact ale autorităților desemnate menționate la alineatul (1) și furnizează ulterior actualizări, după cum este necesar. Comisia publică o listă a autorităților de omologare de tip desemnate pe site-ul său internet, pe care o actualizează.

(3) Cererea de omologare de tip este însoțită de specificațiile corespunzătoare, inclusiv informațiile necesare privind sigiliile, precum și de certificatele de securitate, de funcționare și de interoperabilitate. Certificatul de securitate este emis de un organism de certificare recunoscut, desemnat de Comisie.

Certificatul de funcționare se emite producătorului de către autoritatea de omologare de tip.

Certificatul de interoperabilitate este emis de un singur laborator, sub autoritatea și responsabilitatea Comisiei.

(4) În ceea ce privește tahografele, componentele sale relevante și cardurile de tahograf:

(a) certificatul de securitate atestă următoarele în ceea ce privește unitatea montată pe vehicul, cardurile de tahograf, senzorul de mișcare și conectarea la receptorul GNSS atunci când GNSS nu este încorporat în unitățile montate pe vehicule:

(i) respectarea obiectivelor de securitate;

(ii) îndeplinirea următoarelor funcții de securitate: identificare și autentificare, autorizare, confidențialitate, responsabilitate, integritate, audit, precizia și fiabilitatea serviciului;

(b) certificatul funcțional atestă faptul că obiectul testat îndeplinește cerințele corespunzătoare în ceea ce privește funcțiile realizate, caracteristicile de mediu, caracteristicile de compatibilitate electromagnetică, respectarea cerințelor fizice și respectarea altor standarde aplicabile;

(c) certificatul de interoperabilitate atestă faptul că obiectul testat este pe deplin interoperabil cu tahografele necesare sau cu modelele de carduri de tahograf.

(5) Orice modificare a software-ului sau a hardware-ului tahografului sau a naturii materialelor utilizate pentru producerea acestuia este notificată, înainte de a fi aplicată, autorității care a acordat omologarea de tip pentru echipament. Autoritatea respectivă îi confirmă producătorului extinderea omologării de tip sau poate solicita o actualizare sau o confirmare a certificatelor de funcționare, de securitate și/sau de interoperabilitate relevante.

(6) Cererea pentru omologarea unui anumit tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf nu poate fi prezentată decât unui singur stat membru.

(7) Comisia adoptă, prin acte de punere în aplicare, dispoziții detaliate pentru punerea în aplicare uniformă a prezentului articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

*Articolul 13***Acordarea omologării de tip**

Un stat membru acordă omologarea de tip pentru orice tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf care respectă cerințele menționate la articolele 4 și 11, cu condiția ca statul membru să fie în măsură să verifice dacă modelele produse sunt conforme cu tipul omologat.

Orice modificare sau adăugare la un model omologat trebuie să facă obiectul unei omologări de tip suplimentare din partea statului membru care a acordat omologarea de tip inițială.

*Articolul 14***Marca de omologare de tip**

Statele membre emit solicitantului o marcă de omologare de tip în conformitate cu un model prestabilit, pentru fiecare tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf pe care îl omologhează în conformitate cu articolul 13 și cu anexa II. Astfel de modele sunt adoptate de Comisie prin acte de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

*Articolul 15***Aprobarea sau refuzul**

Autoritățile competente ale statului membru în care a fost depusă cererea de omologare de tip trimit autorităților celorlalte state membre, în termen de o lună, o copie a certificatului de omologare de tip, însoțită de copii ale specificațiilor relevante, inclusiv cele cu privire la sigilii, pentru fiecare tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf pe care îl omologhează. În cazul în care autoritățile competente nu aprobă cererea de omologare de tip, acestea notifică autoritățile din celelalte state membre cu privire la refuzul omologării, comunicând motivele acestei decizii.

*Articolul 16***Conformitatea echipamentelor cu omologarea de tip**

(1) Dacă un stat membru care a acordat omologarea de tip prevăzută la articolul 13 constată că orice unități montate pe vehicule, senzori de mișcare, foi de înregistrare sau carduri de tahograf care poartă mărcile de omologare de tip emise de acesta nu respectă tipul omologat, statul membru respectiv ia măsurile necesare pentru a garanta conformitatea modelelor produse cu tipul omologat. Aceste măsuri se pot extinde, dacă este necesar, până la retragerea omologării de tip.

(2) Un stat membru care a acordat omologarea de tip retrage această omologare dacă unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare, foile de înregistrare sau cardurile de tahograf omologate nu respectă dispozițiile prezentului regulament sau dacă prezintă, atunci când sunt folosite, orice defect general care le face inadecvate pentru scopul urmărit.

(3) Dacă un stat membru care a acordat omologare de tip este notificat de un alt stat membru cu privire la existența unuia dintre cazurile menționate la alineatul (1) sau (2), acesta adoptă, după consultarea cu statul membru care a notificat, măsurile prevăzute la alineatele respective, sub rezerva aplicării alineatului (5).

(4) Un stat membru care este sigur de existența unuia dintre cazurile menționate la alineatul (2) poate să interzică, până la o nouă comunicare, introducerea pe piață și punerea în funcțiune a unității montate pe vehicule, a senzorului de mișcare, a foii de înregistrare sau a cardului de tahograf în cauză. Aceleași dispoziții se aplică și în cazurile prevăzute la alineatul (1) cu privire la unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare, foile de înregistrare sau cardurile de tahograf care au fost exceptate de la verificarea inițială UE, dacă producătorul, după o avertizare prealabilă, nu adaptează echipamentul la modelul omologat sau la cerințele prezentului regulament.

În orice caz, în termen de o lună, autoritățile competente ale statelor membre se notifică reciproc și notifică Comisia cu privire la orice retragere a omologării de tip sau orice alte măsuri luate în conformitate cu alineatul (1), (2) sau (3) și precizează motivele acestui demers.

(5) Dacă un stat membru care a acordat omologarea de tip contestă existența oricăruia dintre cazurile prevăzute la alineatele (1) și (2) despre care a fost notificat, atunci statele membre în cauză încearcă să rezolve disputa și Comisia este informată cu privire la aceasta.

Dacă în urma discuțiilor dintre statele membre nu se ajunge la nicio înțelegere în termen de patru luni de la data notificării menționate la alineatul (3), Comisia, după consultarea experților din toate statele membre și luând în considerație toți factorii relevanți, cum ar fi factorii economici și tehnici, adoptă în termen de șase luni de la expirarea perioadei de patru luni o

decizie care este notificată statelor membre în cauză și comunicată în același timp celorlalte state membre. Comisia stabilește, în fiecare caz, termenul pentru punerea în aplicare a deciziei sale.

*Articolul 17***Omologarea de tip a foilor de înregistrare**

(1) Un solicitant de omologare de tip a unui model de foaie de înregistrare specifică în formularul de cerere tipul sau tipurile de tahograf analogic pentru care foaia de înregistrare respectivă este destinată a fi utilizată și pune la dispoziție o aparatură din tipul sau tipurile respective în scopul testării foii de înregistrare.

(2) Autoritățile competente ale fiecărui stat membru indică pe certificatul de omologare de tip al modelului de foaie de înregistrare tipul sau tipurile de tahograf analogic pentru care se poate folosi foaia de înregistrare respectivă.

*Articolul 18***Justificarea deciziilor de refuz**

Orice decizie, în conformitate cu prezentul regulament, de a refuza sau de a retrage omologarea unui tip de unitate montată pe vehicul, senzor de mișcare, model de foaie de înregistrare sau card de tahograf specifică în detaliu motivele pe care se întemeiază. Decizia se comunică părții interesate, cu precizarea căilor de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația statului membru relevant, precum și a termenelor în care acestea pot fi exercitate.

*Articolul 19***Recunoașterea tahografelor cu omologare de tip**

Statele membre nu pot refuza înmatricularea unui vehicul echipat cu un tahograf sau interzice punerea în circulație sau utilizarea unui astfel de vehicul invocând un motiv legat de faptul că vehiculul este echipat cu respectiva aparatură de înregistrare, dacă aparatura are marca de omologare de tip menționată la articolul 14 și plăcuța de instalare menționată la articolul 22 alineatul (4).

*Articolul 20***Securitate**

(1) Producătorii proiectează, testează și revizuiesc unitățile montate pe vehicule, senzorii de mișcare și cardurile de tahograf aflate în producție, astfel încât să detecteze vulnerabilitățile apărute în toate fazele ciclului de viață al produselor, și previn sau reduc posibila exploatare a acestor vulnerabilități. Frecvența testelor este prevăzută de statul membru care a acordat certificatul de omologare de tip, cu o limită care nu poate depăși doi ani.

(2) În acest scop, producătorii prezintă documentația necesară pentru o analiză a vulnerabilității organismului de certificare menționat la articolul 12 alineatul (3).

(3) În sensul alineatului (1), organismul de certificare menționat la articolul 12 alineatul (3) realizează teste asupra unităților montate pe vehicule, senzilor de mișcare și cardurilor de tahograf, pentru a confirma că vulnerabilitățile cunoscute nu pot fi exploatare de persoane care dețin cunoștințe accesibile publicului.

(4) Dacă în cursul testelor menționate la alineatul (1) sunt detectate vulnerabilități ale elementelor sistemului (unități montate pe vehicul, senzori de mișcare și carduri de tahograf), elementele respective nu se introduc pe piață. Dacă sunt detectate vulnerabilități în timpul testelor menționate la alineatul (3), pentru elemente care se află deja pe piață, producătorul sau organismul de certificare informează autoritățile competente ale statului membru care a acordat omologarea de tip. Autoritățile competente respective iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că problema este abordată, în special de către producător, și informează fără întârziere Comisia cu privire la vulnerabilitățile detectate și la măsurile preconizate sau luate, inclusiv retragerea omologării de tip în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) atunci când este necesar.

Articolul 21

Testele pe teren

(1) Statele membre pot autoriza efectuarea de teste pe teren pentru tahografele care nu au fost încă omologate de tip. Statele membre recunosc reciproc autorizațiile de testare pe teren respective.

