

I

(Seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) nr 165/2014,

4. veebruar 2014,

autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

mitmel korral märkimisväärselt muudetud. Suurema selguse tagamiseks tuleks selle peamisi sätteid seetõttu lihtsustada ja ümber struktureerida.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

(2) Kogemus on näidanud, et sõidumeerikute süsteemi tõhususe ja tulemuslikkuse tagamiseks tuleks täiustada teatavaid tehnilisi elemente ja kontrollimenetlusi.

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁽¹⁾,

(3) Teatavatele sõidukitele on tehtud erand Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006⁽⁴⁾ sätete kohaldamisest. Sidususe tagamiseks peaks olema samuti võimalik arvata kõnealused sõidukid välja käesoleva määruse reguleerimisalast.

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt⁽²⁾

(4) Sõidumeerikud tuleks paigaldada sõidukitesse, mille suhtes kohaldatakse määrust (EÜ) nr 561/2006. Teatavad sõidukid tuleks kõnealuse määruse reguleerimisalast välja arvata, et võimaldada teatavat paindlikkust, nimelt kuni 7,5-tonnise täismassiga sõidukid, mida kasutatakse selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab seoses oma tööga, ning mida kasutatakse ettevõtte asukohtast 100 km raadiuses, tingimusel et selliste sõidukite juhtimine ei ole juhi põhitegevus. Määruses (EÜ) nr 561/2006 sätestatud asjaomaste erandite vahel sidususe tagamiseks ja veoettevõtjate halduskoormuse vähendamiseks, järgides samal ajal kõnealuses määruses kehtestatud eesmärke, tuleks vaadata läbi neis erandites sätestatud teatavad maksimaalsed lubatud vahemaad.

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu määrusega (EMÜ) nr 3821/85⁽³⁾ on kehtestatud sätted, mis käsitlevad sõidumeerikute konstruktsiooni, paigaldamist, kasutamist ja katsetamist. Seda on

⁽¹⁾ ELT C 43, 15.2.2012, lk 79.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 3. juuli 2012. aasta seisukoht (ELT C 349 E, 29.11.2013, lk 105)) ja nõukogu 15. novembri 2013. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 360, 10.12.2013, lk 66). Euroopa Parlamendi 15. jaanuari 2014. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽³⁾ Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

- (5) Komisjon kaalub M₁- ja N₁-kategooria sõidukite puhul adapterite kehtivusaja pikendamist 2015. aastani ning kaalub enne 2015. aastat täiendavalt pikaajalist lahendust M₁- ja N₁-kategooria sõidukite jaoks.
- (6) Komisjon peaks kaaluma massiandurite paigaldamist rasketele kaubaveokitele ning peaks hindama, milline oleks massiandurite võimalik panus autoveo õigusaktide järgimise parandamisse.
- (7) Ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemiga ühendatud sõidumeerikute kasutamine on kohane ja kulutõhus viis igapäevase tööaja teataval hetkel sõiduki asukoha automaatseks salvestamiseks, et kontrolliametnikke kontrollide ajal toetada, ja seega tuleks selline kasutamine ette näha.
- (8) Euroopa Kohus on kohtuasjas C-394/92, Michielsen and Geybels Transport Service ⁽¹⁾ tehtud otsuses määratlenud mõistet „igapäevane tööaeg” ja kontrolliasutus peaks käesolevat määrust tõlgendama vastavalt sellele määratlusele. Igapäevane tööaeg algab hetkel, kui juht lülitab sisse sõidumeeriku pärast iganädalast või igapäevast puhkeaga või, juhul kui igapäevane puhkus on jagatud mitmeks osaks, pärast vähemalt üheksatunnist puhkeaga. Selline tööaeg lõpeb igapäevase puhkeaja alguses või, juhul kui igapäevane puhkus on jagatud mitmeks osaks, vähemalt üheksa järjestikuse tunni pikkuse puhkeaja alguses.
- (9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2006/22/EÜ ⁽²⁾ nõutakse, et liikmesriigid korraldaksid minimaalsel nõutud arvil teeäärseid kontrolle. Kaugside sõidumeerikute ja kontrolliasutuste vahel teeäärsete kontrollide eesmärgil lihtsustab sihipäraseid teeäärseid kontrolle, muutes võimalikuks veoettevõtjatele juhuslike kontrollide tegemisest tuleneva halduskoormuse vähendamise, ning seega tuleks selline kaugside ette näha.
- (10) Intelligentset transpordisüsteemid võivad aidata lahendada Euroopa transpordipoliitika probleeme, näiteks suuremad autovedude mahud ja liiklusummikud ning üha suurem energiatarbimine. Seega tuleks sõidumeerikutes kasutada standardiseeritud liideseid intelligentsete transpordisüsteemide rakendustega koostalitlusvõime tagamiseks.
- (11) Eelisjärjekorras tuleks välja töötada rakendused, mis võimaldavad juhtidel sõidumeerikus salvestatud andmeid tõlgendada, et aidata neil sotsiaalõigusnorme järgida.
- (12) Sõidumeerikute ja nende süsteemi turvalisus on usaldusväärsete andmete esitamise tagamiseks ülimalt tähtis. Tootjad peaksid seega sõidumeerikuid projekteerima, katsetama ja nende olemusringi vältel pidevalt kontrollima, et ära hoida, tuvastada ja leevendada turvaauke.
- (13) Veel tüübikinnitusega sõidumeerikute töö käigus katsetamine võimaldab enne seadmete laialdast kasutuselevõttu neid tegelikes olukordades katsetada, mis omakorda võimaldab nende kiiremat täiustamist. Seega tuleks lubada töö käigus katsetamist, tingimusel et kõnealustes katsetes osalemist ja määruse (EÜ) nr 561/2006 järgimist jälgitakse ja kontrollitakse tulemuslikult.
- (14) Võimalikult kõrge turvaseme säilitamise olulisusest tulevalt peaks turvasertifikaate väljastama sertifitseerimisasutus, mida tunnustab korralduskomitee kõrgemate ametnike infosüsteemide turbe rühm (SOG-IS) infotehnoloogia turvalisuse hindamise sertifikaatide vastastikuse tunnustamise kokkuleppe (*Mutual Recognition Agreement of Information Technology Security Evaluation Certificates*) raames.
- Rahvusvahelistes suhetes kolmandate riikidega ei peaks komisjon käesoleva määruse puhul tunnustama selliseid sertifitseerimisasutusi, mis ei taga vastastikuse tunnustamise kokkuleppes sätestatuga võrdväärseid turvalisuse hindamise tingimusi. Selles osas tuleks arvesse võtta korralduskomitee soovitusi.
- (15) Paigaldajatel ja töökodadel on sõidumeerikute turvalisuses tähtis osa. Seega on kohane kehtestada nende usaldusväärsele, kinnitamisele ja auditile teatavad miinimumnõuded. Lisaks sellele peaksid liikmesriigid võtma kohaseid meetmeid paigaldajate või töökodade ja autoveoettevõtjate vahelise huvide konflikti tekke vältimiseks. Käesoleva määruse sätteid ei takista liikmesriikidel tagamast nende kinnitamist, kontrolli ja sertifitseerimist Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 765/2008 ⁽³⁾ sätestatud menetluste abil, tingimusel et on täidetud käesolevas määruses sätestatud miinimumkriteeriumid.
- (16) Juhikaartide tõhusama kontrolli tagamiseks ning kontrolliametnike ülesannete lihtsustamiseks tuleks luua riiklikud elektroonilised registrid ning võimaldada kõnealuste registreeritud omavaheline ühendamine.

⁽¹⁾ EKL 1994, lk I-2497.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta direktiiv 2006/22/EÜ, mis käsitleb nõukogu määruste (EMÜ) nr 3820/85 ja (EMÜ) nr 3821/85 rakendamise miinimumtingimusi seoses autoveodudega seotud sotsiaalõigusnormidega ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 88/599/EMÜ (ELT L 102, 11.4.2006, lk 35).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 765/2008, millega sätestatakse akrediteerimise ja turujärelevalve nõuded seoses toodete turustamisega ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 339/93 (ELT L 218, 13.8.2008, lk 30).

- (17) Juhikaartide ainulaadsuse kontrollimisel peaksid liikmesriigid kasutama näiteks menetlusi, mis on esitatud komisjoni soovitus 2010/19/EL⁽¹⁾.
- (18) Arvesse tuleks võtta eriolukorda, kus liikmesriigil peaks olema võimalik väljastada ajutine, pikendamisõiguseta juhikaart juhile, kelle tavapärane elukoht ei ole liikmesriigis või 1. juuli 1970. aasta rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööalase Euroopa kokkuleppe (AETRI kokkuleppe) osalisriigis. Sellistel juhtudel kohaldavad asjaomased liikmesriigid täies ulatuses käesoleva määruse sätteid.
- (19) Lisaks peaks liikmesriikidel olema võimalik väljastada juhikaarte nende territooriumil elavatele juhtidele isegi juhul, kui nende territooriumi teatavate osade suhtes aluslepinguid ei kohaldata. Sellistel juhtudel kohaldavad asjaomased liikmesriigid täies ulatuses käesoleva määruse sätteid.
- (20) Kontrolliametnikud on pidevalt vastamisi probleemidega, mis tulenevad sõidumeerikute muutmisest ja uutest manipuleerimise tehnikatest. Tõhusama kontrolli tagamiseks ja kogu liidus kontrolli läbiviimise meetodite ühtlustamise parandamiseks tuleks vastu võtta kontrolliametnike esmaja täienduskoolituse ühine metoodika.
- (21) Sõidumeerikute andmete salvestamine nagu ka asukoha andmete salvestamiseks, kaugside kasutamiseks ja intelligentsete transpordisüsteemide liidese kasutuselevõtuks uute tehnoloogialahenduste väljatöötamine hõlmab isikuandmete töötlemist. Seepärast kohaldatakse asjakohaseid liidu eeskirju, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 95/46/EÜ⁽²⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2002/58/EÜ⁽³⁾ sätestatud.
- (22) Ausa konkurentsi võimaldamiseks sõidumeerikuga seotud rakenduste arendamisel peaksid sõidumeerikutesse või sõidumeerikutest andmete edastamist puudutavad intellektuaalomandi õigused ja patendid olema kõikidele kasutustasuta kättesaadavad.
- (23) Vajaduse korral peaksid liikmesriigis kontrolliasutuste side ajal vahetatavad andmed vastama asjakohastele rahvusvahelistele standarditele, näiteks Euroopa Standardikomitee kehtestatud eriotstarbeliste lähitoimeseadmete suhtes kohaldatavatele standarditele.
- (24) Autoveo siseturul ausa konkurentsi tagamiseks ning juhtidele ja veoettevõtjatele selge märguande edastamiseks peaksid liikmesriigid kehtestama kooskõlas direktiivis 2006/22/EÜ määratletud rikkumiste kategooriatega tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad karistused, ilma et see piiraks subsidiaarsuse põhimõtte kohaldamist.
- (25) Liikmesriigid peaksid tagama, et sõidukite väljalimisel kontrolliks ei esine diskrimineerimist juhi rahvuse alusel ega tarbesõiduki registreerimise või kasutuselevõtmise riigi alusel.
- (26) Autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide selge, tõhusa, proportsionaalse ja ühetaolise rakendamise huvides peaksid liikmesriikide kontrolliasutused kohaldama eeskirju ühetaoliselt.
- (27) Iga liikmesriik peaks teavitama komisjoni kõikidest leidudest sõidumeerikute manipuleerimise seadmete kättesaadavuse või paigaldamisega seotud pettuse kohta, sealhulgas internetis pakutavate seadmete kohta, ning komisjon peaks neist leidudest teavitama kõiki teisi liikmesriike.
- (28) Komisjon peaks säilitama oma internetipõhise kasutajatoe, mille abil juhid, veoettevõtjad, kontrolliasutused ja tunnustatud paigaldajad, töökojad ja sõidukitootjad saavad tõstatada digitaalse sõidumeerikuga seotud küsimusi ja probleeme, sealhulgas seoses uut liiki manipuleerimise ja pettusega.

(¹) Komisjoni 13. jaanuari 2010. aasta soovitus 2010/19/EL turvalise elektroonilise andmevahetuse kohta liikmesriikide vahel, et kontrollida liikmesriikides väljaantavate juhikaartide kordumatust (ELT L 9, 14.1.2010, lk 10).

(²) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiiv 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31).

(³) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. juuli 2002. aasta direktiiv 2002/58/EÜ, milles käsitletakse isikuandmete töötlemist ja eraelu puutumatuse kaitset elektroonilise side sektoris (EÜT L 201, 31.7.2002, lk 37).

(29) AETRI kokkuleppe kohanduste tulemusena on digitaalsete sõidumeerikute kasutamine muudetud kohustuslikuks AETRI kokkuleppele allakirjutanud kolmandates riikides registreeritud sõidukite puhul. Kuna kõnealused riigid on otseselt mõjutatud sõidumeerikutele käesoleva määrusega kehtestatud muudatustest, peaks neil olema võimalus osaleda aruteludes, kus käsitletakse tehnilisi küsimusi, sealhulgas küsimusi seoses juhikaardi ja töökoja kaardi andmete vahetuse süsteemiga. Sellest tulenevalt tuleks luua sõidumeerikufoorum.

- (30) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused seoses sõidumeerikule esitatavate nõuetega ning sõidumeeriku kuvamis- ja hoiatamisfunktsioonidega ning tüübikinnitusega, samuti seoses üksikasjalike sätetega aruka sõidumeeriku kohta, töö käigus katsetamisel järgitavate menetluste ja kõnealuste katsetamiste seireks kasutatavate vormidega ning plommi eemaldamise põhjust esitava kirjaliku avalduse standardvormiga, seoses ühtsete menetluste ja tehniliste kirjeldustega elektrooniliste registre ühendamiseks ning kontrolliametnike esma- ja täiendusõppe sisu täpsustamise meetodikaga. Kõnealuseid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽¹⁾.
- (31) Käesoleva määruse kohaldamiseks vastu võetavad rakendusaktid, mis asendavad määruse (EMÜ) nr 3821/85 IB lisa sätteid, ning muud rakendusmeetmed peaksid olema vastu võetud 2. märtsiks 2016. Kui kõnealuseid rakendusakte ei ole mingil põhjusel õigeaegselt vastu võetud, tuleks vajalik järjepidevus tagada üleminekumeetmetega.
- (32) Käesolevas määruses osutatud rakendusakte ei tohiks komisjon vastu võtta juhul, kui käesolevas määruses nimetatud komitee ei esita arvamust komisjoni esitatud rakendusakti eelnõu kohta.
- (33) AETRI kokkuleppe kohaldamisel käsitatakse viiteid määrusele (EMÜ) nr 3821/85 viidetenähtena käesolevale määrusele. Liit kaalub asjakohaseid meetmeid, mis tuleb võtta Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjonis, et tagada vajalik ühtsus käesoleva määruse ning AETRI kokkuleppe vahel.
- (34) Euroopa Andmekaitseinspektoriga konsulteeriti vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 45/2001⁽²⁾ artikli 28 lõikele 2 ja ta esitas oma arvamuse 5. oktoobril 2011⁽³⁾.
- (35) Määrus (EMÜ) nr 3821/85 tuleks seetõttu kehtetuks tunnistada,

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2000. aasta määrus (EÜ) nr 45/2001 üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ühenduse institutsioonides ja asutustes ning selliste andmete vaba liikumise kohta (EÜT L 8, 12.1.2001, lk 1).

⁽³⁾ ELT C 37, 10.2.2012, lk 6.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

PÕHIMÕTTED, REGULEERIMISALA JA NÕUDED

Artikkel 1

Reguleerimise ja põhimõtted

1. Käesolevas määruses sätestatakse kohustused ja nõuded seoses autovedudel kasutatavate sõidumeerikute konstruktsiooni, paigaldamise, kasutamise, katsetamise ja kontrolliga, eesmärgiga kontrollida vastavust määrusele (EÜ) nr 561/2006, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2002/15/EÜ⁽⁴⁾ ja nõukogu direktiivile 92/6/EMÜ⁽⁵⁾.

Sõidumeerikute konstruktsioon, paigaldus, kasutamine ja katsetamine peavad vastama käesoleva määruse nõuetele.

2. Käesolevas määruses sätestatakse tingimused ja nõuded, mille alusel toimub sõidumeerikute poolt salvestatud, töödeldud või säilitatud teabe ja andmete, mis ei ole isikuandmed, kasutamine muul eesmärgil kui lõikes 1 osutatud õigusaktidele vastavuse kontrollimine.

Artikkel 2

Mõisted

1. Käesolevas määruses kasutatakse määruse (EÜ) nr 561/2006 artiklis 4 sätestatud mõisteid.

2. Lisaks lõikes 1 osutatud mõistetele kohaldatakse käesolevas määruses järgmisi mõisteid:

a) „sõidumeerik” – maanteeõidukitesse paigaldamiseks ette nähtud seadmed, mida kasutatakse kõnealuste sõidukite liikumist, sealhulgas kiirust, ja nende juhtide teatavat tööaega käsitlevate artikli 4 lõike 3 kohaste andmete automaatseks või poolautomaatseks kuvamiseks, salvestamiseks, väljatrukkimiseks, säilitamiseks ja esitamiseks;

b) „sõiduki seade” – sõidumeerik ilma liikumisanduri ja liikumisandurit ühendavate juhtmeteta. Sõiduki seade võib olla üksikseade või hõlmata sõidukisse paigutatud mitut seadet, kui need vastavad käesolevas määruses kehtestatud turvanõuetele; sõiduki seade koosneb muu hulgas keskseadmest, andmemälust, aja mõõtmise funktsioonist, kahest kiipkaardilüüdesest juhile ja kaasjuhile, printerist, kuvarist, pistikutest ning seadmetest kasutajasisendite sisestamiseks;

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT L 80, 23.3.2002, lk 35).

⁽⁵⁾ Nõukogu 10. veebruari 1992. aasta direktiiv 92/6/EMÜ teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirike paigaldamise ja kasutamise kohta ühenduses (EÜT L 57, 23.1.1992, lk 27).

- c) „liikumisandur” – sõidumeeriku osa, mis edastab sõiduki kiirust ja/või läbitud vahemaad kirjeldava signaali;
- d) „sõidumeerikukaart” – kiipkaart, mis on mõeldud sõidumeerikuga kasutamiseks ja mis võimaldab sõidumeerikul tuvastada kaardiomaniku rolli ning andmete ülekande ja säilitamise eesmärki;
- e) „salvestusleht” – registreeritud andmete vastuvõtmiseks ja säilitamiseks mõeldud leht, mis pannakse analoogsõidumeerikusse ja millele analoogsõidumeeriku märgistuseseadmed kannavad pidevalt salvestatavat teavet;
- f) „juhikaart” – liikmesriigi ametiasutuste poolt konkreetsele juhile väljastatud sõidumeerikukaart, mille abil on võimalik juhti tuvastada ja mis võimaldab juhi tegevuse andmete salvestamist;
- g) „analoogsõidumeerik” – sõidumeerik, milles kasutatakse salvestuslehte käesoleva määruse kohaselt;
- h) „digitaalne sõidumeerik” – sõidumeerik, milles kasutatakse sõidumeerikukaarti käesoleva määruse kohaselt;
- i) „kontrollikaart” – liikmesriigi ametiasutuste poolt riiklikule pädevale kontrolliasutusele väljastatud sõidumeerikukaart, mille abil on võimalik kontrolliorganit ning variandina kontrolliametnikku tuvastada ning mis võimaldab juurdepääsu mällu salvestatud andmetele, juhikaardi ja variandina töökojakaardi andmetele ning mis võimaldab neid lugeda, printida ja/või alla laadida;
- j) „ettevõtteleht” – sõidumeerikukaart, mille liikmesriigi ametiasutused väljastavad veoettevõtjatele, kellel on vaja käitada sõidukeid, millele on paigaldatud sõidumeerik, ning mis võimaldab tuvastada veoettevõtjat ning kuvada, alla laadida ja printida kõnealuse veoettevõtja lukustatud sõidumeerikusse salvestatud andmeid;
- k) „töökojakaart” – liikmesriigi ametiasutuste poolt kõnealuses liikmesriigis tunnustatud sõidumeerikute tootja, paigaldaja, sõiduki tootja või töökoja määratud töötajatele väljastatud sõidumeerikukaart, mis võimaldab tuvastada kaardiomanikku ja sõidumeerikute katsetamist, kalibreerimist, aktiveerimist ja/või sealt andmete allalaadimist;
- l) „aktiveerimine” – faas, kus töökojakaardi kasutamiseks sõidumeerik täielikult käivitub ning rakenduvad kõik funktsioonid, kaasa arvatud turvafunktsioonid;
- m) digitaalse sõidumeeriku „kalibreerimine” – töökojakaardi kasutamiseks andmemälusse salvestatavate sõiduki parameetrite, sealhulgas sõiduki töendavate andmete ja sõiduki omaduste ajakohastamine või kinnitamine;
- n) digitaalselt sõidumeerikult „andmete allalaadimine” – sõiduki seadme andmemällu või sõidumeeriku mälukaardile salvestatud andmefailide osaline või täielik kopeerimine koos digitaalse allkirjaga, tingimusel et selle protsessiga ei muudeta ega kustutata salvestatud andmeid;
- o) „sündmus” – digitaalse sõidumeeriku tuvastatud väärtalitus, mille põhjuseks võib olla pettusekatse;
- p) „viga” – digitaalse sõidumeeriku tuvastatud väärtalitus, mille põhjuseks võib olla seadme rike või tõrge;
- q) „paigaldamine” – sõidumeeriku paigaldamine sõidukisse;
- r) „kehtetu kaart” – kaart, millel on avastatud rike või mille esialgne autentimine ebaõnnestus või mille kehtivusaeg ei ole veel alanud või on juba lõppenud;
- s) „perioodiline kontroll” – toimingute kogum, mille eesmärk on kontrollida, kas sõidumeerik töötab nõuetekohaselt, kas selle seaded vastavad sõiduki parameetritele ning kas sõidumeeriku külge ei ole kinnitatud manipulatsiooniseadmeid;
- t) „remont” – liikumisanduri või sõiduki seadme remont, mille käigus tuleb see toiteallikast või muudest sõidumeeriku osadest lahti ühendada, või liikumisanduri või sõiduki seadme avamine;
- u) „tüübikinnitus” – protsess, mille käigus liikmesriik tõendab artikli 13 kohaselt, et turule lastud sõidumeerik, selle asjaomased osad või sõidumeeriku kaart vastavad käesoleva määruse nõuetele;
- v) „koostalitlusvõime” – süsteemide ja nende aluseks olevate äriprotsesside võime andmeid vahetada ning teavet jagada;
- w) „liides” – süsteemide vahel asuv seade, mille kaudu on võimalik süsteemide ühendamine ja vastastoime;
- x) „aja mõõtmine” – koordineeritud maailmaaja (UTC) kuupäeva ja kellaaja pidev digitaalne salvestamine;
- y) „aja korrigeerimine” – regulaarne hetkeaja automaatne korrigeerimine maksimaalselt ühe minuti võrra või kalibreerimise ajal toimuv korrigeerimine;

z) „avatud standard” – standardit kirjeldavas dokumendis sätestatud standard, mis on tasuta või sümboolse tasu eest kättesaadav ning mida on lubatud paljundada, levitada ja kasutada tasuta või sümboolse tasu eest.

Artikkel 3

Reguleerimisala

1. Sõidumeerikud paigaldatakse liikmesriigis registreeritud sõidukitesse, mida kasutatakse reisijate või kauba veoks maanteedel ja millele kohaldatakse määrust (EÜ) nr 561/2006, ning neid kasutatakse nimetatud sõidukites.

2. Liikmesriigid võivad kehtestada käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 osutatud sõidukitele.

3. Liikmesriigid võivad kehtestada käesoleva määruse kohaldamisel erandi sõidukitele, mida kasutatakse vedudel, mille osas on tehtud erand vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 14 lõikele 1.

Liikmesriigid võivad kehtestada käesoleva määruse kohaldamisel erandi sõidukitele, mida kasutatakse vedudel, mille osas on tehtud erand vastavalt määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 14 lõikele 2; nad peavad sellest viivitamatult komisjonile teada andma.

4. 15 aasta jooksul pärast seda, kui esmarestreeritud sõidukid peavad olema varustatud artiklites 8, 9 ja 10 sätestatud sõidumeerikuga, paigaldatakse selline sõidumeerik sõidukitele, mis on kasutuses väljaspool seda liikmesriiki, kus nad on registreeritud.

5. Riigisiseste vedude puhul võivad liikmesriigid nõuda sõidumeeriku paigaldamist ja selle kasutamist käesoleva määruse kohaselt mis tahes sõidukil, millele lõike 1 alusel sõidumeeriku paigaldamist ja kasutamist ei nõuta.

Artikkel 4

Nõuded ja salvestatavad andmed

1. Sõidumeerikud, sealhulgas väliskomponendid, sõidumeerikukaardid ja salvestuslehed peavad vastama rangetele tehnilistele ja muudele nõuetele, et võimaldada käesoleva määruse nõuetekohast rakendamist.

2. Sõidumeerik ja sõidumeerikukaardid peavad vastama järgmistele tingimustele.

Need peavad:

— salvestama juhi, juhi tegevuse ja sõidukiga seotud andmeid, mis on täpsed ja usaldusväärsed;

— olema kaitstud, et eelkõige tagada sõiduki seadmetelt ja liikumisanduritelt saadud salvestatud andmete terviklus ja päritolu;

— olema koostalitlusvõimelised erineva vanusega sõidukiseadmete ja sõidumeerikukaartidega;

— võimaldama tõhusalt kontrollida käesoleva määruse ja muude kohaldatavate õigusaktide nõuete järgimist;

— olema kasutajasõbralikud.

3. Digitaalne sõidumeerik peab salvestama järgmised andmed:

a) läbitud vahemaa ja sõiduki kiirus;

b) mõõdetud ajavahemik;

c) artikli 8 lõikes 1 nimetatud punktide asukoht;

d) juhi isik;

e) juhi tegevus;

f) kontrolli, kalibreerimise ja sõidumeeriku remondi andmed, sealhulgas töökoja määratlus;

g) sündmused ja vead.

4. Analoogsõidumeerik peab salvestama vähemalt lõike 3 punktides a, b ja e nimetatud andmed.

5. Juurdepääsu sõidumeerikus ja sõidumeerikukaardil salvestatud andmetele võib igal ajal anda:

a) pädevatele kontrolliasutustele;

b) asjaomasele veoettevõtjale, et ta saaks täita oma seaduslikke kohustusi, eriti artiklites 32 ja 33 sätestatud kohustusi.

6. Andmete allalaadimine toimub veoettevõtjate ja juhtide jaoks minimaalse viivitusega.

7. Sõidumeerikuga salvestatud andmed, mida on võimalik sõidumeerikust kas juhtmevabalt või elektrooniliselt väljastada või sinna sisestada, peavad olema avalikult kättesaadavate protokollide vormis vastavalt avatud standardite määratlusele.

8. Tagamaks sõidumeeriku ja sõidumeerikukaartide vastavust käesoleva määruse ja eelkõige käesoleva artikli põhimõtetele ja nõuetele, võtab komisjon rakendusaktidega vastu üksikasjalikud sätted käesoleva artikli ühetaoliseks kohaldamiseks, eelkõige sätted, milles nähakse ette tehnilised vahendid kõnealuste nõuete täitmiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

9. Lõikes 8 osutatud üksikasjalikud sätted põhinevad asjakohasel juhul standarditel ning tagavad erineva vanusega sõiduki-seadmete ja kõikide sõidumeerikukaartide koostalitlusvõime ning ühilduvuse.

Artikkel 5

Digitaalse sõidumeeriku funktsioonid

Digitaalne sõidumeerik peab tagama järgmised funktsioonid:

- kiiruse ja teepikkuse mõõtmine;
- juhi tegevuse ja juhtimisstaatuse seire;
- sõidumeeriku kaardi sisestamise ja väljavõtmise seire;
- juhtide käsitsi tehtud sissekannete salvestamine;
- kalibreerimine;
- artikli 8 lõikes 1 osutatud asukohtade automaatne salvestamine;
- kontrollitegevuse seire;
- sündmuste ja vigade tuvastamine ja salvestamine;
- andmemälust lugemine ning andmete registreerimine ja säilitamine mälus;
- lugemine sõidumeerikukaartidelt ning registreerimine ja salvestamine sõidumeerikukaartidele;
- andmete kuvamine, printimine ja andmete allalaadimine välisseadmetesse ning hoiatusfunktsioon;
- aja korrigeerimine ja mõõtmine;
- kaugside;
- ettevõtetelukkude haldamine;

— sisseehitatud ja enesekontrollitised.