(2) Conducătorii auto și întreprinderile de transport care participă la testele efectuate pe teren respectă cerințele Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Pentru a demonstra respectarea acestor cerințe, conducătorii auto urmează procedura prevăzută la articolul 35 alineatul (2) din prezentul regulament.

(3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile care se urmează la efectuarea de teste pe teren și formularele care se folosesc pentru monitorizarea acestor teste. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

CAPITOLUL IV

INSTALAREA ȘI INSPECȚIA

Articolul 22

Instalarea și repararea

(1) Tahografele pot fi instalate sau reparate doar de montatori, ateliere sau producători de vehicule aprobați în acest scop de autoritățile competente ale statelor membre, în conformitate cu articolul 24.

(2) Montatorii, atelierile sau producătorii de vehicule aprobați sigilează tahograful, în conformitate cu specificațiile incluse în certificatul de omologare de tip menționat la articolul 15, după ce verifică funcționarea corectă a acestuia și, în special, astfel încât să garanteze că niciun dispozitiv de manipulare nu poate să falsifice sau să modifice datele înregistrate.

(3) Montatorul, atelierul sau producătorul de vehicule aprobat aplică o marcă specială pe sigiliile pe care le atașează și, de asemenea, în ceea ce privește tahografele digitale, introduce datele electronice de securitate pentru realizarea verificărilor de autentificare. Autoritățile competente ale fiecărui stat membru trimit Comisiei registrul mărcilor și datelor electronice

de securitate utilizate, precum și informațiile necesare privind datele electronice de securitate utilizate. Comisia oferă statelor membre, la cerere, acces la aceste informații.

(4) În scopul certificării faptului că instalarea tahografului s-a realizat în conformitate cu cerințele prezentului regulament, se atașează o plăcuță de instalare astfel încât să fie vizibilă în mod clar și ușor accesibilă.

(5) Componentele tahografului se sigilează astfel cum se specifică în certificatul de omologare de tip. Orice conectare la tahograf care este în mod potențial vulnerabilă la manipularea frauduloasă, inclusiv racordarea dintre senzorul de mișcare și cutia de viteze și, atunci când este relevant, plăcuța de instalare, se sigilează.

Un sigiliu se îndepărtează sau se rupe doar:

- de către montatori sau ateliere aprobate de autoritățile competente în temeiul articolului 24, în scopul reparării, mentenanței sau recalibrării tahografului, sau de către agenții de control formați în mod corespunzător și, atunci când este necesar, autorizați, în scopuri de control;
- în scopul unei reparări sau al unei modificări a vehiculului care afectează sigiliul. În astfel de cazuri, se păstrează la bordul vehiculului o declarație scrisă care menționează data și ora la care sigiliul a fost rupt și care prezintă motivele pentru îndepărtarea sigiliului. Comisia elaborează un formular standard pentru declarația scrisă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare.

În toate cazurile, sigiliile se înlocuiesc de către un montator sau un atelier aprobat, fără întârzieri nejustificate și cel târziu în termen de șapte zile de la îndepărtarea acestora.

Înainte de înlocuirea sigiliilor, se realizează o verificare și o calibrare a tahografului de către un atelier aprobat.

Articolul 23

Inspecțiile tahografelor

(1) Tahografele fac obiectul unei inspecții periodice efectuate de atelierile aprobate. Inspecțiile periodice se efectuează cel puțin o dată la doi ani.

(2) Inspecțiile menționate la alineatul (1) verifică cel puțin următoarele aspecte:

- tahograful este corect instalat și este corespunzător pentru vehicul;
- tahograful funcționează în mod corespunzător;
- pe tahograf se regăsește marca de omologare de tip;
- plăcuța de instalare este fixată;

- toate sigiliile sunt intacte și eficiente;
- nu există dispozitive de manipulare atașate la tahograf sau urme ale utilizării unor astfel de dispozitive;
- dimensiunea pneurilor și circumferința efectivă a pneurilor.

(3) Atelierele redactează un raport de inspecție în cazul în care a fost necesar să se remedieze perturbări în funcționarea tahografului, în urma unei inspecții periodice sau a unei inspecții efectuate la cererea expresă a autorității naționale competente. Aceștia păstrează o listă a tuturor rapoartelor de inspecție întocmite.

(4) Rapoartele de inspecții se păstrează pentru o perioadă minimă de doi ani de la data întocmirii raportului. Statele membre decid dacă rapoartele de inspecție urmează să fie păstrate sau să fie trimise autorității competente în cursul perioadei respective. În cazul în care rapoartele de inspecție sunt păstrate de atelier, la cererea autorității competente, atelierul pune la dispoziție rapoartele inspecțiilor și calibrărilor efectuate în perioada respectivă.

Articolul 24

Aprobarea montatorilor, a atelierelor și a producătorilor de vehicule

(1) Statele membre aprobă, controlează în mod periodic și certifică montatorii, atelierelor și producătorii de vehicule care pot efectua instalări, controale, inspecții și reparații de tahografe.

(2) Statele membre se asigură că montatorii, atelierelor și producătorii de vehicule sunt competenți și de încredere. În acest scop, stabilesc și publică un set de proceduri naționale clare și se asigură că sunt îndeplinite următoarele criterii minime:

- (a) formarea corectă a personalului;
 - (b) disponibilitatea echipamentului necesar pentru efectuarea testelor și sarcinilor relevante;
 - (c) buna reputație a montatorilor, a atelierelor și a producătorilor de vehicule.
- (3) Auditurile montatorilor sau atelierelor aprobate se efectuează după cum urmează:

(a) montatorii sau atelierelor aprobate fac obiectul unui audit al procedurilor aplicate la intervențiile asupra tahografelor, desfășurat cel puțin o dată la doi ani. Auditul se concentrează în special asupra măsurilor de securitate luate și

asupra gestionării cardurilor de atelier. Statele membre pot desfășura aceste audituri fără a efectua o vizită la fața locului;

(b) de asemenea, se efectuează audituri tehnice inopinate ale montatorilor sau atelierelor aprobate, pentru a se verifica calibrările, inspecțiile și instalările realizate. Auditurile respective privesc anual cel puțin 10 % din montatorii și atelierelor aprobate.

(4) Statele membre și autoritățile lor competente iau măsuri corespunzătoare pentru a preveni conflictele de interese dintre montatori sau ateliere și întreprinderile de transport rutier. În special, în caz de risc grav de conflict de interese, se iau măsuri suplimentare specifice pentru a asigura respectarea prezentului regulament de către montator sau atelier.

(5) Autoritățile competente ale statelor membre transmit anual Comisiei, dacă este posibil sub formă electronică, listele montatorilor și atelierelor aprobate, precum și ale cardurilor emise acestora. Comisia publică listele respective pe site-ul său internet.

(6) Autoritățile competente din statele membre retrag, temporar sau definitiv, aprobările acordate montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule care nu își îndeplinesc obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament.

Articolul 25

Cardurile de atelier

(1) Durata valabilității cardurilor de atelier nu poate depăși un an. Cu ocazia reînnoirii cardului de atelier, autoritatea competentă se asigură de respectarea de către montator, atelier sau de către producătorul de vehicule a criteriilor enumerate la articolul 24 alineatul (2).

(2) Autoritatea competentă reînnoiește un card de atelier în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea unei cereri de reînnoire valide și a întregii documentații necesare. În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă sau de pierdere sau furt al unui card de atelier, autoritatea competentă furnizează un card de înlocuire în termen de cinci zile lucrătoare de la primirea unei cereri detaliate în acest scop. Autoritățile competente țin un registru al cardurilor pierdute, furate sau defecte.

(3) În cazul în care un stat membru retrage aprobarea unui montator, atelier sau producător de vehicule în conformitate cu articolul 24, acesta retrage, de asemenea, cardurile de atelier emise acestuia.

(4) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a preveni falsificarea cardurilor de atelier emise montatorilor, atelierelor și producătorilor de vehicule aprobați.

CAPITOLUL V

CARDURILE DE CONDUCĂTOR AUTO

Articolul 26

Emiterea cardurilor de conducător auto

(1) Cardurile de conducător auto se emit, la cererea conducătorului auto, de către autoritatea competentă a statului membru în care conducătorul auto are reședința sa curentă. Cardurile se emit în termen de o lună de la data primirii, de către autoritatea competentă, a cererii și a întregii documentații necesare.

(2) În sensul prezentului articol, „reședință curentă” înseamnă locul unde o persoană locuiește de obicei, și anume cel puțin 185 de zile pe an calendaristic, în virtutea unor legături personale și profesionale sau, în cazul unei persoane fără legături profesionale, în virtutea unor legături personale care indică o legătură strânsă între persoana respectivă și locul în care locuiește.

Cu toate acestea, reședința curentă a unei persoane ale cărei legături profesionale se află într-un loc diferit de cel al legăturilor sale personale și care, drept urmare, locuiește alternativ în mai multe locuri situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi locul unde persoana respectivă are legături personale, cu condiția ca aceasta să se întoarcă acolo în mod regulat. Această ultimă condiție nu este necesară în cazul în care persoana locuiește într-un stat membru pentru a desfășura o activitate cu o durată determinată.

(3) Conducătorii auto fac dovada reședinței curente prin orice mijloc corespunzător, cum ar fi cartea lor de identitate sau alt document valabil. În cazul în care autoritățile competente ale statului membru care emite cardul de conducător auto au îndoieli privind validitatea declarației de reședință curentă sau în scopul unor controale specifice, acestea pot solicita informații sau dovezi suplimentare.

(4) În cazuri excepționale și justificate în mod corespunzător, statele membre pot emite un card de conducător auto temporar care nu poate fi reînnoit, valabil pentru o perioadă maximă de 185 de zile, unui conducător auto care nu are reședința curentă într-un stat membru sau într-un stat care este parte contractantă la Acordul AETR, cu condiția ca respectivul conducător auto să aibă un raport juridic de muncă cu o întreprindere de transport stabilită în statul membru emitent și, în măsura în care se aplică Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾, să prezinte un atestat de conducător auto, astfel cum este menționat în respectivul regulament.

Comisia monitorizează îndeaproape, pe baza datelor furnizate de statele membre, aplicarea prezentului alineat. La fiecare doi ani, Comisia raportează constatările sale Parlamentului European și Consiliului și examinează în special dacă există vreun impact negativ asupra pieței muncii generat de cardurile de conducător

auto temporare și dacă cardurile de conducător auto temporare sunt emise anumitor conducători auto în mod obișnuit, în mai multe rânduri. Comisia poate face propuneri legislative corespunzătoare pentru a modifica prezentul alineat.

(5) Autoritățile competente ale statului membru emitent iau măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil și personalizează cardul de conducător auto, asigurându-se că datele cardului sunt vizibile și securizate.

(6) Durata de valabilitate a cardului de conducător auto nu depășește cinci ani.

(7) Un card de conducător auto valabil nu poate face obiectul unei retrageri sau suspendări, exceptând cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru constată că acesta a fost falsificat sau că, nefiind titular, conducătorul auto utilizează un asemenea card ori că acesta a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau a unor documente falsificate. Dacă măsurile de suspendare sau retragere respective sunt adoptate de alt stat membru decât statul membru emitent, acest stat membru restituie cât mai curând cardul autorităților statului membru care l-a emis, indicând motivele retragerii sau suspendării. Dacă se preconizează că restituirea cardului se va face în termen de peste două săptămâni, statul membru care l-a suspendat sau l-a retras informează statul membru emitent, în termenul de două săptămâni respectiv, cu privire la motivele suspendării sau retragerii.

(8) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a preveni falsificarea cardurilor de conducător auto.

(9) Prezentul articol nu împiedică un stat membru să emită un card de conducător auto unui conducător auto care are reședința sa curentă într-o parte a teritoriului respectivului stat membru căreia Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene nu i se aplică, cu condiția ca dispozițiile relevante ale prezentului regulament să se aplice în astfel de cazuri.

Articolul 27

Utilizarea cardurilor de conducător auto

(1) Cardul de conducător auto este personal.

(2) Un conducător auto nu poate deține mai mult de un card de conducător auto valabil și este autorizat să utilizeze doar propriul său card de conducător auto personalizat. Un conducător auto nu utilizează un card de conducător auto defect sau a cărui valabilitate a expirat.

Articolul 28

Reînnoirea cardurilor de conducător auto

(1) În cazul în care un conducător auto dorește reînnoirea cardului său de conducător auto, acesta o solicită autorităților competente ale statului membru unde își are reședința curentă, cu cel târziu 15 zile lucrătoare înainte de data expirării cardului.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).

(2) În cazul reînnoirii, dacă statul membru unde conducătorul auto își are reședința curentă este diferit de cel care a emis cardul actual și dacă reînnoirea cardului de conducător auto se solicită autorităților statului membru respectiv, acestea informează autoritățile care au emis cardul anterior cu privire la motivele reînnoirii cardului.

(3) În caz de cerere de reînnoire a unui card care urmează să expire în curând, autoritatea competentă furnizează un nou card înainte de data de expirare, cu condiția ca această cerere să fi fost adresată în termenul prevăzut la alineatul (1).

Articolul 29

Cardurile de conducător auto furate, pierdute sau defecte

(1) Autoritățile emitente țin evidența cardurilor de conducător auto emise, furate, pierdute sau defecte pe durata unei perioade cel puțin egale cu durata valabilității.

(2) În caz de deteriorare sau funcționare defectuoasă a cardului de conducător auto, conducătorul auto returnează cardul autorității competente a statului membru unde își are reședința curentă. Furtul cardului de conducător auto face obiectul unei declarații oficiale adresate autorităților competente ale statului unde s-a produs furtul.

(3) Pierderea cardului de conducător auto face obiectul unei declarații oficiale adresate autorităților competente ale statului membru emitent și autorităților competente ale statului membru de reședință curentă a conducătorului auto, dacă acesta este diferit.

(4) În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, furt sau pierdere a cardului de conducător auto, conducătorul auto solicită înlocuirea acestuia, în termen de șapte zile calendaristice, autorităților competente ale statului membru unde își are reședința curentă. Autoritățile respective furnizează un card de înlocuire în termen de opt zile lucrătoare de la data primirii unei cereri detaliate în acest sens.

(5) În circumstanțele prevăzute la alineatul (4), conducătorul auto poate continua să conducă fără cardul de conducător auto timp de maximum 15 zile calendaristice sau o perioadă mai lungă dacă acest lucru este necesar pentru întoarcerea vehiculului la locația sa de bază, cu condiția ca conducătorul auto să poată proba imposibilitatea de prezentare sau utilizare a cardului în această perioadă.

Articolul 30

Recunoașterea reciprocă și schimbarea cardurilor de conducător auto

(1) Cardurile de conducător auto emise de către statele membre sunt reciproc recunoscute.

(2) În cazul în care titularul unui card de conducător auto valabil, emis de un stat membru, și-a stabilit reședința curentă în

alt stat membru, acesta poate solicita schimbarea cardului său cu un card de conducător auto echivalent. Este responsabilitatea statului membru care efectuează schimbarea să verifice valabilitatea cardului prezentat.

(3) Statele membre care operează schimbarea restituie vechiul card de conducător auto autorităților statului membru emitent și indică motivele acestei restituiri.

(4) În cazul în care un stat membru înlocuiește sau schimbă un card de conducător auto, această înlocuire sau schimbare, cât și înlocuirile sau schimbările ulterioare, se înregistrează în acel stat membru.

Articolul 31

Schimbul electronic de informații cu privire la cardurile de conducător auto

(1) Pentru a se asigura că solicitantul nu este deja titularul unui card de conducător auto valabil, astfel cum se menționează la articolul 26, statele membre țin registre electronice naționale pe o perioadă cel puțin egală cu perioada valabilității cardurilor respective, conținând următoarele informații privind cardurile de conducător auto, inclusiv cardurile menționate la articolul 26 alineatul (4):

- numele și prenumele conducătorului auto;
- data nașterii și, dacă este disponibil, locul nașterii conducătorului auto;
- numărul permisului de conducere valabil și țara în care acesta a fost emis (dacă este cazul);
- starea cardului de conducător auto;
- numărul cardului de conducător auto.

(2) Comisia și statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că registrele electronice sunt interconectate și accesibile în întreaga Uniune, utilizând sistemul de mesagerie TACHOnet menționat în Recomandarea 2010/19/UE sau un sistem compatibil. În cazul utilizării unui sistem compatibil, schimbul de date electronice cu toate celelalte state membre este posibil prin intermediul sistemului de mesagerie TACHOnet.

(3) La emiterea, la înlocuirea sau, atunci când este necesar, la reînnoirea cardurilor de conducător auto, statele membre verifică prin intermediul schimbului electronic de date că respectivul conducător auto nu deține deja un alt card de conducător auto valabil. Datele care fac obiectul schimbului se limitează la datele necesare pentru efectuarea acestei verificări.

(4) Agenții de control pot avea acces la registrul electronic pentru a verifica starea unui card de conducător auto.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea menționată la alineatul (2), inclusiv formatul datelor schimbate, procedurile tehnice pentru consultarea electronică a registrelor electronice naționale, procedurile de acces și mecanismele de securitate. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

CAPITOLUL VI

FOLOSIREA APARATURII

Articolul 32

Utilizarea corectă a tahografelor

(1) Întreprinderile de transport și conducătorii auto asigură funcționarea corectă și utilizarea corespunzătoare a tahografelor digitale și a cardurilor de conducător auto. Întreprinderile de transport și conducătorii auto care utilizează tahografe analogice asigură funcționarea corectă și folosirea corespunzătoare a foilor de înregistrare.

(2) Tahografele digitale nu se setează astfel încât acestea să se comute automat la o categorie specifică de activitate atunci când motorul vehiculului este oprit sau contactul este întrerupt, cu excepția cazului în care conducătorul auto poate în continuare să își aleagă manual categoria corespunzătoare de activitate.

(3) Se interzice falsificarea, disimularea, ștergerea sau distrugerea înregistrărilor făcute pe foaia de înregistrare sau a datelor stocate în tahograf sau pe cardul de conducător auto, precum și a documentelor imprimate de la tahograf. De asemenea, se interzice manipularea tahografului, a foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto care ar putea avea drept rezultat falsificarea, ștergerea sau distrugerea datelor și/sau a informațiilor imprimate. În vehicul nu poate fi prezent niciun dispozitiv care ar putea fi utilizat în aceste scopuri.

(4) Vehiculele nu sunt echipate decât cu un tahograf, cu excepția cazului în care scopul este efectuarea testelor pe teren menționate la articolul 21.

(5) Statele membre interzic producția, distribuția, promovarea și/sau comercializarea de dispozitive construite pentru manipularea și/sau destinate manipulării tahografelor.

Articolul 33

Responsabilitatea întreprinderilor de transport

(1) Întreprinderile de transport sunt responsabile de asigurarea formării și instruirii corespunzătoare a conducătorilor săi auto în ceea ce privește funcționarea corectă a tahografelor, fie digitale, fie analogice, efectuează verificări periodice pentru a se asigura de corecta utilizare a acestora de către conducătorii săi auto și nu acordă conducătorilor săi auto niciun stimul direct sau indirect care ar putea încuraja abuzurile în ceea ce privește tahografele.

Întreprinderile de transport eliberează un număr suficient de foi de înregistrare conducătorilor de autovehicule echipate cu tahografe analogice, ținând cont de caracterul individual al foilor de înregistrare, de durata perioadei de serviciu și de

eventualele necesități de a înlocui foile de înregistrare deteriorate sau cele luate de un agent de control autorizat. Întreprinderile de transport eliberează conducătorilor auto doar foi de înregistrare cu model omologat, adecvate pentru utilizarea în aparatul instalat la bordul vehiculului.