Artikkel 6

Andmete kuvamine ja hoiatusfunktsioon

1. Digitaalses sõidumeerikus ja sõidumeerikukaardil olevad andmed sõiduki, juhi ja kaasjuhi tegevuse kohta kuvatakse selgelt, ühemõtteliselt ja ergonoomiliselt.

2. Kuvatakse järgmine teave:

- a) aeg;
- b) tegevuse liik;
- c) juhi tegevus:
 - kui juhi hetketegevus on juhtimine, siis juhi jooksev pidev juhtimisaeg ja jooksev kumulatiivne vaheaeg;
 - kui juhi hetketegevus on valmisolek / muu töö / puhkus või vaheaeg, siis tegevuse jooksev kestus (alates selle valimisajast) ja jooksev kumulatiivne vaheaeg;
- d) hoiatustega seotud andmed;
- e) menüüpääsuga seotud andmed.

Kuvada võib lisateavet, eeldusel et see on selgesti eristatav käesolevas lõikes esitatud nõutavast teabest.

3. Digitaalne sõidumeerik hoiatab juhti mis tahes sündmuse ja/või vea korral ning enne maksimaalse lubatud pideva juhtimisaja täitumist ja selle aja täitumisel, et hõlbustada asjaomaste õigusaktide nõuetekohast järgimist.

4. Hoiatused on nähtavad ja võivad olla lisaks kuuldavad. Hoiatus kestab vähemalt 30 sekundit, kui kasutaja ei ole sellele sõidumeeriku mis tahes klahvile vajutades reageerinud. Hoiatuse põhjus kuvatakse ja see jääb nähtavaks, kuni kasutaja on sellele reageerinud, kasutades sõidumeeriku eriklahvi või -käsku.

5. Tagamaks sõidumeeriku vastavust käesoleva artikli nõuetele kuvamise ja hoiatamise osas, võtab komisjon rakendusaktidega vastu üksikasjalikud sätted käesoleva artikli ühetaoliseks kohaldamiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 7

Andmekaitse

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva määruse kontekstis töödeldakse isikuandmeid ainult käesoleva määruse ning määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuete järgimise kontrollimiseks kooskõlas direktiividega 95/46/EÜ ja 2002/58/EÜ ning direktiivi 95/46/EÜ artiklis 28 osutatud järelevalveasutuse järelevalve all.

2. Liikmesriigid tagavad eelkõige selle, et isikuandmeid kaitsakse muu kasutuse kui ainult rangelt käesoleva määrusega ja määrusega (EÜ) nr 561/2006 seotud kasutuse eest kooskõlas lõikega 1 seoses:

— asukohaandmete salvestamiseks ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi kasutamiseks, nagu on osutatud artiklis 8;

— kontrollimiseks kaugside kasutamisega, nagu on osutatud artiklis 9;

— liidesega sõidumeerikute kasutamisega, nagu on osutatud artiklis 10;

— juhikaartide andmete elektroonilise vahetamisega, nagu on osutatud artiklis 31, ja eelkõige selliste andmete piiriülese vahetamisega kolmandate riikidega;

— veoettevõtjatepoolse registripidamisega, nagu on osutatud artiklis 33.

3. Digitaalne sõidumeerik projekteeritakse isikuandmete kaitset tagaval viisil. Töödeldakse ainult käesoleva määruse eesmärgil vajalikke andmeid.

4. Sõidukite omanikud, veoettevõtjad ja teised asjaomased isikud järgivad asjakohasel juhul asjaomaseid isikuandmete kaitse sätteid.

II PEATÜKK

ARUKAS SÕIDUMEERIK

Artikkel 8

Sõiduki asukoha salvestamine igapäevase tööaja konkreetses punktides

1. Selleks et hõlbustada asjakohastele õigusaktidele vastavuse kontrollimist, salvestatakse sõiduki asukoht automaatselt järgmistes punktides või nende punktidele lähimas punktis, kus satelliitsignaali on kättesaadav:

— igapäevase tööaja alguspunkt;

— iga kolme tunni summeeritud juhtimisaja möödumine;

— igapäevase tööaja lõpp-punkt.

Sel eesmärgil paigaldatakse esmakordselt registreeritud sõidukitele 36 kuu möödumisel artiklis 11 osutatud üksikasjalike sätete jõustumisest satelliitnavigatsioonisüsteemil põhineva positsioneerimisteenusega ühendatud sõidumeerikud.

2. Lõikes 1 osutatud sõidumeerikute ühendamisel satelliitnavigatsioonisüsteemil põhineva positsioneerimisteenusega kasutatakse ainult selliseid teenuse ühendusi, mis kasutavad positsioneerimisteenust tasuta. Võimaluse korral ei registreerita sõidumeerikus püsivalt asukoha andmeid muul viisil kui geograafiliste koordinaatidena, mis määravad kindlaks lõikes 1 osutatud punkte. Asukoha andmed, mida on vaja ajutiselt registreerida lõikes 1 osutatud punktide automaatselt salvestamiseks või liikumisanduri tuvastamiseks, ei ole juurdepäätavad ühelegi kasutajale ja need kustutatakse automaatselt, kui need ei ole enam nimetatud eesmärgil vajalikud.

Artikkel 9

Võimaliku manipuleerimise või väärkasutuse varajane avastamine kaugside teel

1. Pädevate kontrolliasutuste tehtavate sihivõrkade teeäärsete kontrollide lihtsustamiseks peavad esmakordselt registreeritud sõidukitesse 36 kuu möödumisel artiklis 11 osutatud üksikasjalike sätete jõustumisest paigaldatavad sõidumeerikud võimaldama sõiduki liikumise ajal sidet kõnealuste ametiasutustega.

2. 15 aasta jooksul pärast seda, kui esmaregistreeritud sõidukid peavad olema varustatud sõidumeerikuga käesoleva artikli ning artiklite 8 ja 10 kohaselt, varustavad liikmesriigid oma kontrolliasutused vajalikus ulatuses varajase avastamise kaugsideandmetega, mis on vajalikud käesolevas artiklis osutatud andmevahetuse võimaldamiseks, võttes arvesse liikmesriikide konkreetseid jõustamisnõudeid ja strateegiaid. Kuni selle ajani võivad liikmesriigid ise otsustada, kas varustada oma kontrolliasutused sellise varajase avastamise kaugsideandmetega.

3. Lõikes 1 osutatud side luuakse sõidumeerikuga ainult juhul, kui kontrolliasutuse seadmed seda nõuavad. Side peab andmete tervikluse ning salvestus- ja kontrolliseadmete autentimise tagamiseks olema turvaline. Edastatud andmetele on juurdepääs vaid määruse (EÜ) nr 561/2006 ja käesoleva määruse rikkumisi kontrollima volitatud kontrolliasutustel ning töökodadel, kui see on vajalik sõidumeerikute nõuetekohase toimimise kontrollimiseks.

4. Side ajal vahetatavad andmed on piiratud ainult andmetega, mis on vajalikud sihivõrkade teeäärsete kontrollide tegemiseks sõidumeeriku manipuleerimise või väärkasutuse kahtlusega sõidukitele. Sellisteks andmeteks on järgmised sõidumeerikuga salvestatud sündmused või andmed:

— viimane turvarikkumise katse;

- pikim voolukatkestus;
- anduririke;
- viga liikumisandmetes;
- vastuolu sõiduki liikumisandmetes;
- sõitmine ilma kehtiva kaardita;
- kaardi sisestamine sõidu ajal;
- ajaandmete muutmine;
- kalibreerimise tulemused, sealhulgas kahe viimase kalibreerimise kuupäevad;
- sõiduki registreerimisnumber;
- sõidumeerikuga salvestatud kiirus.

5. Vahetatud andmeid kasutatakse ainult selleks, et kontrollida vastavust käesolevale määrusele. Andmeid ei edastata muudele üksustele kui juhtimis- ja puhkeaegu kontrollivatele asutustele ja, käimasoleva kohtumenetluse raames, õigusasutustele.

6. Kontrolliasutused võivad andmeid säilitada ainult teeäärse kontrolli kestuse ajaks ning need kustutatakse hiljemalt kolm tundi pärast side lõppu, välja arvatud juhul, kui andmed osutavad sõidumeeriku võimalikule manipuleerimisele või väärkasutusele. Kui vahetult järgneva teeäärse kontrolli käigus manipuleerimine või väärkasutus kinnitamist ei leia, kustutatakse edastatud andmed.

7. Sõidukit käitav veoettevõtja peab teavitama juhti, et sõidumeeriku võimaliku manipuleerimise või väärkasutuse varajane avastamine on võimalik kaugside teel.

8. Ühelgi juhul ei tohi käesolevas artiklis kirjeldatud kaugside teel toimuva varajase avastamisega kaasneda juhi või veoettevõtja automaatset trahvimist või karistamist. Pädev kontrolliasutus võib otsustada vahetatud andmete alusel sõidukit ja sõidumeerikut kontrollida. Kaugside tulemus ei takista kontrolliasutusi teostamast juhuslikke teeäärseid kontrole, mis põhinevad direktiivi 2006/22/EÜ artiklis 9 sätestatud riskiastme hindamise süsteemil.

Artikkel 10

Intelligentsete transpordisüsteemide liides

Esmakordselt registreeritud sõidukitesse 36 kuu möödumisel artiklis 11 osutatud üksikasjalike sätete jõustumisest

paigaldatavad sõidumeerikud võivad olla varustatud standarditud liidesega, mis võimaldab välisel seadmel kasutada sõidumeerikuga salvestatud või esitatud andmeid toimimisrežiimil, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) liides ei mõjuta sõidumeeriku andmete õigsust ja terviklust;
- b) liides on kooskõlas artikli 11 üksikasjalike sätetega;
- c) liidesega ühendatud väline seade saab juurdepääsu isikuandmetele, sealhulgas positsioneerimisandmetele alles pärast seda, kui juht, kellega need andmed on seotud, annab selleks kontrollitava nõusoleku.

Artikkel 11

Üksikasjalikud sätted aruka sõidumeeriku kohta

Tagamaks sõidumeeriku vastavust käesolevas määruses sätestatud põhimõtetele ja nõuetele, võtab komisjon rakendusaktidega vastu üksikasjalikud sätted artiklite 8, 9 ja 10 ühetaoliseks kohaldamiseks, välja arvatud sellised sätted, mis näeksid ette sõidumeerikutega lisaandmete salvestamist. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Esimeses lõigus osutatud üksikasjalikes sätetes:

- a) esitatakse seoses käesolevas peatükis osutatud aruka sõidumeeriku funktsioonide täitmisega vajalikud nõuded artiklites 8 ja 9 nimetatud satelliitpositsioonimisteenusega ja kaugside tehnoloogiaga sõidumeeriku jaoks saadud andmete turvalisuse, õigsuse ja usaldusväärsuse tagamiseks;
- b) täpsustatakse tingimused ja nõuded artiklites 8 ja 9 nimetatud satelliitpositsioonimisteenusele ja kaugside tehnoloogiale, nii juhuks, kui see asub väljaspool sõidumeerikut, kui ka juhuks, kui see asub sõidumeeriku sees, ja kui see asub väljaspool, siis täpsustatakse tingimused satelliitpositsioonimissignaali kasutamiseks teise liikumisandurina;
- c) täpsustatakse vajalikud standardid artiklis 10 nimetatud liidese jaoks. Sellised standardid võivad hõlmata sätet, mis käsitleb juurdepääsuõiguste jaotamist juhtidele, töökodadele ja veoettevõtjatele, ning sõidumeerikuga salvestatud andmete kontrolli rolle, mis põhineb liidese jaoks määratletud autentimis-/autoriseerimismehhanismil, näiteks sertifikaati iga juurdepääsuasandi jaoks, ja juhul kui see on tehniliselt teostatav.

III PEATÜKK

TÜÜBIKINNITUS

Artikkel 12

Rakendused

1. Tootjad või nende esindajad esitavad sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüüvikinnituse taotluse igas liikmesriigis selleks määratud tüüvikinnitusasutustele.

2. Hiljemalt 2. märtsiks 2015 annavad liikmesriigid komisjonile teada lõikes 1 osutatud määratud asutuste nimed ja kontaktandmed ning vajaduse korral esitavad edaspidi ajakohastatud andmed. Komisjon avaldab määratud tüüvikinnitusasutuste loetelu oma veebisaidil ja ajakohastab seda.

3. Tüüvikinnituse taotlusele lisatakse kohased kirjeldused, kaasa arvatud vajalik teave plommide kohta, ning sertifikaadi turvalisuse, funktsionaalsuse ja koostalitlusvõime kohta. Turvasertifikaadi väljastab komisjoni määratud tunnustatud sertifitseerimisasutus.

Funktsionaalsuse sertifikaadi annab tootjale tüüvikinnitusasutus.

Koostalitlusvõime sertifikaadi annab komisjoni alluvuses ja vastutusalas olev laboratoorium.

4. Sõidumeeriku, selle asjaomaste komponentide ja sõidumeerikukaardi puhul tõendatakse:

a) turvasertifikaadiga sõiduki seadme, sõidumeerikukaardi, liikumisanduri ning, kui GNSS ei ole sõiduki seadmesse integreeritud, sõiduki seadme ja GNSS-vastuvõtja vahelise ühenduse:

i) vastavust turbe-eesmärkidele;

ii) järgmiste turbefunktsioonide täitmist: identimine ja autentimine, autoriseerimine, konfidentsiaalsus, aruandlus, terviklus, audit, õigsus ja teenuse usaldusväärus;

b) funktsionaalsuse sertifikaadiga, et katsetatud toode vastab nõuetele seoses funktsioonide, keskkonnavalaste omaduste, elektromagnetilise ühilduvuse omaduste ja füüsiliste nõuetega ning muudele kohaldatavatele standarditele;

c) koostalitlusvõime sertifikaadiga, et katsetatud toode on täielikult koostalitlusvõimeline vastavate sõidumeeriku või sõidumeerikukaardi mudelitega.

5. Igast muudatusest sõidumeeriku tark- või riistvaras või nende valmistamiseks kasutatavates materjalides tuleb enne juurutamist teatada asutusele, kes andis seadme tüüvikinnituse. Asutus kinnitab tootjale tüüvikinnituse laiendamise või võib nõuda asjaomase funktsionaalsuse sertifikaadi, turva- ja/või koostalitlusvõime sertifikaadi ajakohastamist või kinnitamist.

6. Mis tahes ühe sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübi kohta ei tohi esitada taotlust rohkem kui ühes liikmesriigis.

7. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjalikud sätted käesoleva artikli ühetaoliseks rakendamiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 13

Tüüvikinnituse andmine

Liikmesriik annab tüüvikinnituse mis tahes sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübile, mis vastab artiklites 4 ja 11 sätestatud nõuetele, kui liikmesriik saab kontrollida, et tootismudelid vastavad kinnitatud tüübile.

Kinnitatud mudeli muudatuste või lisanduste puhul vaatab lisatüüvikinnituse taotlused läbi liikmesriik, kes andis välja algse tüüvikinnituse.

Artikkel 14

Tüüvikinnitusmärk

Liikmesriik väljastab taotlejale eelnevalt kindlaksmääratud mudelile vastava tüüvikinnitusmärgi sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi igale tüübile, mille ta artikli 13 ja II lisa alusel kinnitab. Kõnealused mudelid võtab komisjon rakendusaktidega vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 15

Kinnitamine või keeldumine

Pädevad asutused liikmesriigis, kus tüüvikinnituse taotlus on esitatud, saavad iga kinnitatava sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübi kohta teiste liikmesriikide ametiasutustele ühe kuu jooksul tüüvikinnitustunnistuse, millega on kaasas asjakohaste tehniliste kirjelduste koopiad, kaasa arvatud plommide kohta. Kui pädevad asutused tüüvikinnituse taotlust ei rahulda, siis annavad nad teiste liikmesriikide ametiasutustele teada, et kinnitamisest on keeldutud, ning edastavad oma otsuse põhjendused.

*Artikkel 16***Seadmete vastavus tüübikinnitusele**

1. Kui artikli 13 kohaselt tüübikinnituse andnud liikmesriik leiab, et tema väljastatud tüübikinnitusmärki kandev sõiduki seade, liikumisandur, salvestusleht või sõidumeerik ei vasta tema kinnitatud tüübile, võtab ta vajalikud meetmed tagamaks, et tootmismudelid vastaksid kinnitatud tüübile. Võetud meetmed võivad vajaduse korral kaasa tuua tüübikinnituse tühistamise.

2. Tüübikinnituse andnud liikmesriik tühistab tüübikinnituse, kui tüübikinnituse saanud sõiduki seade, liikumisandur, salvestusleht või sõidumeerik ei vasta käesolevale määrusele või kui selle kasutamise käigus avaldub mis tahes üldine defekt, mille tõttu ei ole võimalik seda kavandatud eesmärgil kasutada.

3. Kui tüübikinnituse andnud liikmesriik on saanud teiselt liikmesriigilt lõikes 1 või 2 osutatud juhtumi kohta teatise, võtab ta pärast konsulteerimist teatise esitanud liikmesriigiga nendes lõigetes sätestatud meetmeid, võttes arvesse lõikes 5 sätestatud.

4. Lõikes 2 märgitud juhtumi tuvastanud liikmesriik võib keelata sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe või sõidumeeriku turuleviimise ja kasutuselevõtu kuni täiendava teatamiseni. Sama kehtib lõikes 1 osutatud juhtumite puhul seoses ELi esmataatlusest vabastatud sõiduki seadmete, liikumisandurite, salvestuslehtede või sõidumeerikutega, kui valmistaja pärast nõuetekohast hoiatust ei vii neid vastavusse kinnitatud mudeliga või käesoleva määruse nõuetega.

Igal juhul teatavad liikmesriikide pädevad asutused üksteisele ja komisjonile ühe kuu jooksul mis tahes tüübikinnituse tühistamisest või muudest lõike 1, 2 või 3 alusel võetud meetmetest ning esitavad kohased põhjendused.

5. Kui tüübikinnituse andnud liikmesriik vaidlustab lõikes 1 või 2 osutatud juhtumid, millest talle on teatatud, peavad asjaomased liikmesriigid püüdma vaidluse lahendada ning teavitama olukorrast komisjoni.

Kui liikmesriigid ei ole nelja kuu jooksul alates lõikes 3 osutatud teatise esitamisest jõudnud kokkuleppele, võtab komisjon, olles konsulteerinud kõigi liikmesriikide ekspertidega ja kaalunud kõiki asjaomaseid tegureid, näiteks majanduslikke ja tehnilisi, kuue kuu jooksul kõnealuse neljakuulise ajavahemiku möödumisest vastu otsuse, mis edastatakse asjaomastele ja samal ajal ka teistele liikmesriikidele. Komisjon määrab iga juhtumi puhul oma otsuse rakendamise tähtaja.

*Artikkel 17***Salvestuslehtede kinnitamine**

1. Salvestuslehe mudeli tüübikinnitustaotluse esitaja näitab oma taotluse vormil ära, millist tüüpi analoogsõidumeerikutes on kõnealune salvestusleht kasutamiseks mõeldud, ning esitab salvestuslehe katsetamiseks sobivat tüüpi sõidumeerikud.

2. Iga liikmesriigi pädevad asutused näitavad salvestuslehe mudeli tüübikinnitustunnistel ära, millist tüüpi analoogsõidumeerikutel seda salvestuslehe mudelit võib kasutada.

*Artikkel 18***Keeldumisotsuste põhjendus**

Kõik käesoleva määruse alusel tehtud otsused sõiduki seadme, liikumisanduri, salvestuslehe mudeli või sõidumeerikukaardi tüübikinnitusest keeldumise või selle tühistamise kohta peavad sisaldama üksikasjalikke põhjendusi keeldumise või tühistamise aluste kohta. Sellisest otsusest teatatakse asjaomasele isikule ning samal ajal teavitatakse teda õiguskaitsevahenditest, mida ta asjaomase liikmesriigi õiguse alusel kasutada saab, ning selliste õiguskaitsevahendite kasutamise tähtaegadest.

*Artikkel 19***Tüübikinnitusega sõidumeerikute tunnustamine**

Liikmesriigid ei tohi ühegi sõidumeerikuga varustatud sõiduki registreerimisest keelduda ega keelata sõiduki kasutuselevõtmist või kasutamist põhjustel, et sõidukile on paigaldatud nimetatud seade, kui seadmed kannavad artiklis 14 osutatud tüübikinnitusmärki ning artikli 22 lõikes 4 osutatud paigaldustahvlit.

*Artikkel 20***Turvalisus**

1. Tootjad projekteerivad, testivad ja kontrollivad sõiduki seadmeid, liikumisandureid ja sõidumeerikukaarte, mis on tootmisse võetud, et leida toote olemusliku vältel tekkivaid nõrku kohti ning takistada või leevendada nende võimalikku ärakasutamist. Testimise sageduse kehtestab tüübikinnitustunnistuse välja andnud liikmesriik, kuid testimine peab toimuma vähemalt iga kahe aasta tagant.

2. Sel eesmärgil esitavad tootjad vajalikud dokumendid artikli 12 lõikes 3 osutatud sertifitseerimisasutusele nõrkade kohtade analüüsi tegemiseks.

3. Lõike 1 kohaldamisel teeb artikli 12 lõikes 3 osutatud sertifitseerimisasutus sõiduki seadmete, liikumisandurite ja sõidumeerikukaartide ligipääsetavuse katsed eesmärgiga veenduda selles, et teadaolevaid nõrku kohti ei saa avalikkusele kättesaadavat teavet omavad isikud ära kasutada.

4. Kui lõikes 1 osutatud katsete käigus avastatakse süsteemi elementide (sõiduki seadmete, liikumisandurite ja sõidumeeriku-kaartide) nõrgad kohad, ei või selliseid elemente turule viia. Kui lõikes 3 nimetatud katsetel tuvastatakse juba turul olevate elementide nõrgad kohad, teavitab tootja või sertifitseerimis-asutus tüübikinnituse andnud liikmesriigi pädevaid asutusi. Nimetatud pädevad asutused võtavad kõik vajalikud meetmed tagamaks, et probleem lahendatakse, eelkõige tootja poolt, ning teavitavad viivitamatult komisjoni avastatud nõrkadest kohtadest ja kavandatud või võetud meetmetest, sealhulgas vajaduse korral tüübikinnituse tühistamisest artikli 16 lõike 2 kohaselt.

Artikkel 21

Katsed töö käigus

1. Liikmesriigid võivad lubada selliste sõidumeerikute töö käigus katsetamist, millel veel tüübikinnitust ei ole. Liikmesriigid tunnustavad vastastikku töö käigus katsetamiseks antud lubasid.

2. Töö käigus katsetamisel osalevad juhid ja veotetevõtjad vastavad määruse (EÜ) nr 561/2006 nõuetele. Kõnealuse vastavuse tõendamiseks järgivad juhid käesoleva määruse artikli 35 lõikes 2 sätestatud menetlust.

3. Komisjon võib vastu võtta rakendusakte töö käigus katsetamisel järgitavate menetluste ja kõnealuste katsetamiste seireks kasutatavate vormide kehtestamiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrolli-menetlusega.

IV PEATÜKK

PAIGALDAMINE JA KONTROLL

Artikkel 22

Paigaldamine ja remont

1. Sõidumeerikuid võivad paigaldada või remontida ainult selleks otstarbeks kooskõlas artikliga 24 liikmesriigi pädeva asutuse kinnituse saanud paigaldajad, töökojad või sõidukitootjad.

2. Tunnustatud paigaldajad, töökojad või sõidukitootjad paigaldavad kooskõlas artiklis 15 osutatud tüübikinnitustunnistuses esitatud kirjeldusega sõidumeerikule plommid pärast selle korrahase toimimise kontrollimist ning eelkõige viisil, mis tagab, et ükski manipuleerimiseseade ei saa salvestatud andmeid kohandada ega muuta.

3. Tunnustatud paigaldaja, töökoda või sõidukitootja paneb paigaldatavale plommile erimärgi ning lisaks sellele sisestab digitaalsete sõidumeerikute puhul autentimiskontrolli tegemise elektroonilised turvaandmed. Liikmesriikide pädevad asutused edastavad komisjonile kasutatavate märkide ja elektrooniliste

turvaandmete registri ning vajaliku teabe kasutatavate elektrooniliste turvaandmete kohta. Komisjon võimaldab liikmesriikidele taotluse alusel juurdepääsu sellisele teabele.

4. Tõendamaks sõidumeeriku paigaldamist käesoleva määruse nõuete kohaselt, lisatakse paigaldustahvel, mis on selgelt nähtav ja millele on kerge juurde pääseda.

5. Sõidumeeriku osadele paigaldatakse plomm, mis vastab tüübikinnitustunnistusele. Sõidumeeriku ühendustele, mida on lihtne tahtlikult rikkuda, sealhulgas liikumisanduri ja käigukasti vahelisele ühendusele, ja asjakohasel juhul paigaldustahvile, paigaldatakse plomm.

Plomm eemaldatakse ainult:

- pädevate asutuste artikli 24 kohaselt tunnustatud paigaldajate või töökodade poolt sõidumeeriku remondi, hoolduse või ümberkalibreerimise eesmärgil, või asjakohase koolitusega ja vajaduse korral volitatud kontrolliametnike poolt kontrollimise eesmärgil;

- plommi mõjutava sõiduki remondi või muutmise eesmärgil. Sellistel juhtudel hoitakse sõidukis kirjalikku teatist, milles on esitatud plommi eemaldamise kuupäev, kellaag ja põhjus. Komisjon töötab rakendusaktide abil välja kirjaliku avalduse standardvormi.

Kõikidel juhtudel asendab tunnustatud paigaldaja või töökoda plommi viivitamata ja hiljemalt seitsme päeva jooksul pärast selle eemaldamist.

Enne plommi asendamist kontrollib ja kalibreerib sõidumeerikut tunnustatud töökoda.

Artikkel 23

Sõidumeerikute kontroll

1. Tunnustatud töökojad kontrollivad sõidumeerikuid regulaarselt. Regulaarsed kontrollid tehakse vähemalt iga kahe aasta tagant.

2. Lõikes 1 osutatud kontrollide käigus tuleb vähemalt kontrollida järgmist:

- sõidumeerik on õigesti paigaldatud ja sõiduki jaoks sobiv;

- sõidumeerik on töökorras;

- sõidumeerikul on tüübikinnitusmärk;

- paigaldustahvel on kinnitatud;

- kõik plommid on terved ja kehtivad;
- sõidumeeriku külge ei ole kinnitatud manipulatsiooniseadmeid ja puuduvad selliste seadmete kasutamise jäljed;
- rehvi suurus ja rehvide tegelik übermõõt.

3. Töökojad koostavad kontrolliaruande juhul, kui tuleb parandada sõidumeeriku toimimise ebakõlasid, kas perioodilise kontrolli või riikliku pädeva asutuse erinõudmisel tehtud kontrolli tulemusena. Nad koostavad loetelu kõikidest kontrolliaruannetest.

4. Kontrolliaruandeid säilitatakse vähemalt kahe aasta jooksul aruande koostamise kuupäevast. Liikmesriigid otsustavad, kas kontrolliaruandeid säilitatakse või saadetakse need nimetatud ajavahemiku jooksul pädevale asutusele. Juhul, kui töökoda säilitab kontrolliaruandeid, esitab töökoda pädeva asutuse taotluse korral kõnealuse ajavahemiku vältel tehtud kontrollide ja kalibreerimiste aruanded.

Artikkel 24

Paigaldajate, töökodade ja sõidukitootjate tunnustamine

1. Liikmesriigid tunnustavad, kontrollivad regulaarselt ja sertifitseerivad sõidumeerikute paigaldamisi, ülevaatusi, katselisi kontrole ja remonditöid tegevaid paigaldajaid, töökodasid ja sõidukitootjaid.

2. Liikmesriigid tagavad, et paigaldajad, töökojad ja sõidukitootjad on pädevad ja usaldusväärsed. Sel eesmärgil kehtestavad ja avaldavad nad selgelt kõik riiklikud menetlused ning tagavad, et on täidetud järgmised miinimumkriteeriumid:

- a) töötajatel on kohane kooolitus;
- b) asjakohaste katsete tegemiseks ja ülesannete täitmiseks vajalikud seadmed on saadaval;
- c) paigaldajatel, töökodadel ja sõidukitootjatel on hea maine.