În cazul în care un vehicul este echipat cu un tahograf digital, întreprinderea de transport și conducătorul auto se asigură, ținând cont de durata perioadei de serviciu, că imprimarea datelor din tahograf la cererea unui agent de control se poate efectua corect în cazul unui control.

(2) Întreprinderile de transport păstrează, în ordine cronologică și într-o formă lizibilă, foile de înregistrare, precum și documentele imprimate, în măsura în care documentele imprimate sunt realizate în conformitate cu articolul 35, timp de cel puțin un an după ce au fost folosite și pun la dispoziția conducătorilor auto interesați copii, la cererea acestora. De asemenea, întreprinderile de transport pun la dispoziția conducătorilor auto interesați, la cererea acestora, copii ale datelor descărcate de pe cardurile de conducător auto, împreună cu versiunile imprimate ale acestor copii. Foile de înregistrare, documentele imprimate și datele descărcate se prezintă sau se înmânează agenților de control autorizați, la cerere.

(3) Întreprinderile de transport răspund pentru încălcările prezentului regulament comise de către conducătorii lor auto sau de către conducătorii auto aflați la dispoziția acestora. Cu toate acestea, statele membre pot să condiționeze această răspundere de nerespectarea de către întreprinderea de transport a alineatului (1) primul paragraf din prezentul articol și a articolului 10 alineatele (1) și (2) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Articolul 34

Folosirea cardurilor de conducător auto și a foilor de înregistrare

(1) Conducătorii auto folosesc foi de înregistrare sau cardurile de conducător auto în fiecare zi în care conduc, începând din momentul în care preiau vehiculul. Foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto nu se retrag înainte de sfârșitul zilei de lucru, decât în cazul în care retragerea foii sau a cardului respective este autorizată. Nicio foaie de înregistrare sau niciun card de conducător auto nu se folosește pentru a acoperi o perioadă mai lungă decât cea prevăzută.

(2) Conducătorii auto protejează în mod adecvat foile de înregistrare sau cardurile de conducător auto și nu utilizează foi de înregistrare sau carduri de conducător auto murdare sau deteriorate.

(3) Atunci când, datorită îndepărtării de vehicul, un conducător auto este în imposibilitatea de a folosi tahograful montat la bordul unui vehicul, perioadele de timp menționate la alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv):

(a) dacă vehiculul este echipat cu un tahograf analogic, se înscriu pe foaia de înregistrare manual, automat sau în orice alt fel, lizibil și fără a murdări foaia de înregistrare; sau

(b) dacă vehiculul este echipat cu un tahograf digital, se înscriu pe cardul de conducător auto cu ajutorul funcției de introducere manuală oferite de tahograf.

Statele membre nu impun conducătorilor auto o cerință de a prezenta formulare care să ateste activitățile lor în intervalul în care s-au aflat departe de vehicul.


(4) Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu un tahograf digital se află mai mulți conducători auto, fiecare conducător auto se asigură că propriul card de conducător auto este inserat în deschiderea corectă a tahografului.


Atunci când la bordul unui vehicul echipat cu un tahograf analogic se află mai mulți conducători auto, conducătorii auto operează modificările necesare în foile de înregistrare, astfel încât informațiile relevante să fie trecute pe foaia de înregistrare a conducătorului auto care conduce efectiv vehiculul.


(5) Conducătorii auto:


(a) se asigură de faptul că ora înregistrată pe foaia de înregistrare corespunde cu ora oficială a țării de înmatriculare a vehiculului;

(b) utilizează funcția de selecție a activităților pentru a permite ca următoarele perioade de timp să fie înregistrate separat și distinct:

(i) cu semnul : timpul de conducere;

(ii) cu semnul : „altă muncă”, însemnând orice altă activitate în afară de cea de conducere, definită la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE, precum și orice activitate desfășurată pentru același angajator sau pentru un alt angajator din sectorul transporturilor sau din afara acestui sector;

(iii) cu semnul : „disponibilitate”, definită la articolul 3 litera (b) din Directiva 2002/15/CE;

(iv) cu semnul : pauzele sau repausul.

(6) Fiecare conducător auto al unui vehicul echipat cu un tahograf analogic înregistrează următoarele informații în foaia sa de înregistrare:

(a) când a început să folosească foaia de înregistrare - numele și prenumele său;

(b) data și locul începerii folosirii foii de înregistrare și data și locul încetării acestei folosiri;

(c) numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul pe care conducătorul auto îl folosește, atât la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare, cât și mai târziu, în timpul folosirii foii de înregistrare, în eventualitatea schimbării vehiculului;

(d) citirea contorului kilometric:

(i) la începutul primei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare;

(ii) la sfârșitul ultimei călătorii înregistrate în foaia de înregistrare;

(iii) în eventualitatea schimbării vehiculelor în timpul zilei de lucru, citirea contorului kilometric al primului vehicul pe care conducătorul auto îl utilizează și citirea contorului kilometric al vehiculului următor;

(e) ora la care a avut loc o schimbare a vehiculului.

(7) Conducătorul auto introduce în tahograful digital simbolul țării unde își începe și cel al țării unde își încheie ziua de lucru. Un stat membru poate totuși să impună conducătorilor de vehicule care efectuează un transport în interiorul teritoriului său adăugarea la simbolul țării a unor specificații geografice mai detaliate, cu condiția ca statul membru să fi notificat Comisiei specificațiile geografice detaliate respective înainte de 1 aprilie 1998.

Introducerea informațiilor menționate în prima frază a primului paragraf de către conducătorii auto nu este necesară dacă tahograful înregistrează în mod automat datele de localizare în conformitate cu articolul 8.

Articolul 35

Foile de înregistrare și cardurile de conducător auto deteriorate

(1) În cazul deteriorării unei foi de înregistrare ce conține date înregistrate sau a unui card de conducător auto, conducătorii auto păstrează foaia de înregistrare sau cardul de conducător auto deteriorate împreună cu foaia de înregistrare de rezervă utilizată pentru înlocuire.

(2) În caz de deteriorare, funcționare defectuoasă, pierdere sau furt al cardului de conducător auto, conducătorul auto:

(a) la începutul traseului, imprimă informațiile detaliate privind vehiculul pe care îl conduce și introduce pe documentul imprimat:

(i) informațiile detaliate care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa;

(ii) perioadele menționate la articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv);

(b) la sfârșitul traseului, imprimă informațiile privind perioadele de timp înregistrate de tahograf, înregistrează toate perioadele consacrate altei munci, perioadele de disponibilitate și de repaus efectuate de la imprimarea informațiilor la începutul traseului, atunci când aceste informații nu au fost înregistrate de tahograf, și marchează pe document detaliile care permit identificarea conducătorului auto (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa.

Articolul 36

Înregistrările efectuate de către conducătorul auto

(1) În cazul în care un conducător auto conduce un vehicul echipat cu un tahograf analogic, conducătorul auto este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:

- (i) foile de înregistrare din ziua în curs și cele pe care conducătorul auto le-a utilizat pe parcursul celor 28 de zile precedente;
- (ii) cardul de conducător auto, în cazul în care este titularul unui asemenea card; și
- (iii) orice informații înregistrate manual și orice documente imprimate în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

(2) În cazul în care conducătorul auto conduce un vehicul echipat cu un tahograf digital, este în măsură să prezinte, la cererea unui agent de control autorizat:

- (i) propriul card de conducător auto;
- (ii) orice informație înregistrată manual și orice document imprimat în timpul zilei în curs și pe parcursul celor 28 de zile precedente, în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006;
- (iii) foile de înregistrare corespunzătoare aceleiași perioade ca cea menționată la punctul (ii), pe parcursul căreia a condus un vehicul echipat cu un tahograf analogic.

(3) Un agent de control autorizat poate verifica respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 prin analizarea foilor de înregistrare, a datelor afișate, imprimate sau descărcate care au fost înregistrate de tahograf sau de cardul de conducător auto sau, în lipsa acestora, a oricărui document justificativ care dovedește nerespectarea unei dispoziții, precum articolul 29 alineatul (2) și articolul 37 alineatul (2) din prezentul regulament.

Articolul 37

Proceduri în caz de funcționare defectuoasă a aparaturii

(1) În eventualitatea defectării sau a unei funcționări defectuoase a unui tahograf, întreprinderea de transport îl prezintă pentru a fi reparat de către un montator sau un atelier aprobat, de îndată ce circumstanțele permit acest lucru.

Dacă vehiculul nu se poate întoarce la locația întreprinderii de transport în timp de o săptămână, calculată din ziua defectării sau din ziua în care s-a constatat funcționarea defectuoasă, reparația se realizează în cursul călătoriei.

Măsurile luate de statele membre în conformitate cu articolul 41 conferă autorităților competente competența de a interzice folosirea unui vehicul în cazul în care defecțiunea sau funcționarea defectuoasă nu a fost remediată după cum se prevede la primul și la al doilea paragraf din prezentul alineat, în măsura în care acest lucru este în conformitate cu legislația națională a statului membru în cauză.

(2) Pe durata cât tahograful se află în pană sau funcționează defectuos, conducătorul auto marchează datele care permit identificarea sa (numele, numărul cardului de conducător auto sau al permisului de conducere), inclusiv semnătura sa, precum și informațiile privind perioadele de timp care nu au fost înregistrate sau imprimate corect de tahograf:

- (a) pe foaia sau foile de înregistrare; sau
- (b) pe o foaie temporară care se atașează foi de înregistrare sau se păstrează împreună cu cardul de conducător auto.

CAPITOLUL VII

ASIGURAREA APLICĂRII ȘI SANCTIUNI

Articolul 38

Agenți de control

(1) Pentru a monitoriza în mod eficace respectarea prezentului regulament, agenților de control autorizați li se pun la dispoziție echipament suficient și competențe legale corespunzătoare care să le permită să își îndeplinească sarcinile în conformitate cu prezentul regulament. Echipamentul respectiv include, în special:

- (a) carduri de control care permit accesul la datele înregistrate în tahograf și pe cardurile de tahograf și, opțional, pe carduri de atelier;
- (b) instrumentele necesare pentru a descărca fișiere de date din unitățile montate pe vehicul și din cardurile de tahograf și pentru a putea analiza astfel de fișiere de date și de documente imprimate din tahographe digitale, în combinație cu foi de înregistrare sau grafice din tahographe analogice.

(2) Dacă, în urma efectuării unui control, agenții de control găsesc suficiente dovezi care duc la o suspiciune rezonabilă privind existența unei fraude, aceștia au competența de a direcționa vehiculul către un atelier autorizat în vederea realizării de teste suplimentare pentru a verifica, în special, dacă tahograful:

- (a) funcționează în mod corespunzător;
- (b) înregistrează și stochează datele în mod corect și că parametrii de calibrare sunt corecți.

(3) Agenții de control au competența de a solicita atelierelor autorizate să efectueze testul menționat la alineatul (2) și teste specifice destinate detectării prezenței unor dispozitive de manipulare. Dacă se detectează dispozitive de manipulare, echipamentul, inclusiv dispozitivul în sine, unitatea montată pe vehicul sau componente ale acesteia și cardul de conducător auto, pot fi retrase din vehicul și pot fi utilizate ca dovezi în conformitate cu normele naționale de procedură referitoare la folosirea unor astfel de dovezi.

(4) Agenții de control utilizează, după caz, posibilitatea de a verifica tahografele și cardurile de conducător auto care se află la fața locului în timpul efectuării unui control în incinta întreprinderilor.

Articolul 39

Formarea agenților de control

(1) Statele membre se asigură că agenții de control beneficiază de o formare corespunzătoare pentru analiza datelor înregistrate și pentru verificarea tahografelor, în vederea efectuării unui control și a unei asigurări a aplicării eficiente și armonizate.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la cerințele în materie de formare aplicabile agenților lor de control până la 2 septembrie 2016.

(3) Comisia adoptă măsuri, prin acte de punere în aplicare, specificând conținutul formării profesionale inițiale și continue a agenților de control, inclusiv formare în legătură cu tehnicile de efectuare a controalelor selective și de detectare a dispozitivelor de manipulare și a fraudei. Măsurile respective includ orientări în vederea facilitării punerii în aplicare a dispozițiilor relevante ale prezentului regulament și ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 42 alineatul (3).

(4) Statele membre includ conținutul specificat de Comisie în formarea asigurată agenților de control.

Articolul 40

Asistența reciprocă

Statele membre își acordă asistență reciprocă pentru aplicarea prezentului regulament și verificarea respectării lui.

În cadrul acestei asistențe reciproce, autoritățile competente ale statelor membre își transmit cu regularitate, în special, toate informațiile de care dispun privind încălcările prezentului regulament de către montatori și ateliere, tipuri de practici de manipulare și orice sancțiune aplicată pentru astfel de încălcări.

Articolul 41

Sancțiuni

(1) Statele membre, în conformitate cu măsurile lor constituționale, stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile în cazul

încălțării prezentului regulament și adoptă toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt aplicate. Aceste sancțiuni sunt efective, proporționale, disuasive și nediscriminatorii și respectă categoriile de încălcări prevăzute în Directiva 2006/22/CE.

(2) Statele membre informează Comisia cu privire la măsurile respective și cu privire la regimul sancțiunilor până la 2 martie 2016. Statele membre informează Comisia cu privire la orice modificare ulterioară a măsurilor respective.

CAPITOLUL VIII

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 42

Comitetul

(1) Comisia este asistată de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă a membrilor comitetului solicită acest lucru.

Articolul 43

Forumul privind tahograful

(1) Se instituie un forum privind tahograful pentru a sprijini dialogul privind aspectele tehnice referitoare la tahografe între experți ai statelor membre, membrii comitetului menționat la articolul 42 și experți din țările terțe care utilizează tahograful în conformitate cu Acordul AETR.

(2) În calitate de experți, statele membre ar trebui să delege pentru forumul privind tahograful experții care participă la comitetul menționat la articolul 42.

(3) Forumul privind tahograful este deschis pentru participarea experților din țările terțe interesate care sunt părți contractante ale Acordului AETR.

(4) La forumul privind tahograful sunt invitate părți interesate, reprezentanți ai producătorilor de vehicule, reprezentanți ai producătorilor de tahografe, parteneri sociali și Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor.

(5) Forumul privind tahograful își adoptă regulamentul de procedură.

(6) Forumul privind tahograful se întrunește cel puțin o dată pe an.

Articolul 44

Comunicarea măsurilor naționale

Statele membre comunică Comisiei textele actelor cu putere de lege și ale actelor administrative pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezentul regulament în cel mult 30 de zile de la data adoptării acestora și pentru prima dată până la 2 martie 2015.

Articolul 45

Modificarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 3 se adaugă următoarea literă după litera (a):

„(aa) vehicule sau o combinație de vehicule cu o masă maximă admisibilă care să nu depășească 7,5 tone, utilizate pentru transportul materialelor, al echipamentului sau al mașinilor care sunt destinate conducătorului auto în exercitarea profesiei sale și care sunt utilizate numai pe o rază de 100 km de la sediul întreprinderii și cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;”.

2. Articolul 13 alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) la literele (d), (f) și (p), cuvintele „50 km” se înlocuiesc cu cuvintele „100 km”;

(b) la litera (d), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(d) vehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă admisibilă nu depășește 7,5 tone, utilizate de prestatorii de servicii universale astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 13 din Directiva 97/67/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 decembrie 1997 privind normele comune pentru dezvoltarea pieței interne a serviciilor poștale ale Comunității și îmbunătățirea calității serviciului (*) pentru livrarea loturilor în cadrul serviciului universal.

(*) JO L 15, 21.1.1998, p. 14.”

Articolul 46

Măsuri tranzitorii

În măsura în care actele de punere în aplicare menționate în prezentul regulament nu au fost adoptate astfel încât să poată fi aplicate la momentul aplicării prezentului regulament, dispozițiile din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, inclusiv din anexa I B la respectivul regulament, se aplică în continuare în regim tranzitoriu, până la data aplicării actelor de punere în aplicare menționate în prezentul regulament.

Articolul 47

Abrogare

Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 se abrogă. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 48

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Sub rezerva măsurilor tranzitorii de la articolul 46, prezentul regulament se aplică de la 2 martie 2016. Cu toate acestea, articolele 24, 34 și 45 se aplică de la 2 martie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 4 februarie 2014.

Pentru Parlamentul European
Președintele
M. SCHULZ

Pentru Consiliu
Președintele
E. VENIZELOS

ANEXA I

CERINȚE PRIVIND CONSTRUCȚIA, TESTAREA, INSTALAREA ȘI INSPECȚIA PENTRU TAHOGRAFELE ANALOGICE

I. DEFINIȚII

În prezenta anexă:

- (a) „aparatură de înregistrare” sau „tahograf analogic” înseamnă:

echipament destinat instalării la bordul vehiculelor rutiere pentru a indica și a înregistra, automat sau semiautomat, detalii privind mișcarea vehiculelor respective și detalii ale anumitor perioade de activitate ale conducătorilor auto ale acestora;

- (b) „constanta aparatului de înregistrare” înseamnă:

caracteristica numerică reprezentând valoarea semnalului de intrare necesar pentru a indica și a înregistra o distanță de un kilometru parcursă; această constantă trebuie să fie exprimată în rotații pe km ($k = \dots \text{rot/km}$), sau în impulsuri pe km ($k = \dots \text{imp/km}$);

- (c) „coeficient caracteristic” înseamnă:

caracteristica numerică ce indică valoarea semnalului de ieșire emis de acel element al vehiculului care face legătura dintre acesta și aparatul de înregistrare (axul sau cilindrul de ieșire al cutiei de viteze), în timp ce vehiculul parcurge o distanță de un kilometru măsurată în condiții normale de testare (a se vedea partea VI punctul 4 din prezenta anexă). Coeficientul caracteristic este exprimat în rotații pe km ($w = \dots \text{rot/km}$) sau în impulsuri pe km ($w = \dots \text{imp/km}$);

- (d) „circumferința efectivă a pneurilor roții” înseamnă:

media distanțelor parcurse de roțile care acționează vehiculul (roți motoare) în cursul unei rotații complete. Măsurarea acestor distanțe trebuie efectuată în condiții normale de testare (a se vedea partea VI punctul 4 din prezenta anexă) și se exprimă în forma: $l = \dots \text{ mm}$.

II. CARACTERISTICI GENERALE ȘI FUNCȚIILE APARATURII DE ÎNREGISTRARE

Aparatura trebuie să înregistreze următoarele:

1. distanța parcursă de vehicul;
2. viteza vehiculului;
3. timpul de conducere;
4. alte perioade de lucru sau perioade disponibile;
5. perioadele de pauză din lucru și de repaus zilnic;
6. deschiderea casetei care conține foaia de înregistrare;
7. în cazul aparaturilor de înregistrare electronice care funcționează pe bază de semnale transmise electric de la senzorul de distanță și viteză, orice întrerupere de alimentare mai mare de 100 de milisecunde a aparatului de înregistrare (exceptând iluminatul) sau a senzorului de distanță și viteză și orice întrerupere a semnalului senzorului de distanță și de viteză.

Pentru vehiculele folosite de doi conducători auto, aparatul trebuie să fie capabil să înregistreze simultan, dar distinct, pe două foi de înregistrare separate, detaliile perioadelor prevăzute la primul paragraf punctele 3, 4 și 5.