3. Paigaldajate või töökodade auditid tehakse järgmiselt:

- a) tunnustatud paigaldajate või töökodade sõidumeeriku käsitlemisel kasutatavaid meetodeid auditeeritakse vähemalt iga kahe aasta järel. Audit keskendub eelkõige võetud turvameetmetele ning töökojakaartide käsitlemisele. Liikmesriigid võivad selliseid auditeid läbi viia kohal viibimata;

- b) samuti korraldatakse tunnustatud paigaldajate või töökodade etteteatamata tehnilisi auditeid, et kontrollida tehtavaid kalibreerimisi, kontrole ja paigaldusi. Kõnealused auditid hõlmavad aastas vähemalt 10 % tunnustatud paigaldajatest ja töökodadest.

4. Liikmesriigid ja nende pädevad asutused võtavad kohaseid meetmeid paigaldajate või töökodade ning veotlevõtjate vahelise huvide konflikti tekke vältimiseks. Eelkõige võetakse huvide konflikti tõsise ohu korral konkreetsed lisameetmed tagamaks, et paigaldaja või töökoda vastab käesolevale määrusele.

5. Liikmesriikide pädevad asutused edastavad (võimaluse korral elektrooniliselt) komisjonile tunnustatud paigaldajate ja töökodade ning nendele väljastatud kaartide loetelud. Komisjon avaldab loetelud oma veebisaidil.

6. Liikmesriikide pädevad asutused tühistavad kas ajutiselt või jäädavalt nende paigaldajate, töökodade ja sõidukitootjate tunnustuse, kes ei täida oma kohustusi käesoleva määruse alusel.

Artikkel 25

Töökojakaardid

1. Töökojakaartide kehtivusaeg ei ole pikem kui üks aasta. Töökojakaardi pikendamisel tagab pädev asutus, et paigaldaja, töökoda või sõidukitootja vastab artikli 24 lõikes 2 loetletud kriteeriumidele.

2. Pädev asutus pikendab töökojakaardi 15 tööpäeva jooksul alates sellekohase kehtiva taotluse ja kõigi vajalike dokumentide laekumisest. Kui töökojakaart on viga saanud, selle kasutamisel tekib tõrge, see kaob või varastatakse, siis väljastab pädev asutus asenduskaardi viie tööpäeva jooksul vastavasisulise üksikasjaliku taotluse laekumisest. Pädevad asutused peavad kadunud, varastatud või defektsete kaartide registrit.

3. Kui liikmesriik tühistab paigaldaja, töökoja või sõidukitootja tunnustuse, nagu on sätestatud artiklis 24, siis tühistab ta samuti sellele väljastatud töökojakaardid.

4. Liikmesriik võtab kõik meetmed, mis on vajalikud tunnustatud paigaldajatele, töökodadele ja sõidukitootjatele jagatud töökojakaartide võltsimise takistamiseks.

V PEATÜKK

JUHIKAARDID

Artikkel 26

Juhikaartide väljastamine

1. Juhikaart väljastatakse, kui juht esitab taotluse oma tavapärase elukoha liikmesriigi pädevale asutusele. See väljastatakse ühe kuu jooksul taotluse ja kõigi vajalike dokumentide laekumisest pädevale asutusele.

2. Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab „tavapärase elukoht” kohta, kus isik vähemalt 185 päeva kalendriaastast tulenevalt isiklikest või ametialastest sidemetest tavapäraselt elab, või kui isikul ametialased sidemed puuduvad, siis tulenevalt isiklikest sidemetest, mis näitavad tihedaid sidemeid kõnealuse isiku ja tema elukoha vahel.

Sellise isiku tavapäraseks elukohaks, kelle ametialased sidemed on isiklikest sidemetest erinevas kohas ja kes sellest tulenevalt elab erinevates kohtades, mis asuvad kahes või enamas liikmesriigis, peetakse tema isiklike sidemete kohta, kui kõnealune isik sinna regulaarselt tagasi pöördub. Kõnealust viimast tingimust ei ole vaja kohaldada, kui isik elab liikmesriigis tähtajalise ülesande täitmiseks.

3. Juhid esitavad tõendusmaterjali oma tavapärase elukoha kohta, näiteks oma isikutunnistuse või mis tahes muu kehtiva dokumendi. Juhikaardi väljastanud liikmesriigi pädevad asutused võivad nõuda mis tahes täiendavat teavet või tõendusmaterjali, kui nad kahtlevad tavapärase elukoha kinnituse kehtivuses või soovivad teha teatavat erikontrolli.

4. Nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel võivad liikmesriigid väljastada ajutise, pikendamisõigusega, kuni 185 päeva kehtiva juhikaardi juhile, kelle tavapärase elukoht ei ole liikmesriigis või AETRI kokkuleppe osalisriigis, eeldusel et selline juht on töösuhtes kaardi väljastanud liikmesriigis asutatud ettevõtjaga ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1072/2009⁽¹⁾ kohaldamisel esitab kõnealuses määruuses osutatud juhitunnistuse.

Komisjon jälgib liikmesriikide esitatud andmete alusel tähelepanelikult käesoleva lõike kohaldamist. Komisjon esitab oma tähelepanekud iga kahe aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning analüüsib eelkõige, kas ajutistel juhikaartidel on

tööturule negatiivne mõju ja kas ajutisi kaarte on asjaomasele sõidukijuhile väljastatud tavakorras rohkem kui ühel korral. Komisjon võib esitada asjakohase seadusandliku ettepaneku käesoleva lõike muutmiseks.

5. Kaardi väljastava liikmesriigi pädevad asutused võtavad kohased meetmed selle tagamiseks, et taotlejal ei ole juba kehtivat juhikaarti, ning isikustavad juhikaardi, tagades, et andmed on nähtavad ja turvalised.

6. Juhikaart ei kehti kauem kui viis aastat.

7. Kehtivat juhikaarti ei tühistata ega peatata, v.a juhul kui liikmesriigi pädevad asutused leiavad, et kaart on võltsitud või juht kasutab kaarti, mis ei ole tema oma, või kui kaart on saadud valetunnistuste ja/või võltsitud dokumentide alusel. Kui kõnealused peatamise või tühistamise meetmed võtab liikmesriik, kes kaarti ei väljastanud, siis tagastab viimane kaardi võimalikult kiiresti selle väljastanud liikmesriigi ametiasutustele, märkides selle peatamise või tühistamise põhjused. Kui eeldatakse, et kaardi tagastamine võtab aega rohkem kui kaks nädalat, siis teavitab kaardi peatanud või tühistanud liikmesriik nende kahe nädala jooksul kaardi väljastanud liikmesriiki selle peatamise või tühistamise põhjustest.

8. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et takistada juhikaartide võltsimist.

9. Käesolev artikkel ei takista liikmesriiki väljastamast juhikaarti juhile, kelle tavapärase elukoht on liikmesriigi sellisel territooriumil, mille suhtes ei kohaldata Euroopa Liidu lepingut ega Euroopa Liidu toimimise lepingut, tingimusel et sellistel juhtudel kohaldatakse käesoleva määruse asjakohaseid sätteid.

Artikkel 27

Juhikaartide kasutamine

1. Juhikaart on isiklik dokument.

2. Juhil ei tohi olla rohkem kui üks kehtiv juhikaart ning ta tohib seda kasutada ainult oma isikliku juhikaardina. Juht ei tohi kasutada defektset ega aegunud juhikaarti.

Artikkel 28

Juhikaartide pikendamine

1. Kui juht soovib oma juhikaarti pikendada, siis esitab ta taotluse oma tavapärase elukoha liikmesriigi pädevale asutusele hiljemalt 15 tööpäeva enne kaardi aegumise kuupäeva.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

2. Kui pikendamisel on tavapärase elukoha liikmesriik erinev kaardi väljastanud liikmesriigist ja kui esimese liikmesriigi pädevale asutusele esitatakse taotlus juhikaardi pikendamiseks, siis teavitab ta varasema kaardi väljastanud ametiasutusi selle pikendamise põhjustest.

3. Kui pikendamise taotlus esitatakse kaardi kohta, mille aegumiskuupäev läheneb, siis väljastab pädev asutus uue kaardi enne aegumiskuupäeva, kui taotlus saadeti lõikes 1 sätestatud tähtajaks.

Artikkel 29

Varastatud, kaotatud või defektsed juhikaardid

1. Kaardi väljastanud ametiasutus säilitab väljastatud, varastatud, kaotatud või defektsete juhikaardide andmed vähemalt nende kehtivuse ajal.

2. Kui juhikaart on kahjustatud või kui selle kasutamisel tekib tõrge, siis juht tagastab kaardi oma tavapärase elukoha liikmesriigi pädevale asutusele. Juhikaardi vargusest tuleb ametlikult teatada varguse toimumise riigi pädevale asutusele.

3. Juhikaardi kaotamisest tuleb ametlikult teatada kaardi väljastanud liikmesriigi pädevatele asutustele ja juhi tavapärase elukoha liikmesriigi pädevatele asutustele (kui need on erinevad).

4. Kui juhikaart saab viga, selle kasutamisel tekib tõrge või see kaob või varastatakse, siis esitab juht seitsme kalendripäeva jooksul selle asendamise taotluse tavapärase elukoha liikmesriigi pädevatele asutustele. Kõnealused asutused väljastavad asenduskaardi kaheksa tööpäeva jooksul pärast vastava üksikasjaliku taotluse laekumist.

5. Lõikes 4 sätestatud tingimustel võib juht jätkata juhtimist ilma juhikaardita maksimaalselt 15 kalendripäeva või pikema aja vältel, kui see on vajalik sõiduki tagasijõudmiseks selle asukoha territooriumile, tingimusel et tal on võimalik tõestada juhikaardi esitamise või kasutamise võimatust sellel ajal.

Artikkel 30

Juhikaardide vastastikune tunnustamine ja vahetamine

1. Liikmesriikide väljastatud juhikaarte tunnustatakse vastastikku.

2. Kui liikmesriigi väljastatud kehtiva juhikaardi omanik on asunud tavapäraselt elama muus liikmesriigis, siis võib ta esitada taotluse oma kaardi vahetamiseks võrdväärse juhikaardi vastu.

Kaarti vahetava liikmesriigi kohustus on kontrollida, kas esitav kaart veel kehtib.

3. Kaarti vahetav liikmesriik tagastab vana kaardi selle väljastanud liikmesriigi ametiasutusele ning annab teada tagastamise põhjused.

4. Kui liikmesriik asendab või vahetab juhikaardi, siis registreeritakse kõnealuses liikmesriigis nimetatud asendamine või vahetamine ning mis tahes edasised asendamis- või vahetamis-

Artikkel 31

Juhikaardide teabe elektrooniline vahetamine

1. Tagamaks, et taotlejal ei ole juba kehtivat juhikaarti, millele on osutatud artiklis 26, peavad liikmesriigid riiklikke elektroonilisi registreid, mis sisaldavad järgmist teavet juhikaardide, muu hulgas artikli 26 lõikes 4 nimetatud juhikaardide kohta, vähemalt nende kehtivusajaga võrdväärse ajavahemiku vältel:

— juhi ees- ja perekonnanimi,

— juhi sünniaeg ja võimaluse korral sünnikoht,

— kehtiva juhiloa number ja juhiloa väljastamise riik (kui see on olemas),

— juhikaardi staatus,

— juhikaardi number.

2. Komisjon ja liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada elektrooniliste registrite omavaheline ühendus ja juurdepääsetavus kogu liidus, kasutades määruses 2010/19/EL osutatud sõnumiedastussüsteemi TACHOnet või ühilduvat süsteemi. Ühilduva süsteemi kasutamise korral peab elektrooniliste andmete vahetamine kõigi teiste liikmesriikidega olema võimalik TACHOneti sõnumiedastussüsteemi kaudu.

3. Juhikaardi väljastamisel, asendamisel või vajaduse korral pikendamisel kontrollivad liikmesriigid alati elektrooniliste andmete vahetamise abil, et juhil ei ole juba muud kehtivat juhikaarti. Vahetatavad andmed on piiratud selle kontrolliks vajalike andmetega.

4. Kontrolliametnikud võivad saada juurdepääsu elektroonilisele registrile juhikaardi andmete kontrollimiseks.

5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid selliste ühiste menetluste ja tehniliste kirjelduste sätestamiseks, mis on vajalikud lõikes 2 osutatud omavahelise ühenduse loomiseks, sh vahetatavate andmete vorming, riiklike elektrooniliste registritega toimuva elektroonilise teabevahetuse tehnilised menetlused, juurdepääsu menetlused ja turbemehhanismid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

VI PEATÜKK

SEADME KASUTAMINE

Artikkel 32

Sõidumeeriku nõuetekohane kasutamine

1. Veoettevõtjad ja juhid tagavad digitaalse sõidumeeriku ja juhikaardi korrahase toimimise ning nõuetekohase kasutamise. Analoogsõidumeerikut kasutavad veoettevõtjad ja juhid tagavad analoogsõidumeeriku korrahase toimimise ning salvestuslehe nõuetekohase kasutamise.

2. Digitaalset sõidumeerikut ei seadistata nii, et see lülituks automaatselt teatavale näidule ümber, kui sõiduki mootor või süüde on välja lülitatud, välja arvatud juhul, kui juht saab endiselt käsitsi valida sobiva tegevuse kategooria.

3. Salvestuslehele kantud andmete või sõidumeerikule või juhikaardi salvestatud andmete või sõidumeerikust välja trükitud andmete võltsimine, varjamine, esitamise takistamine või hävitamine on keelatud. Keelatud on ka sõidumeeriku, salvestuslehe või juhikaardi mis tahes manipuleerimine, mille tulemus võiks olla andmete ja/või prinditud andmete võltsimine, esitamise takistamine või hävitamine. Ühtegi sellisel eesmärgil kasutatavat seadet ei tohi sõidukis olla.

4. Sõidukitesse ei tohi paigaldada rohkem kui ühte sõidumeerikut, välja arvatud artiklis 21 osutatud töö käigus katsetamise eesmärgil.

5. Liikmesriigid keelavad selliste seadmete tootmise, levitamise, reklaamimise ja/või müügi, mis on ehitatud ja/või kavandatud sõidumeerikute manipuleerimiseks.

Artikkel 33

Veoettevõtja vastutus

1. Veoettevõtja vastutab selle eest, et tema juhid on saanud nõuetekohase väljaõppe ja juhised seoses digitaalse ja analoogsõidumeeriku nõuetekohase toimimisega, ta teostab korrapäraselt kontrollid, tagamaks et juhid kasutavad sõidumeerikut

nõuetekohaselt, ning ei anna juhtidele mingeid otseseid ega kaudseid stiimuleid sõidumeeriku väärkasutamiseks.