III. CERINȚE DE CONSTRUCȚIE PENTRU APARATURA DE ÎNREGISTRARE

(a) Generalități

1. Aparatura de înregistrare cuprinde următoarele:
 - 1.1. dispozitive indicatoare care prezintă:
 - distanța parcursă (contor kilometric);
 - viteza (vitezometru);
 - timpul (ceas);
 - 1.2. dispozitive de înregistrare cuprinzând:
 - un contor pentru distanța parcursă;
 - un contor pentru înregistrarea vitezei;
 - unul sau mai multe instrumente de înregistrare a timpului, respectând cerințele prevăzute la litera (c) punctul 4;
 - 1.3. un mijloc de marcare care indică individual pe foaia de înregistrare:
 - orice deschidere a casetei conținând această foaie de înregistrare;
 - pentru aparatura de înregistrare electronică, astfel cum a fost definită în partea II primul paragraf punctul 7, orice întrerupere de alimentare mai mare de 100 de milisekunde a aparaturii de înregistrare (exceptând iluminatul), cel mai târziu în momentul realimentării;
 - pentru aparatura de înregistrare electronică, astfel cum a fost definită în partea II primul paragraf punctul 7, orice întrerupere de alimentare mai mare de 100 de milisekunde a senzorului de distanță și viteză și orice întrerupere a semnalului senzorului de distanță și viteză.
2. Orice includere în aparatura de înregistrare a unor dispozitive suplimentare față de cele enumerate la punctul 1 nu trebuie să influențeze buna funcționare a dispozitivelor obligatorii și nici citirea acestora.

La omologarea aparaturii trebuie instalate toate dispozitivele suplimentare.

3. Materiale
 - 3.1. Toate părțile componente ale aparaturii de înregistrare trebuie fabricate din materiale cu suficientă stabilitate și rezistență mecanică și cu caracteristici electrice și magnetice stabile.
 - 3.2. Orice modificare a unei părți componente a aparaturii ori a materialului folosit pentru fabricarea sa trebuie, înainte de a fi aplicată în producție, să fie supusă aprobării de către autoritatea care acordă omologarea de tip pentru aparatură.
4. Măsurarea distanței parcurse

Distanțele parcurse pot fi măsurate și înregistrate fie:

 - în așa fel încât să includă ambele mișcări, înainte și înapoi; fie
 - cumulând numai mișcările de mers înainte.

Orice înregistrare a manevrelor de mers înapoi nu trebuie să afecteze claritatea și acuratețea celorlalte înregistrări.
5. Măsurarea vitezei
 - 5.1. Intervalul de măsurare a vitezei este așa cum s-a menționat în certificatul de omologare de tip.
 - 5.2. Frecvența naturală și amortizarea dispozitivului de măsurare trebuie să asigure posibilitatea ca instrumentele care indică și înregistrează viteza să urmărească modificările de accelerație până la 2 m/s^2 , în cadrul intervalului de măsurare, în limitele toleranțelor admise.

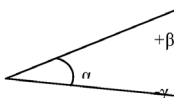
6. Măsurarea timpului (ceas)
 - 6.1. Controlul mecanismului de resetare a ceasului trebuie să se afle în interiorul casetei care conține foaia de înregistrare și fiecare deschidere a acestei cutii trebuie să fie înregistrată automat în foaia de înregistrare.
 - 6.2. Dacă mecanismul de avans al foii de înregistrare este controlat de ceas, durata de funcționare corectă a ceasului, după ce a fost întors la maxim, trebuie să fie mai mare cu cel puțin 10 % față de durata de înregistrare corespunzătoare cazului încărcării maxime a aparaturii cu foi de înregistrare.
 7. Iluminatul și protecția
 - 7.1. Dispozitivele indicatoare ale aparaturii trebuie să fie iluminate corespunzător, dar să nu deranjeze vederea.
 - 7.2. În condiții normale de utilizare, toate părțile interioare ale aparaturii trebuie să fie protejate împotriva umidității și prafului. În plus, ele trebuie să fie protejate împotriva accesului neautorizat prin carcase care pot fi sigilate.
- (b) Dispozitive indicatoare
1. Indicatorul pentru distanța parcursă (contor kilometric)
 - 1.1. Valoarea celei mai mici unități de măsurare a contorului kilometric trebuie să fie 0,1 kilometri. Cifrele care indică hectometrii trebuie să se poată distinge clar de cele care indică kilometrii în total.
 - 1.2. Cifrele de pe contorul kilometric trebuie să fie clar vizibile și trebuie să aibă o înălțime vizibilă de cel puțin 4 mm.
 - 1.3. Contorul kilometric trebuie să poată indica cel puțin până la 99 999,9 kilometri.
 2. Indicatoare de viteză (vitezometrul)
 - 2.1. În cadrul intervalului de măsurare, scala de viteză trebuie să fie uniform gradată de 1, 2, 5 sau 10 kilometri pe oră. Valoarea unei unități a scalei (spațiul dintre două diviziuni succesive) nu trebuie să depășească 10 % din viteza maximă care figurează pe scală.
 - 2.2. Intervalul indicat care depășește intervalul de măsurare nu este necesar să fie prevăzut cu cifre.
 - 2.3. Distanța dintre fiecare spațiu de pe scală reprezentând o diferență de viteză de 10 km/oră nu trebuie să fie mai mică de 10 mm.
 - 2.4. În cazul unui indicator cu ac, distanța dintre ac și ecranul instrumentului nu trebuie să depășească 3 milimetri.
 3. Indicator de timp (ceas)

Indicatorul de timp trebuie să fie vizibil din afara aparaturii și trebuie să ofere o citire clară, simplă și fără ambiguități.
- (c) Instrumente de înregistrare
1. Generalități
 - 1.1. Toată aparatura, oricare ar fi forma foii de înregistrare (bandă sau disc), trebuie să fie prevăzută cu un reper care să permită plasarea corectă a foii de înregistrare, astfel încât să asigure corespondența între ora indicată de ceas și marcajul orar de pe foaia de înregistrare.
 - 1.2. Mecanismul de mișcare a foii de înregistrare trebuie să fie în așa fel încât să garanteze că mișcarea se face fără joc și foaia poate fi introdusă și scoasă cu ușurință.
 - 1.3. Pentru foile de înregistrare sub formă de disc, dispozitivul de avans al foii de înregistrare trebuie să fie controlat de mecanismul ceasului. În acest caz, mișcarea de rotație a foii de înregistrare trebuie să fie continuă și uniformă, cu o viteză minimă de 7 mm pe oră, măsurată pe marginea interioară a coroanei circulare care delimitează zona de înregistrare a vitezei. Pentru foile de înregistrare sub formă de bandă, unde dispozitivul de avans al foii de înregistrare este controlat de mecanismul ceasului, viteza de mișcare rectilinie trebuie să fie de cel puțin 10 mm pe oră.
 - 1.4. Înregistrarea distanței parcurse, a vitezei vehiculului și a operației de deschidere a casetei ce conține foaia sau foile de înregistrare trebuie să fie automată.

2. Înregistrarea distanței parcurse
 - 2.1. Fiecare kilometru al distanței parcurse trebuie să fie reprezentat pe diagramă printr-o variație a coordonatei corespunzătoare de cel puțin 1 mm.
 - 2.2. Chiar și pentru viteze care ating limita superioară a intervalului de măsurare, înregistrarea distanței trebuie să fie clar vizibilă.
 3. Înregistrarea vitezei
 - 3.1. Indiferent de forma foii de înregistrare, înregistrarea vitezei se face în mod normal în linie dreaptă și în unghi drept față de direcția de mișcare a foii de înregistrare. Totuși, mișcarea indicatorului de înregistrare a vitezei poate fi curbilinie, dacă sunt satisfăcute următoarele condiții:
 - linia trasată de indicator trebuie să fie perpendiculară pe circumferința mediană (în cazul foilor de înregistrare în formă de disc) sau pe axa zonei rezervate pentru înregistrarea vitezei (în cazul foilor de înregistrare în formă de bandă);
 - raportul dintre raza de curbură a liniei trasate de indicator și lățimea zonei rezervate pentru înregistrarea vitezei nu trebuie să fie mai mic de 2,4:1, indiferent de forma foii de înregistrare;
 - diviziunile scalei de timp trebuie să traverseze zona de înregistrare în curbă având aceeași rază cu cea descrisă de indicator. Distanța dintre diviziuni de pe scala de timp trebuie să reprezinte perioada care să nu depășească o oră.
 - 3.2. Orice variație de 10 kilometri pe oră a vitezei trebuie să fie reprezentată pe diagramă printr-o variație de cel puțin 1,5 mm a coordonatei corespunzătoare.
 4. Înregistrarea timpului
 - 4.1. Aparatura de înregistrare trebuie să fie în așa fel construită încât să înregistreze întotdeauna timpul de conducere în mod automat și să fie posibil, prin intermediul operării, atunci când este necesar, a unui dispozitiv de comutare, să se înregistreze separat celelalte perioade de timp indicate la articolul 34 alineatul (5) litera (b) punctele (ii), (iii) și (iv) din regulament.
 - 4.2. Caracteristicile liniilor trasate, pozițiile lor relative și eventual simbolurile prevăzute la articolul 34 din regulament trebuie să permită recunoașterea cu claritate a naturii diferitelor perioade de timp. Diferitele perioade de timp vor fi deosebite una de cealaltă pe diagramă prin diferențele de lățime ale urmelor înregistrate sau prin intermediul altui sistem cu o eficacitate cel puțin egală din punct de vedere al lizibilității și interpretării diagramei.
 - 4.3. În cazul vehiculelor cu mai mult de un conducător auto, înregistrările prevăzute la punctul 4.1 trebuie făcute pe foi de înregistrare separate, câte o foaie de înregistrare pentru fiecare conducător auto. În acest caz, avansul diferențiat al celor două foi de înregistrare trebuie să fie asigurat fie prin același mecanism, fie prin mecanisme sincronizate.
- (d) Dispozitiv de închidere
1. Caseta conținând foaia sau foile de înregistrare și mecanismul de setare a ceasului trebuie să fie prevăzute cu o încuietorie.
 2. Fiecare operațiune de deschidere a casei care conține foaia sau foile de înregistrare și a mecanismului de setare a ceasului trebuie să fie înregistrată automat pe foaia sau foile de înregistrare.
- (e) Inscripțiile
1. Următoarele inscripții trebuie să figureze pe ecranul aparaturii:
 - în apropierea cifrei indicate de contorul kilometric, unitatea de măsurare a distanței, indicată de abrevierea „km”;
 - în apropierea scalei ce indică viteza, inscripția „km/h”;
 - intervalul de măsurare al vitezometrului sub forma „Vmin ... km/h, Vmax ... km/h”. Aceste inscripții nu sunt necesare dacă apar pe plăcuța descriptivă.

Totuși, aceste cerințe nu se aplică aparaturii de înregistrare omologate înainte de 10 august 1970.

2. Plăcuța descriptivă trebuie fixată pe aparatură și trebuie să prezinte următoarele indicații, care trebuie să fie vizibile pe aparatura instalată:
- numele și adresa producătorului aparaturii;
 - seria de fabricație și anul de construcție;
 - marca de omologare pentru tipul de aparatură;
 - constanta aparaturii sub forma „ $k = \dots \text{rot/km}$ ” sau „ $k = \dots \text{imp/km}$ ”;
 - opțional, intervalul de măsurare a vitezei în forma indicată la punctul 1;
 - dacă sensibilitatea instrumentului la unghiul de înclinare poate să afecteze indicațiile furnizate de către acesta în afara toleranțelor admise, orientarea permisă a unghiului va fi exprimată astfel:



unde α este unghiul măsurat din poziția orizontală a părții din față (orientat în sus) a aparaturii pentru care instrumentul este calibrat, iar β și γ reprezintă abaterile maxime permise respectiv în sus și în jos în raport cu unghiul α .

(f) Erori maxime tolerate (dispozitive indicatoare și de înregistrare)

1. Pe bancul de probe înainte de instalare:

(a) distanța parcursă:

1 % în plus sau în minus față de distanța reală, unde distanța este de cel puțin 1 km;

(b) viteza:

3 km/oră în plus sau în minus față de viteza reală;

(c) timpul:

± 2 minute pe zi cu maximum 10 minute pentru șapte zile, în cazurile în care perioada de funcționare a ceasului după întoarcere nu este mai mică decât această perioadă.

2. La instalare:

(a) distanța parcursă:

2 % în plus sau în minus față de distanța reală, unde distanța este de cel puțin 1 km;

(b) viteza:

4 km/oră în plus sau în minus față de viteza reală;

(c) timpul:

± 2 minute pe zi; sau

± 10 minute pentru șapte zile.

3. În exploatare:

(a) distanța parcursă:

4 % în plus sau în minus față de distanța reală, unde distanța este de cel puțin 1 km;

(b) viteza:

6 km/oră în plus sau în minus față de viteza reală;

(c) timpul:

± 2 minute pe zi; sau

± 10 minute pentru șapte zile.

4. Erorile maxime tolerate prevăzute la punctele 1, 2 și 3 sunt valabile pentru o temperatură între 0 °C și 40 °C, temperaturile fiind măsurate în imediata apropiere a aparatului.
5. Erorile maxime tolerate prevăzute la punctele 2 și 3 sunt valabile în situația în care sunt măsurate în condițiile indicate în partea VI.

IV. FOILE DE ÎNREGISTRARE

(a) Generalități

1. Foile de înregistrare trebuie să aibă o asemenea calitate încât să nu împiedice funcționarea normală a aparatului, iar înregistrările efectuate să nu poată fi șterse, să poată fi citite și identificate cu ușurință.

Foile de înregistrare trebuie să-și conserve dimensiunile și datele înregistrate în condiții normale de umiditate și temperatură.

În plus, trebuie să fie posibilă scrierea pe foile de înregistrare, fără deteriorarea lor și fără a afecta claritatea înregistrării, a informațiilor prevăzute la articolul 34 din prezentul regulament.

În condiții normale de conservare, înregistrările trebuie să rămână lizibile cel puțin un an.

2. Capacitatea minimă de înregistrare a foilor de înregistrare, indiferent de forma lor, trebuie să fie de 24 de ore.

Dacă mai multe discuri sunt legate între ele pentru a crește capacitatea de înregistrare continuă, fără intervenția personalului, legătura între aceste discuri trebuie făcută în așa fel încât să nu existe întreruperi sau suprapuneri ale înregistrărilor în punctele de transfer de la un disc la altul.

(b) Zonele de înregistrare și gradarea lor

1. Foile de înregistrare vor include următoarele zone de înregistrare:

— o zonă rezervată exclusiv indicațiilor privind viteza;

— o zonă rezervată exclusiv indicațiilor privind distanța parcursă;

— una sau două zone pentru indicațiile privind timpul de conducere, alte perioade de lucru sau perioade disponibile, perioade de pauză și repaus ale conducătorilor auto.

2. Zona pentru înregistrarea vitezei trebuie să fie divizată în 20 km/h sau mai puțin. Viteza corespunzătoare trebuie să fie indicată în cifre pe fiecare linie a acestei subdiviziuni. Simbolul „km/h” trebuie să figureze cel puțin o dată în interiorul acestei zone. Ultima linie a acestei zone trebuie să coincidă cu limita superioară a intervalului de măsurare.
3. Zona rezervată înregistrării distanței parcurse trebuie să fie imprimată astfel încât să se permită citirea ușoară a numărului de kilometri parcurși.
4. Zona sau zonele rezervate pentru înregistrarea perioadelor prevăzute la punctul 1 se marchează astfel încât să se distingă clar diferitele perioade de timp.

(c) Informația care va fi imprimată pe foile de înregistrare

Fiecare foaie de înregistrare trebuie să conțină, în forma imprimată, următoarele informații:

— numele și adresa sau marca producătorului;

- marca de omologare pentru modelul foii de înregistrare;
- marca de omologare pentru tipul sau tipurile de aparatură în care foaia de înregistrare este utilizabilă;
- limita superioară a intervalului de măsurare a vitezei, imprimată în km/h.

În forma imprimată, fiecare foaie de înregistrare trebuie să conțină cel puțin o scală de timp gradată, astfel încât să permită citirea directă a timpului la intervale de 15 minute, precum și o determinare simplă a intervalelor de 5 minute.

(d) Spațiul liber pentru inserare manuală

Trebuie prevăzut spațiu liber pe foile de înregistrare pentru a permite conducătorilor auto introducerea manuală a următoarele detalii minime:

- numele și prenumele conducătorului auto;
- data și locul la care se începe folosirea foii de înregistrare, precum și data și locul unde se încheie folosirea ei;
- numărul sau numerele de înmatriculare ale vehiculului sau ale vehiculelor pe care conducătorul auto este desemnat să le conducă în timpul folosirii foii de înregistrare;
- datele înregistrate de contorul kilometric al vehiculului sau al vehiculelor pe care conducătorul auto este desemnat să le conducă în timpul folosirii foii de înregistrare;
- ora schimbării vehiculului.

V. INSTALAREA APARATURII DE ÎNREGISTRARE

1. Aparatura de înregistrare trebuie amplasată la bordul vehiculului în așa fel încât conducătorul auto să poată supraveghea ușor de pe locul său vitezometrul, contorul kilometric și ceasul și, în același timp, toate părțile acestor instrumente, inclusiv cele de transmitere, să fie protejate împotriva oricărei deteriorări accidentale.
2. Constanta aparaturii de înregistrare trebuie să poată fi adaptată, printr-o reglare corespunzătoare, la coeficientul caracteristic al vehiculului, cu ajutorul unui dispozitiv denumit adaptor.

Vehiculele cu două sau mai multe rapoarte ale punții motoare trebuie să fie echipate cu un dispozitiv de comutare, care să aducă automat aceste diverse rapoarte la cel pentru care adaptarea aparatului pentru vehicul se realizează cu ajutorul adaptorului.

3. După ce aparatura a fost verificată cu ocazia instalării, o plăcuță de instalare trebuie fixată pe vehicul, lângă aparatură sau în aparatura propriu-zisă, în așa fel încât să poată fi vizibilă. După fiecare inspecție realizată de montatorul sau atelierul aprobat care necesită o modificare a reglajului de instalare, trebuie fixată o nouă plăcuță de instalare în locul celei precedente.

Plăcuța de instalare trebuie să indice cel puțin următoarele detalii:

- numele, adresa sau denumirea comercială a montatorului, a atelierului sau a producătorului de vehicule aprobat;
- coeficientul caracteristic al vehiculului, sub forma „w = ... rev/km” sau „w = ... imp/km”;
- circumferința efectivă a pneurilor roților, sub forma „l = ... mm”;
- datele la care a fost determinat coeficientul caracteristic al vehiculului și la care a fost măsurată circumferința efectivă a pneurilor roților.

4. Sigilare

Următoarele părți trebuie sigilate:

- (a) plăcuța de instalare, în afară de cazul în care aceasta este atașată astfel încât nu poate fi scoasă fără a distruge marcajele;
- (b) cele două capete ale elementului de legătură dintre aparatura de înregistrare propriu-zisă și vehicul;
- (c) adaptorul propriu-zis și punctul de inserare al acestuia în circuit;

- (d) dispozitivul de comutare pentru vehiculele cu două sau mai multe rapoarte ale punții motoare;
- (e) elementele de legătură ale adaptorului și dispozitivului de comutare cu restul aparatului;
- (f) casetele prevăzute în partea III litera (a) punctul 7.2;
- (g) orice strat protector pentru accesul la dispozitivele de adaptare a constantei aparatului de înregistrare la coeficientul caracteristic vehiculului.

În cazuri particulare, pot fi necesare sigilii suplimentare la omologarea unui tip de aparatură, situație în care trebuie să existe pe certificatul de omologare o notă precizând poziția acestor sigilii.

Îndepărtarea sigiliilor prevăzute la literele (b), (c) și (e) ale primului paragraf este autorizată:

- în cazuri de urgență;
- pentru a instala, a regla sau a repara un dispozitiv limitator de viteză sau un alt dispozitiv care contribuie la siguranța rutieră,

cu condiția ca aparatura de înregistrare să continue să funcționeze în mod fiabil și corect și să fie resigilată de către un montator sau un atelier aprobat imediat după instalarea unui dispozitiv limitator de viteză sau al unui alt dispozitiv care contribuie la siguranța rutieră sau în termen de șapte zile în alte cazuri. Pentru fiecare ocazie cu care sigiliile sunt rupte se întocmește o declarație scrisă cuprinzând justificările acestei acțiuni și se pune la dispoziția autorității competente.