Veoettevõtja annab analoogsõidumeerikuga sõidukite juhtidele piisava arvu salvestuslehti, pidades silmas salvestuslehtede isiklikku olemust, kasutusaja pikkust ning võimalikku kohustust asendada salvestuslehed, mis on rikutud või mille on volitatud kontrolliametnik ära võtnud. Veoettevõtja annab juhtidele ainult tüübikinnituse saanud mudeli puhul ette nähtud salvestuslehed, mis sobivad kasutamiseks sõidukile paigaldatud sõidumeerikus.

Kui sõidukile on paigaldatud digitaalne sõidumeerik, siis tagavad veoettevõtja ja juht, et võttes arvesse kasutusaja pikkust, on kontrolli korral võimalik kontrolliametniku nõudmisel andmed sõidumeerikust korrektselt välja trükkida.

2. Veoettevõtja säilitab salvestuslehed ja väljatrükiid – kui need on artikli 35 kohaselt olemas – kronoloogilises järjekorras ja loetaval kujul vähemalt aasta pärast nende kasutamist ning väljastab asjaomastele juhtidele nende taotluse korral koopiad. Lisaks sellele väljastab veoettevõtja asjaomastele juhtidele nende nõudmisel juhikaartidelt alla laaditud andmete koopiad ja koopiate paber kandjal väljatrükiid. Salvestuslehed, väljatrükiid ja allalaaditud andmed esitatakse või antakse üle iga volitatud kontrolliametniku nõudmisel.

3. Veoettevõtja vastutab käesoleva määruse rikkumiste eest, mille panevad toime tema juhid või tema käsutuses olevad juhid. Liikmesriigid võivad vastutuse siduda käesoleva artikli lõike 1 esimese lõigu ning määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 10 lõigete 1 ja 2 rikkumisega veoettevõtja poolt.

Artikkel 34

Juhikaartide ja salvestuslehtede kasutamine

1. Juht kasutab salvestuslehte või juhikaarti iga päev, mil ta sõidukit juhib, ning alates hetkest, kui ta sõiduki üle võtab. Salvestuslehte või juhikaarti ei võeta välja enne igapäevase tööaja lõppu, kui selle väljavõtmine ei ole muul viisil lubatud. Ühtki salvestuslehte või juhikaarti ei tohi kasutada pikema aja jooksul kui see, milleks see on ette nähtud.

2. Juhid kaitsevad piisavalt salvestuslehti või juhikaarte ega kasuta määratud või rikutud salvestuslehti või juhikaarte.

3. Kui juht ei viibi sõidukis ega saa seetõttu sõidukisse paigaldatud sõidumeerikut kasutada, tuleb lõike 5 punkti b alapunktides ii, iii ja iv osutatud ajavahemikud,

a) kui sõiduk on varustatud analoogsõidumeerikuga, kanda salvestuslehele käsitsi, automaatse registreerimise või muude vahendite abil loetavalt ja salvestuslehte määrimata või,

b) kui sõiduk on varustatud digitaalse sõidumeerikuga, kanda juhikaardile sõidumeeriku manuaalse sisestusseadme abil.

Liikmesriigid ei kehtesta juhtidele kohustust esitada vorm, millega tõendatakse nende tegevust ajal, mil nad ei viibi sõidukis.

4. Kui digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukis viibib mitu juhti, siis tagab iga juht, et tema juhikaart sisestatakse sõidumeeriku õigesse avasse.


Kui analoogsõidumeerikuga varustatud sõidukis viibib mitu juhti, siis muudavad juhid vajadust mööda salvestuslehti, et asjakohased andmed kantaks tegelikult sõitva juhi salvestuslehele.


5. Juht:


a) tagab salvestuslehel registreeritud aja vastavuse sõiduki registreerimisriigi ametlikule ajale;

b) kasutab lüliteid, mis võimaldavad registreerida eraldi ja eristatavalt järgmised ajavahemikud:

i) märgi all  juhtimisaeg;

ii) märgi all  „muu töö”, mis tähendab mis tahes tegevust peale juhtimise, nagu on määratletud direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis a, ja samuti mis tahes tööd samale või muule tööandjale transpordisektoris või sellest väljaspool;

iii) märgi all  „valmisoleku aeg”, nagu on määratletud direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punktis b;

iv) märgi all : vaheajad või puhkus.

6. Iga analoogsõidumeerikuga varustatud sõiduki juht kannab oma salvestuslehele järgmised andmed:

a) salvestuslehe kasutamist alustades oma perekonna- ja eesnime;

b) salvestuslehe kasutamise alguse ja lõpu kuupäeva ja koha;

c) iga sõiduki registreerimisnumbri, millele ta on määratud tööle, nii salvestuslehele kantud esimese reisi alguses kui ka salvestuslehe kasutamise ajal, kui tuleb sõidukit vahetada;

d) läbisõidumõõdiku näidu:

i) salvestuslehele kantud esimese reisi alguses;

ii) salvestuslehele kantud viimase reisi lõpus;

iii) kui tööpäeva jooksul tuleb sõidukit vahetada, siis esimese sõiduki näidu, mida juht kasutama määrati, ja järgmise sõiduki näidu;

e) sõidukite vahetamise aja.

7. Juht sisestab digitaalsesse sõidumeerikusse nende riikide tähised, kus igapäevast tööaega alustati ja kus see lõpetati. Liikmesriik võib siiski nõuda oma territooriumil vedudega tegelevate sõidukite juhtidelt riigi tähisele täpsemate geograafiliste andmete lisamist, kui liikmesriik on komisjoni neist geograafilistest andmetest enne 1. aprilli 1998 teavitanud.

Juhid ei pea esimese lõigu esimeses lauses osutatud teavet sisestama, kui sõidumeerik salvestab artiklis 8 sätestatud asukohaandmeid automaatselt.

Artikkel 35

Kahjustatud juhikaardid ja salvestuslehed

1. Kui salvestusleht või juhikaart kahjustub, siis hoiavad juhid kahjustatud salvestuslehte või juhikaarti koos selle asendamiseks esitatud dokumendiga.

2. Kui juhikaart kahjustub, selle kasutamisel tekib tõrge või see kaob või varastatakse, siis juht

a) prindib oma teekonna alguses andmed tema juhitud sõiduki kohta ja kannab väljatrukile

i) andmed, mis võimaldavad juhi kindlakstegemist (nimi, juhikaardi või juhiloa number), ning oma allkirja;

ii) artikli 34 lõike 5 punkti b alapunktides ii, iii ja iv nimetatud ajavahemikud;

b) prindib oma teekonna lõpul välja andmed sõidumeeriku salvestatud ajavahemike kohta, märgib üles sõidumeeriku mittesalvestatud ajavahemikud, mil ta väljatrüki koostamisest alates tegi teisi töid, oli valmisolekuseisundis või võttis puhkeaja, ning kannab sellele dokumendile andmed, mis võimaldavad juhi kindlakstegemist (nimi, juhikaardi või juhiloa number), samuti oma allkirja.

Artikkel 36

Juhi kaasaskantavad dokumendid

1. Kui juht juhib analoogsõidumeerikuga varustatud sõidukit, peab ta olema suuteline volitatud kontrolliametnikule tema nõudmisel igal ajal esitama

- i) jooksva päeva salvestuslehed ja juhi poolt eelnenud 28 päeval kasutatud salvestuslehed;
- ii) juhikaardi, kui tal on see olemas, ja
- iii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrüki, mis on ette nähtud käesoleva määrusega ja määrusega (EÜ) nr 561/2006.

2. Kui juht juhib digitaalse sõidumeerikuga varustatud sõidukit, peab ta olema suuteline volitatud kontrolliametnikule tema nõudmisel igal ajal esitama

- i) oma juhikaardi;
- ii) kõik jooksva päeva ja eelnenud 28 päeva jooksul koostatud käsikirjalised kanded ja väljatrüki, mis on ette nähtud käesoleva määrusega ja määrusega (EÜ) nr 561/2006;
- iii) salvestuslehed punktis ii osutatud ajavahemiku kohta, kui ta on selle ajavahemiku jooksul juhtinud sõidukit, mis on varustatud analoogsõidumeerikuga.

3. Volitatud kontrolliametnik võib määruse (EÜ) nr 561/2006 täitmist kontrollida, analüüsides salvestuslehti, kuvades ekraanile või printides või laadides alla sõidumeerikus või juhikaardil salvestatud andmeid, või kui see ei ole võimalik, iga teist dokumenti, mis tõendab mittevastavust mõne sättega, näiteks käesoleva määruse artikli 29 lõikega 2 ja artikli 37 lõikega 2.

Artikkel 37

Menetlus seadmete tõrke korral

1. Sõidumeeriku rikke või tõrgete korral laseb veoettevõtja selle tunnustatud paigaldajal või töökojal remontida niipea, kui asjaolud seda võimaldavad.

Kui sõidukil ei ole võimalik pöörduda tagasi veoettevõtja territooriumile ühe nädala jooksul alates rikke või tõrgetega töötamise ilmnemisest, tehakse remont teel.

Artikli 41 alusel võetud liikmesriikide meetmetega antakse pädevatele asutustele õigus keelata sõiduki kasutamine, kui rikked või tõrked ei ole kõrvaldatud käesoleva lõike esimese ja teise lõigu kohaselt, kuivõrd see on kooskõlas asjaomase liikmesriigi õigusaktidega.

2. Kui sõidumeerik ei ole töökorras või on tekkinud selle tõrked, siis märgivad juhid nende tuvastamist võimaldavad andmed (nimi, juhikaardi või juhiloa number) koos allkirjaga ja teabega nende eri ajavahemike kohta, mida sõidumeerik enam korralikult ei salvesta ega prindi:

- a) salvestuslehele või lehtedele või
- b) salvestuslehele kinnitatavale või juhikaardiga koos hoitavale ajutisele lehele.

VII PEATÜKK

RIIKLIK SUND JA KARISTUSED

Artikkel 38

Kontrolliametnikud

1. Käesolevast määrusest tulenevate kohustuste täitmiseks ja määruse järgimise tõhusaks jälgimiseks tuleb volitatud kontrolliametnikele anda piisav varustus ning asjakohased volitused. Nimetatud varustuse hulka kuuluvad eelkõige:

- a) kontrollikaardid, millega on võimalik juurde pääseda sõidumeerikus ja sõidumeerikukaartidel, ja võimaluse korral töökojakaartidel registreeritud teabele;
- b) vajalikud vahendid, et laadida alla sõiduki seadme ja sõidumeerikukaartide andmefailide ning analüüsida selliseid digitaalse sõidumeeriku andmefailide ja väljatrükke ning analoogsõidumeeriku salvestuslehti või tabeleid.

2. Kui kontrolliametnikud leiavad kontrolli käigus piisavalt tõendeid põhjendatud pettusekahtluse kohta, siis on neil õigus suunata sõiduk tunnustatud töökoja juurde edasiste katsete läbiviimiseks, eelkõige selleks, et kontrollida, kas sõidumeerik:

- a) on töökorras;
- b) registreerib ja salvestab andmeid õigesti ning selle kalibreerimisparameetrid on õiged.

3. Kontrolliametnikel on õigus nõuda tunnustatud töökodadelt lõikes 2 osutatud katse ja manipulatsiooniseadmete olemasolu kontrollimiseks erikatsete läbiviimist. Kui avastatakse manipulatsiooniseadmed, siis võib need koos sõiduki seadme või selle osade ja juhikaardiga sõidukist eemaldada ning neid võib kasutada tõendusmaterjalina kooskõlas riiklike menetluseeskirjadega, mida kohaldatakse sellise tõendusmaterjali käitlemisel.

4. Kontrolliametnikud kasutavad ettevõtja ruumide kontrollimise käigus asjakohasel juhul võimalust ettevõtja valduses olevaid sõidumeerikuid ja juhikaarte kontrollida.

Artikkel 39

Kontrolliametnike koolitus

1. Liikmesriigid tagavad, et kontrolliametnikud on nõuetekohaselt koolitatud, et salvestatud andmeid analüüsida ja sõidumeerikuid kontrollida, millega saavutatakse tulemuslik ja ühtlustatud kontroll ja jõustamine.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni oma kontrolliametnike koolitusvajadustest hiljemalt 2. septembriks 2016.

3. Komisjon võtab rakendusaktidega meetmeid, millega täpsustatakse kontrolliametnike esma- ja täiendusõppe sisu, sh kontrolliobjektide valimise ning manipuleerimisseadmete ja pettuste tuvastamise tehnikate kohta. Nimetatud meetmed hõlmavad juhiseid käesoleva määruse ja määruse (EÜ) nr 561/2006 asjakohaste sätete rakendamise hõlbustamiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 42 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

4. Liikmesriigid lisavad kontrolliametnikele antavale koolitusele komisjoni täpsustatava sisu.

Artikkel 40

Vastastikune abi

Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamisel ja selle järgimise kontrollimisel.

Kõnealuse vastastikuse abistamise raames saavad liikmesriikide pädevad asutused eelkõige üksteisele kogu kättesaadava teabe paigaldajate ja töökodade käesoleva määruse rikkumiste kohta, erinevate manipuleerimisviiside kohta ning kõnealustele rikkumistele kohaldatavate karistuste kohta.

Artikkel 41

Karistused

1. Liikmesriigid kehtestavad oma põhiseaduslikku korda järgides käesoleva määruse sätete rikkumiste eest karistamise

eeskirjad ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed, hoiatavad ja mittediskrimineerivad ning kooskõlas direktiivis 2006/22/EÜ määratletud rikkumiste kategooriatega.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni kõnealustest meetmetest ning karistusi käsitlevatest eeskirjadest 2. märtsiks 2016. Nad teavitavad komisjoni kõnealuste meetmete kõigist edasistest muudatustest.

VIII PEATÜKK

LÕPPSÄTTED

Artikkel 42

Komitee

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.

3. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ning kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

Kui komisjoni arvamus saadakse kirjaliku menetluse teel, lõpetatakse kõnealune menetlus ilma tulemust saavutamata arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul, kui komitee eesistuja nii otsustab või kui komitee liikmete lihthälteenamusega seda taotletakse.

Artikkel 43

Sõidumeerikufoorum

1. Sõidumeerikufoorum luuakse eesmärgiga toetada sõidumeerikute tehnilisi küsimusi käsitlevat arutelu liikmesriikide ekspertide, artiklis 42 osutatud komitee liikmete ja selliste kolmandate riikide ekspertide vahel, kus kasutatakse sõidumeerikuid vastavalt AETRI kokkuleppele. Liikmesriigid määravad sõidumeerikufoorumiga jaoks oma eksperdi.