5. Cablurile de legătură dintre aparatura de înregistrare și emițătorul de impulsuri trebuie protejate cu o teacă din oțel inoxidabil acoperită cu un strat din material plastic sertizată la capete, exceptând cazurile în care o protecție echivalentă împotriva manipulării este garantată prin alte mijloace (de exemplu, prin monitorizare electronică, cum ar fi criptarea semnalului electronic) capabile să detecteze prezența oricărui dispozitiv care nu este necesar pentru funcționarea corectă a aparatului de înregistrare și al cărui scop este să împiedice funcționarea exactă a aparatului de înregistrare prin scurtcircuitarea, întreruperea sau modificarea datelor electronice primite de la senzorul de viteză și de distanță. În sensul prezentului regulament, o legătură compusă din racorduri sigilate este considerată continuă.

Monitorizarea electronică sus-amintită poate fi înlocuită cu un control electronic care să garanteze că aparatura de înregistrare este capabilă să înregistreze orice deplasare a vehiculului, independent de semnalul primit de la senzorul de viteză și distanță.

În scopul aplicării prezentului punct, vehiculele M1 și N1 sunt cele definite în partea A din anexa II la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (¹). Pentru vehiculele care sunt echipate cu tahografe în conformitate cu prezentul regulament și nu sunt prevăzute cu instalarea unui cablu armat între senzorii de distanță și viteză și aparatura de înregistrare, se montează un adaptor cât mai aproape posibil de senzorii de distanță și viteză.

Cablul armat se montează între adaptor și aparatura de înregistrare.

VI. VERIFICĂRI ȘI INSPECȚII

Statele membre nominalizează organismele care realizează verificările și inspecțiile.

1. Certificarea instrumentelor noi sau reparate

Fiecare dispozitiv individual, nou sau reparat, se certifică în ceea ce privește funcționarea corectă și exactitatea indicațiilor și înregistrărilor, în limitele prezentate în partea III litera (f) punctul 1, prin intermediul sigilării conform părții V punctul 4 primul paragraf litera (f).

În acest scop, statele membre pot stabili o verificare inițială, constând într-un control și o confirmare a conformității dispozitivului nou sau reparat cu modelul omologat de tip și/sau cu cerințele prezentului regulament, sau pot delega competența de certificare producătorilor sau agenților săi autorizați.

(¹) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

2. Instalare

Când o aparatură este instalată la bordul unui vehicul, aceasta și instalația în ansamblu trebuie să respecte dispozițiile referitoare la erorile maxime tolerate prezentate în partea III litera (f) punctul 2.

Testările de control aferente sunt executate de montatorul sau atelierul aprobat, pe răspunderea acestora.

3. Inspecții periodice

(a) Inspecții periodice ale aparaturii instalate la bordul vehiculelor au loc cel puțin o dată la doi ani și pot fi realizate cu ocazia inspecției tehnice a vehiculelor.

Aceste inspecții includ următoarele verificări:

- dacă aparatura funcționează corect;
- dacă aparatura prezintă marca de omologare de tip;
- dacă plăcuța de instalare este fixată;
- dacă sigiliile pe aparatură și pe alte părți ale instalației sunt intacte;
- circumferința efectivă a pneurilor.

(b) Controlul respectării dispozițiilor din partea III litera (f) punctul 3 asupra erorilor maxime tolerate în exploatare se realizează cel puțin o dată la șase ani. Totuși, statele membre pot prevedea un interval mai scurt de inspecție pentru vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor. Aceste inspecții pot include înlocuirea plăcuței de instalare.

4. Măsurarea erorilor

Măsurarea erorilor la instalare și în timpul exploatării se realizează în următoarele condiții, considerate drept condiții standard de testare:

- vehiculul neîncărcat, în condiții normale de funcționare;
 - presiunea pneurilor în acord cu instrucțiunile producătorului;
 - uzura pneurilor în limitele permise de lege;
 - deplasarea vehiculului: vehiculele se deplasează, acționat de propriul lor motor, în linie dreaptă, pe o suprafață plană, la o viteză de 50 ± 5 km/h. Controlul se poate efectua și pe un banc de probe adecvat, cu condiția ca exactitatea testului să fie comparabilă.
-

ANEXA II

MARCA ȘI CERTIFICATUL DE OMOLOGARE

I. MARCA DE OMOLOGARE

1. Marca de omologare constă în următoarele:

- (a) un dreptunghi în interiorul căruia se plasează litera „e” urmată de un număr sau o literă distinctivă pentru țara care a emis omologarea, conform următoarelor semne convenționale:

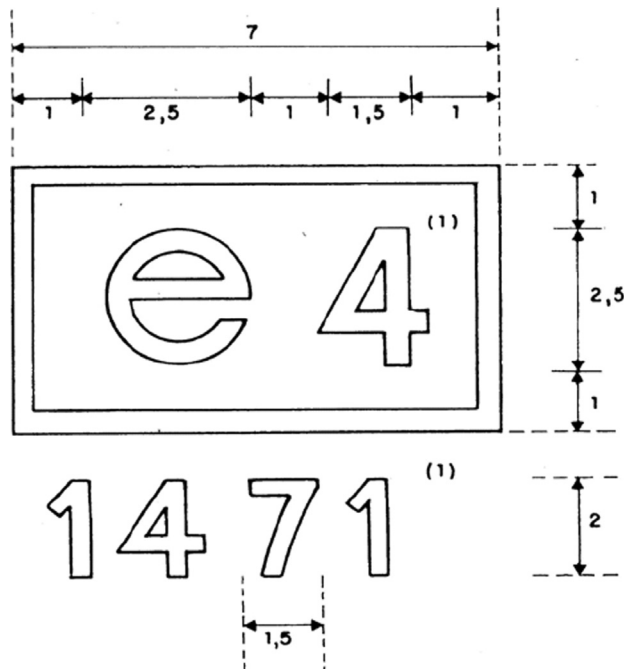
Belgia	6;
Bulgaria	34;
Republica Cehă	8;
Danemarca	18;
Germania	1;
Estonia	29;
Irlanda	24;
Grecia	23;
Spania	9;
Franța	2;
Croația	25;
Italia	3;
Cipru	CY;
Letonia	32;
Lituania	36;
Luxemburg	13;
Ungaria	7;
Malta	MT;
Țările de Jos	4;
Austria	12;
Polonia	20;
Portugalia	21;
România	19;
Slovenia	26;
Slovacia	27;
Finlanda	17;
Suedia	5;
Regatul Unit	11;

și

- (b) un număr de omologare care corespunde numărului certificatului de omologare acordat prototipului de aparatură de înregistrare sau de foaie de înregistrare sau numărului de card de tahograf, plasat în imediata apropiere a dreptunghiului respectiv.

2. Marca de omologare se aplică pe plăcuța descriptivă a fiecărui echipament și pe fiecare foaie de înregistrare și pe fiecare card de tahograf. Aceasta trebuie să nu poată fi ștersă și să rămână lizibilă.

3. Dimensiunile mărcii de omologare prezentate mai jos ⁽¹⁾ sunt exprimate în milimetri, aceste dimensiuni reprezintă minimul. Proporția dintre dimensiuni trebuie păstrată.



⁽¹⁾ Aceste imagini sunt prezentate doar pentru orientare.

II. CERTIFICAT DE OMOLOGARE PENTRU TAHOGRAFE ANALOGICE

Un stat membru care a acordat o omologare emite solicitantului un certificat de omologare, al cărui model este prezentat mai jos. Atunci când informează celelalte state membre cu privire la acordarea unei omologări sau, dacă este cazul, cu privire la retragerea acesteia, statul membru în cauză folosește copii ale certificatului de omologare.

CERTIFICAT DE OMOLOGARE

Numele administrației competente

Notificare privind (1):

- omologarea unui tip de aparatură de înregistrare
- retragerea omologării unui tip de aparatură de înregistrare
- omologarea modelului de foaie de înregistrare
- retragerea omologării modelului foii de înregistrare

.....
Omologare nr.

1. Denumirea sau marca comercială
2. Numele tipului sau modelului
3. Numele producătorului
4. Adresa producătorului
5. Prezentat pentru omologare la data de
6. Testat la
7. Data și numărul testului (testelor)
8. Data omologării
9. Data retragerii omologării
10. Tipul sau tipurile de aparatură de înregistrare pentru care foaia de înregistrare este destinată a fi folosită.
11. Locul
12. Data
13. Documente descriptive anexate
14. Observații (inclusiv poziția sigiliilor, dacă este cazul)

.....
(Semnătura)

(1) A se elimina mențiunile care nu sunt aplicabile.

III. CERTIFICAT DE OMOLOGARE PENTRU TAHOGRAFE DIGITALE

Un stat membru care a acordat o omologare emite solicitantului un certificat de omologare, al cărui model este prezentat în continuare. Atunci când informează celelalte state membre cu privire la acordarea unei omologări sau, dacă este cazul, cu privire la retragerea acesteia, statul membru în cauză folosește copii ale certificatului de omologare.

CERTIFICAT DE OMOLOGARE PENTRU TAHOGRAFE DIGITALE

Numele administrației competente

Notificare privind ⁽¹⁾:

omologarea: retragerea omologării:

- modelului de aparatură de înregistrare
- componentei aparaturii de înregistrare ⁽²⁾
- unui card de conducător auto
- unui card de atelier
- unui card al societății
- unui card de controlor

Omologare nr.

1. Firma producătoare sau marca
2. Numele modelului
3. Numele producătorului
4. Adresa producătorului
5. Prezentat pentru omologare la data de
6. Laborator (laboratoare)
7. Data și numărul raportului de testare
8. Data omologării
9. Data retragerii omologării
10. Modelul aparaturii (aparaturilor) de înregistrare cu care componenta este destinată a fi folosită
11. Locul
12. Data
13. Documente descriptive anexate
14. Observații

.....
(Semnătura)

⁽¹⁾ A se bifa casetele relevante.

⁽²⁾ A se preciza componenta care face obiectul notificării.