2. Liikmesriigid peaksid sõidumeerikufoorumile lähetama eksperdi, kes osalevad artiklis 42 osutatud komitees.

3. Sõidumeerikufoorum on avatud osalemiseks neile huvitatud kolmandate riikide ekspertidele, kes on AETRI kokkuleppe osalisriigid.

4. Sõidumeerikufoorumisse kutsutakse osalema ka sidusrühmad, sõidukitootjate esindajad, sõidumeerikute tootjad, sotsiaalpartnerid ja Euroopa Andmekaitseinspektor.
5. Sõidumeerikufoorum võtab vastu oma töökorra.
6. Sõidumeerikufoorum kohtub vähemalt korra aastas.

Artikkel 44

Riiklikest meetmetest teavitamine

Liikmesriigid teavitavad komisjoni õigusaktide, eeskirjade ja haldussätete tekstist, mille nad võtavad vastu käesoleva määruse reguleerimisalas, hiljemalt 30 päeva jooksul pärast nende vastuvõtmise kuupäeva; esimest korda teavitatakse hiljemalt 2. märtsiks 2015.

Artikkel 45

Määruse (EÜ) nr 561/2006 muutmine

Määrust (EÜ) nr 561/2006 muudetakse järgmiselt.

- 1) Artiklisse 3 lisatakse punkti a järele järgmine punkt:

„aa) sõidukite või autorongidega, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutatakse selliste materjalide, seadmete või masinate veoks, mida juht vajab seoses oma tööga, ning mida kasutatakse ettevõtte asukohast 100 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhi põhitegevus;”.

- 2) Artikli 13 lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

a) punktides d, f ja p asendatakse sõnad „50 km” sõnadega „100 km”;

- b) punkti d esimene lõik asendatakse järgmisega:

„d) sõidukid või sõidukite kombinatsioon, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni ja mida kasutavad universaalsete postiteenuste osutajad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. detsembri 1997. aasta direktiivi 97/67/EÜ (ühenduse postiteenuste siseturu arengut ja teenuse kvaliteedi parandamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta) (*) artikli 2 lõike 13 mõistes postisaadetiste kohaletoimetamiseks universaalse postiteenuse raames.

(*) EÜT L 15, 21.1.1998, lk 14.”

Artikkel 46

Üleminekumeetmed

Kui käesolevas määruses osutatud rakendusakte ei ole vastu võetud ning neid ei ole võimalik kohaldada käesoleva määruse kohaldamise alguskuupäeval, kohaldatakse üleminekumeetmena jätkuvalt määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätteid, sealhulgas selle IB lisa sätteid, kuni käesolevas määruses osutatud rakendusaktide kohaldamise alguskuupäevani.

Artikkel 47

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EMÜ) nr 3821/85 tunnistatakse kehtetuks. Viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele käsitatakse viidetena käesolevale määrusele.

Artikkel 48

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Võttes arvesse artiklis 46 üleminekumeetmete kohta sätestatud, kohaldatakse käesolevat määrust alates 2. märtsist 2016. Artikleid 24, 34 ja 45 kohaldatakse alates 2. märtsist 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 4. veebruar 2014

Euroopa Parlamendi nimel
president
M. SCHULZ

Nõukogu nimel
eesistuja
E. VENIZELOS

I LISA

ANALOOGSÕIDUMEERIKU KONSTRUKTSIOONI-, KATSETUS-, PAIGALDUS- JA KONTROLLINÕUDED

I. MÕISTED

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „sõidumeerik” või „analoogsõidumeerik” –

maanteesõidukitele paigaldamiseks mõeldud seade, mis näitab ja registreerib automaatselt või poolautomaatselt nende sõidukite liikumise ja juhtide tööaja teatavad üksikasjad;

b) „sõidumeeriku konstant” –

numbriline parameeter, mis vastab ühe kilomeetri jooksul läbitud vahemaa näitamiseks ja registreerimiseks vajaliku sisendsignaali väärtusele; konstanti väljendatakse pööretena kilomeetris ($k = \dots$ pööret/km) või impulssidena kilomeetris ($k = \dots$ imp/km);

c) „sõidukit iseloomustav koefitsient” –

numbriline parameeter, mis kirjeldab sõidukit sõidumeerikuga ühendava osa (käigukasti väljundvõll või -telg) tekitatud väljundsignaali, kui sõiduk läbib normaalsetes katsetingimustes ühe mõõdetud kilomeetri pikkuse vahemaa (vt käesoleva lisa VI osa punkt 4). Sõidukit iseloomustavat konstanti väljendatakse pööretena kilomeetris ($k = \dots$ pööret/km) või impulssidena kilomeetris ($k = \dots$ imp/km);

d) „rattarehvide efektiivümberrõõm” –

mitme sõidukit vedava ratta (veoratta) keskmine läbitud teepikkus täieliku pöörlemise korral. Teepikkusi tuleb mõõta normaalsetes katsetingimustes (vt käesoleva lisa VI osa punkt 4) ning neid väljendatakse kujul: $1 = \dots$ mm.

II. SÕIDUMEERIKU ÜLDOMADUSED JA FUNKTSIOONID

Sõidumeerik peab suutma registreerida järgmist:

1. sõiduki läbitud teepikkus;
2. sõiduki kiirus;
3. juhtimisaeg;
4. muu tööaeg või valmisolekuaeg;
5. töö vaheajad ja igapäevane puhkeaj;
6. salvestuslehte sisaldava korpuse avamine;
7. elektrooniliste sõidumeerikute puhul, mis toimivad signaalide elektrilise edastamise teel vahemaa- ja kiirusanduritelt, igasugune rohkem kui 100 millisekundit kestev katkestus sõidumeeriku energiavarustuses (välja arvatud valgustus) ning vahemaa- ja kiirusanduri energiavarustuses ning igasugune vahemaa- ja kiirusandurisse juhitava signaali katkestus.

Sõiduki puhul, mida kasutab kaks juhti, peab sõidumeerik suutma registreerida samaaegselt ja eristatavalt kahele eraldi salvestuslehele esimese lõigu punktides 3, 4 ja 5 loetletud ajad.

III. SÕIDUMEERIKU KONSTRUKTSIOONINÕUDED

a) Üldnõuded

1. Sõidumeerikul on järgmised osad:

1.1. Visuaalsed vahendid, mis näitavad:

- läbitud teepikkust (läbisõidumõõdik),
- kiirust (spidomeeter),
- aega (kell).

1.2. Salvestusvahendid, mis koosnevad:

- läbisõidumõõdikust,
- kiirusmeerikust,
- ühest või mitmest punkti c alapunkti 4 nõuetele vastavast ajameerikust.

1.3. Märgistusvahendid, mis näitavad salvestuslehel eraldi:

- seda salvestuslehte sisaldava korpuse iga avamist;
- elektroonilise sõidumeeriku puhul, nagu see on määratletud II osa esimese lõigu punktis 7, igasugust rohkem kui 100 millisekundit kestvat katkestust sõidumeeriku energiavarustuses (välja arvatud valgustus) pärast toiteallika uut sisselülitamist;
- elektroonilise sõidumeeriku puhul, nagu see on määratletud II osa esimese lõigu punktis 7, igasugust rohkem kui 100 millisekundit kestvat katkestust vahemaa- ja kiirusanduri energiavarustuses, ning vahemaa- ja kiirusandurisse juhitava signaali mis tahes katkestamist.

2. Kui sõidumeerikule pannakse punktis 1 loetletud seadmetele lisaks veel seadmeid, ei tohi need segada kohustuslike seadmete nõuetekohast toimimist ega nende näitude lugemist.

Sõidumeerik tuleb esitada tüübikinnituseks koos kõigi lisaseadmetega.

3. Materjalid

3.1. Sõidumeeriku kõik koostisosad peavad olema tehtud piisavalt stabiilsetest ja piisava mehaanilise tugevusega materjalidest, millel on stabiilsed elektrilised ja magnetilised karakteristikud.

3.2. Seadme mis tahes koostisosa muudatused või muudatused selle valmistamiseks kasutatavates materjalides tuleb enne valmistamisel kasutusele võtmist esitada kinnitamiseks asutusele, kes andis seadme tüübikinnituse.

4. Läbitud teepikkuse mõõtmine

Läbitud teepikkuse võib mõõta ja registreerida nii:

- et selle hulka arvatakse nii edaspidi kui tagurpidi liikumine või
- selle hulka arvatakse ainult edaspidi liikumine.

Tagurpidi liikumise mis tahes salvestus ei tohi mõjutada muude salvestuste selgust ja täpsust.

5. Kiiruse mõõtmine

5.1. Kiiruse mõõtmisulatus vastab tüübikinnitustunnistusel märgitud ulatusele.

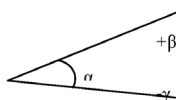
5.2. Mõõtevahendi loomulik sagedus ja summutus peavad olema sellised, et kiirust näitavad ja registreerivad seadmed võivad mõõtmisulatuses järgida kuni 2 m/s^2 suurust kiirenduse muutust lubatud hälbe piires.

6. Aja mõõtmine (kell)
 - 6.1. Kella lähtetusseadis peab olema salvestuslehte sisaldava korpuse sees, korpuse iga avamine tuleb registreerida automaatselt salvestuslehel.
 - 6.2. Kui salvestuslehte edasiliikumist juhib kell, peab aeg, mille jooksul kell pärast täielikku üleskeeramist töötab, olema vähemalt 10 % pikem salvestusajast, mis vastab seadmesse pandavate salvestuslehtede maksimaalsele ajale.
 7. Valgustus ja kaitse
 - 7.1. Seadme visuaalsed vahendid peavad olema varustatud piisava mittepimestava valgustusega.
 - 7.2. Normaalses kasutustingimustes peavad seadme kõik sisemised osad olema kaitstud niiskuse ja tolmu eest. Lisaks sellele peavad need olema avamiskindlad ja olema korpustes, mida saab kinni plommida.
- b) Visuaalsed vahendid
1. Läbitud teepikkuse näidik (läbisõidumõõdik)
 - 1.1. Läbitud teepikkuse näidiku väikseima jaotise väärtus peab olema 0,1 kilomeetrit. Hektomeetreid näitavaid arve peab saama selgesti eristada täiskilomeetreid näitavatest arvudest.
 - 1.2. Läbisõidumõõdiku numbrid peavad olema kergesti loetavad ja nende näivkõrgus peab olema vähemalt 4 mm.
 - 1.3. Läbisõidumõõdikul peab olema võimalik näidata vähemalt 99 999,9 km.
 2. Kiirusnäidikud (spidomeeter)
 - 2.1. Kiiruseskaala peab mõõtmisulatuses olema ühtselt gradueeritud 1, 2, 5 või 10 kilomeetri kaupa tunnis. Kiiruse skaalamärkide väärtus (vahemaa kahe järjestikuse märgi vahel) ei tohi olla suurem kui 10 % skaalal näidatud maksimumkiirusest.
 - 2.2. Mõõteulatuses väljaspool olevat ala ei tule tähistada numbritega.
 - 2.3. Kiiruse erinevust 10 km/h näitava mõõteskaala jaotise pikkus peab olema vähemalt 10 mm.
 - 2.4. Osutiga näidikul ei tohi vahemaa osuti ja näidiku vahel olla suurem kui 3 mm.
 3. Ajanäidik (kell)

Ajanäidik peab olema nähtav väljaspool seadet ning selle näit peab olema selge, lihtne ja üheselt mõistetav.
- c) Salvestusvahendid
1. Üldnõuded
 - 1.1. Kõik seadmed, olenemata salvestuslehte kujust (riba või ketas), peavad olema varustatud märgiga, mis võimaldab salvestuslehte korrektselt sisse panna, nii et oleks tagatud kella näidatava aja ja lehe ajamärgistuse vastavus.
 - 1.2. Salvestuslehte liigutav mehhanism peab olema selline, et see tagaks lehe tõrgeteta liikumise ning vaba sissepanemise ja väljavõtmise.
 - 1.3. Kettakujuliste salvestuslehtede puhul peab edasiliigutamisseadet juhtima kellamehhanism. Sel juhul peab salvestuslehte pöörlemine olema pidev ja ühtlane, minimaalse kiirusega 7 mm tunnis, mõõdetuna ringi siseküljel, mis tähistab kiiruse mõõtmisala serva. Ribakujulise meeriku puhul, kus salvestuslehtede edasiliigutamise seadet juhib kellamehhanism, peab sirgjooneline edasiliikumine olema vähemalt 10 mm tunnis.
 - 1.4. Läbitud teepikkuse, sõiduki kiiruse ja salvestuslehte või salvestuslehti sisaldava korpuse kõigi avamiste registreerimine peab olema automaatne.

2. Läbitud teepikkuse salvestamine
 - 2.1. Salvestuslehel peab iga läbitud kilomeeter olema kujutatud vähemalt ühemillimeetrise muutusega vastaval koordinaadil.
 - 2.2. Isegi kui kiirus ulatub mõõtmisulatuse ülempiirini, peab teepikkuse salvestus olema selgesti loetav.
 3. Kiiruse salvestamine
 - 3.1. Olenemata salvestuslehe kujust peab kiirusmeeriku pliiats normaalselt liikuma salvestuslehe liikumise suunas sirgjooneliselt ja õige nurga all. Kuid pliiatsi liikumine võib olla kõverjooneline, kui täidetud on järgmised tingimused:
 - pliiatsi joonistatud jälg peab olema risti kiiruse salvestamiseks jäetud ala keskmise ümbermõõduga (kettakujuliste salvestuslehtede puhul) või teljega (ribakujuliste salvestuslehtede puhul),
 - olenemata salvestuslehe kujust peab pliiatsi joonistatud jälje kumerusraadiuse ja kiiruse salvestamiseks jäetud ala laiuse suhe olema vähemalt 2,4: 1,
 - ajaskaala tähistused peavad ulatuma salvestusalale sama raadiusega kumeruse all kui pliiatsi joonistatud jälg. Ajaskaalal olevate märgistuste vahemik ei tohi olla pikem kui üks tund.
 - 3.2. Salvestuslehel peab iga kiirusemuudatus 10 km/h olema kujutatud vähemalt 1,5 mm muutusega vastaval koordinaadil.
 4. Aja salvestamine
 - 4.1. Sõidumeerik peab olema ehitatud selliselt, et juhtimisaeg salvestatakse alati automaatselt ning vajaduse korral on lülitseadme abil võimalik salvestada eraldi muud ajad, nagu see on osutatud käesoleva määruse artikli 34 lõike 5 punkti b alapunktides ii, iii ja iv.
 - 4.2. Jälgede karakteristikute, nende suhteliste asukohtade ja vajaduse korral määruse artiklis 34 sätestatud märkide abil peab olema võimalik erinevaid aegu selgesti eristada. Erinevad ajad tuleks salvestuslehel üksteisest eristada vastavate jälgede paksuse erinevusega või mis tahes muu süsteemi abil, mis on loetavuse ja andmete tõlgendamise lihtsuse suhtes vähemalt sama tõhus.
 - 4.3. Sõidukite puhul, mille meeskond koosneb mitmest juhust, tuleb punktis 4.1 sätestatud andmed salvestada eraldi salvestuslehtedele, kusjuures iga salvestusleht kuulub ühele juhile. Sel juhul peab erinevate salvestuslehtede edasiliikumine toimuma kas ühtse mehhanismi abil või sünkroniseeritud eraldi mehhanismide abil.
- d) Sulgur
1. Salvestuslehte või salvestuslehti ja kella lähtestusmehhanismi sisaldav korpus peab olema varustatud lukuga.
 2. Salvestuslehte või salvestuslehti ja kella lähtestusmehhanismi sisaldava korpuse iga avamine tuleb automaatselt registreerida salvestuslehel või -lehtedel.
- e) Märgistus
1. Sõidumeeriku esiküljel peavad olema järgmised märgistused:
 - läbisõidumõõdiku näidu lähedal teepikkuse mõõtühik, mida näidatakse lühendiga „km”;
 - kiiruseskaala lähedal märgistus „km/h”;
 - spidomeetri mõõtepiirkond kujul „Vmin ... km/h, Vmax ... km/h”. Märgistus ei ole vajalik, kui see on olemas seadet kirjeldaval tahvlil.
- Neid nõudeid ei kohaldata siiski sõidumeerikute suhtes, millele on antud tüübikinnitus enne 10. augustit 1970.

2. Kirjeldav tahvel tuleb ehitada seadme sisse ning sellel peavad olema järgmised märgistused, mis peavad olema nähtavad paigaldatud seadmel:
- seadme tootja nimi ja aadress,
 - tootjanumber ja ehitusaasta,
 - seadme tüübikinnitusmärk,
 - seadme konstant kujul „k = ... pööret/km” või „k = ... imp/km”,
 - soovi korral mõõtepiirkond punktis 1 kirjeldatud kujul,
 - kui seadme tundlikkus kaldenurga suhtes võib mõjutada seadme näite üle lubatud hälbe, väljendatakse lubatud kaldenurk järgmiselt:



kus α on nurk, mis on mõõdetud seadme esikülje (paigaldatud ülespoole) horisontaalasendis, milles seade on kalibreeritud, ning β ja γ on vastavalt kalibreerimisnurgast α lubatud maksimaalsed hälbed üles- ja allapoole.

f) Lubatud hälve (visuaal- ja salvestusseadmed)

1. Katsestendil enne paigaldamist:

a) läbitud teepikkus:

tegelikust teepikkusest pluss/miinus 1 %, kui teepikkus on vähemalt 1 km;

b) kiirus:

tegelikust kiirusest pluss/miinus 3 km/h;

c) aeg:

pluss/miinus kaks minutit päevas ja maksimaalselt 10 minutit seitsme päeva kohta, kui kella üleskeeramisjärgne tööaeg ei ole sellest ajast lühem.

2. Paigaldamisel:

a) läbitud teepikkus:

tegelikust teepikkusest pluss/miinus 2 %, kui teepikkus on vähemalt 1 km;

b) kiirus:

tegelikust kiirusest pluss/miinus 4 km/h;

c) aeg:

pluss/miinus 2 minutit päevas või

pluss/miinus 10 minutit seitsme päeva kohta.

3. Kasutamisel:

a) läbitud teepikkus:

tegelikust teepikkusest pluss/miinus 4 %, kui teepikkus on vähemalt 1 km;

b) kiirus:

tegelikust kiirusest pluss/miinus 6 km/h;

c) aeg:

pluss/miinus 2 minutit päevas või

pluss/miinus 10 minutit seitsme päeva kohta.

4. Punktides 1, 2 ja 3 sätestatud lubatud hälve kehtib temperatuurivahemiku 0 °C – 40 °C puhul, temperatuuri mõõdetakse seadme vahetus läheduses.
5. Punktides 2 ja 3 sätestatud lubatud hälvet mõõdetakse VI osas sätestatud tingimustel.

IV. SALVESTUSLEHT

a) Üldnõuded

1. Salvestuslehed peavad olema sellised, et need ei segaks seadme normaalset töötamist ning et neil sisalduvad andmed oleksid kustumatud, kergesti loetavad ja identifitseeritavad.

Salvestuslehed peavad normaalses niiskus- ja temperatuuritingimustes säilitama oma mõõtmed ja kõik neile salvestatud andmed.

Lisaks sellele peab saama salvestuslehele kirjutada käesoleva määruse artiklis 34 osutatud teabe neid rikkumata ja salvestuste loetavust mõjutamata.

Normaalses hoiustamistingimustes peavad salvestused jääma selgelt loetavaks vähemalt aastaks.

2. Olenemata salvestuslehtede kujust peab nende minimaalne salvestusmaht olema 24 tundi.

Kui katkematu salvestusmahu suurendamiseks ühendatakse töötajate sekkumiseta kokku mitu ketast, peavad erinevate ketaste vahelised ühendused olema sellised, et ühelt kettalt teisele ülemineku ajal ei oleks salvestustes katkestusi ega kattuvusi.

b) Salvestuspiirkonnad ja nende gradueerimine

1. Salvestuslehtedel on järgmised mõõtepiirkonnad:

— üksnes kiirusega seotud andmetele jäetud piirkond,

— üksnes läbitud teepikkusega seotud andmetele jäetud piirkond,

— üks või mitu piirkonda, mis on juhtimisaja, muude töö- ja valmisolekuaegade ning töö vaheaegade ja igapäevase puhkeajaga seotud andmete tarvis.

2. Kiiruse salvestuspiirkond tuleb gradueerida jaotistega vähemalt 20 km/h. Igale skaalatähisele vastav kiirus tuleb näidata numbritega selle tähise juures. Piirkonnas peab vähemalt korra esinema sümbol „km/h”. Skaala viimane tähis peab langema kokku mõõtepiirkonna ülemise mõõtepiiriga.
3. Läbitud teepikkuse salvestuspiirkond peab olema selline, et oleks võimalik raskusteta lugeda läbitud kilomeetrite arvu.
4. Punktis 1 osutatud andmetele jäetud piirkond või piirkonnad peavad olema tähistatud nii, et oleks võimalik selgelt eristada erinevaid aegu.

c) Salvestuslehele trükitav teave

Igale salvestuslehele peab olema trükitud järgmine teave:

— tootja nimi ja aadress või kaubanimi;

- salvestuslehe mudeli tüübikinnitusmärk;
- seadme tüübi või tüüpide, milles salvestuslehte võib kasutada, tüübikinnitusmärk;
- kiiruse mõõtepiirkonna ülemine mõõtepiir kilomeetrites tunni kohta.

Minimaalsete lisanõuetena peab igale salvestuslehele olema trükitud selliselt gradueeritud ajaskaala, et oleks võimalik lugeda aega otse 15 minuti kaupa, kusjuures saab raskusteta kindlaks teha vieminutilist vahemikku.

d) Vaba ruum käsitsi tehtavate vahelekirjutuste tarvis

Salvestuslehtedel peab olema nii palju vaba ruumi, et juhid saaksid kirjutada vähemalt järgmised andmed:

- juhi ees- ja perekonnanimi;
- salvestuslehe kasutamise alguse ja lõpu kuupäev ja koht;
- selle sõiduki registreerimisnumber või nende sõidukite registreerimisnumbrid, millele juht on salvestuslehe kasutamise ajal määratud;
- sõiduki või sõidukite, millele juht on salvestuslehe kasutamise ajal määratud, läbisõidumõõdiku näidud;
- sõiduki vahetamise aeg.

V. SÕIDUMEERIKU PAIGALDAMINE

1. Sõidumeerik peab asuma sõidukis sellises kohas, et juhil oleks oma kohalt selge vaade spidomeetrile, läbisõidumõõdikule ja kellale, ning samas peaksid kõigi nende seadmete osad, sealhulgas vedavad osad, olema kaitstud juhusliku rikkumise eest.

2. Sõidumeeriku konstanti peab saama kohandada sõidukit iseloomustava konstandiga kohase seadme – adapteri – abil.

Kahe või enama tagasilla ülekandearvuga sõidukitele tuleb paigaldada lülitusseade, mille abil need erinevad ülekandearvud saab automaatselt viia vastavusse ülekandearvuga, millele sõiduki sõidumeerik on kohandatud.

3. Pärast seda, kui seadet on paigaldamise käigus kontrollitud, tuleb sõidukile kinnitada paigaldustahvel seadme kõrvale või seadmele nii, et see oleks selgesti nähtav. Pärast iga kinnitatud paigaldaja või töökoja läbiviitud ülevaatus, mille tagajärjel tuleb paigaldusseadistust muuta, tuleb kinnitada eelmise paigaldustahvli asemele uus tahvel.

Paigaldustahvil peavad olema vähemalt järgmised andmed:

- kinnitatud paigaldaja, töökoja või sõidukitootja nimi, aadress või kaubanimi;
- sõidukit iseloomustav koefitsient kujul „w = ... pööret/km” või „w = ... imp/km”;
- rattarehvide efektiivümbermõõdet kujul „l = ... mm”;
- kuupäevad, millal määrati kindlaks sõidukit iseloomustav koefitsient ja mõõdeti rattarehvide efektiivümbermõõdet.

4. Plommimine

Plommida tuleb järgmised osad:

- a) paigaldustahvel, kui see ei ole kinnitatud nii, et seda ei saa eemaldada sellel olevaid tähiseid kahjustamata;
- b) sõidumeerikut sõidukiga ühendava ühenduse mõlemad otsad;
- c) adapter ning koht, kus see on vooluringi ühendatud;

- d) kahe või enama teljesuhtega sõidukite lülitusmehhanism;
- e) ühendused, mis ühendavad adapterit ja lülitusmehhanismi ülejäänud seadmega;
- f) III osa punkti a alapunktis 7.2 nõutavad korpused;
- g) mis tahes kate, mis võimaldab kohandada sõidumeeriku konstanti sõidukit iseloomustava koefitsiendiga.

Teatavatel juhtudel võib nõuda seadme tüübikinnitamisel lisaploomme ning tüübikinnitustunnistusele tuleb teha märkus plommide asukoha kohta.

Esimese lõigu punktides b, c ja e nimetatud plommid lubatakse eemaldada:

— eriolukorras;

— kiiruspiiriku või mis tahes muu liiklusohutusseadme paigaldamiseks, kohandamiseks või remondiks;

tingimusel et sõidumeerik toimib edasi usaldusväärselt ja täpselt ning et kinnitatud paigaldaja või töökoda paneb pärast kiiruspiiriku või mis tahes muu liiklusohutusseadme paigaldamist uue plommi kohe või muudel juhtudel seitsme päeva jooksul. Iga kord, kui need plommid on katki tehtud, tuleb esitada põhjuse kohta kirjalik avaldus ja anda see pädevale asutusele.

5. Sõidumeerikut saatjaga ühendavad kaablid peavad olema kaitstud katkematu, plastiga kaetud, roostekaitse ja valtsitud otstega teraskestaga, välja arvatud juhtudel, kui tagatakse samaväärne manipuleerimisvastane kaitse muude vahenditega (näiteks elektrooniline seire signaali krüpteerimise abil), mis suudavad kindlaks teha mis tahes seadme olemasolu, mis ei ole sõidumeeriku korrektseks toimimiseks vajalik ja mille eesmärk on vältida sõidumeeriku täpset toimimist lühise või katkestuse abil või kiirus- ja vahemaa-anduri elektrooniliste andmete muutmise kaudu. Käesoleva määruse tähenduses loetakse ühendust katkematuks, kui see koosneb kinnistest lülitustest.

Eespool nimetatud elektroonilise seire võib asendada elektroonilise kontrolliga, mis tagab, et sõidumeerik oleks suuteline salvestama kiirus- ja vahemaa-anduri signaalist sõltumatult sõiduki mis tahes liikumist.

Käesoleva punkti kohaldamisel kasutatakse M₁- ja N₁-kategooriasse kuuluvate sõidukite puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ⁽¹⁾ II lisa A osa määratlusi. Käesoleva määruse kohaselt sõidumeerikuga varustatud sõidukitele, millele ei saa paigaldada soomustatud kaablit vahemaa- ja kiirusandurite ning sõidumeeriku vahele, paigaldatakse adapter võimalikult vahemaa- ja kiirusandurite lähedale.

Adapter ja sõidumeerik ühendatakse soomustatud kaabliga.

VI. KONTROLL JA ÜLEVAATUS

Liikmesriigid nimetavad asutused, kes teevad kontrolli ja ülevaatus.

1. Uute või remonditud seadmete sertifitseerimine

Iga uus või remonditud seade tuleb tõendada plommiga vastavalt V osa punkti 4 esimese lõigu punktile f selle korrektse töötamise ning näitude ja salvestuste täpsuse osas III osa punkti f alapunktis 1 sätestatud piires.

Sel eesmärgil võivad liikmesriigid sätestada esmataatluse, mis koosneb uue või remonditud seadme vastavuse tõendamise tüübikinnitusega mudelile ja/või käesoleva määruse nõuetele, või delegeerida tõendamisevolitused tootjatele või nende volitatud esindajatele.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

2. Paigaldamine

Seadme paigaldamisel sõidukile peab seade ja kogu paigaldus vastama III osa punkti f alapunktis 2 sätestatud lubatud hälbe nõuetele.

Ülevaatuskatsed korraldab kinnitatud paigaldaja või töökoda omal vastutusel.

3. Korrapärane ülevaatus

a) Sõidukile paigaldatud seadme korrapärane ülevaatus toimub vähemalt iga kahe aasta möödumisel ja selle võib läbi viia koos sõiduki tehnoülevaatusena.

Ülevaatus käigus tuleb eelkõige kontrollida,

- et seade töötab korrektselt,
- et seadmel oleks tüübikinnitusmärk,
- et paigaldustahvel oleks kinnitatud,
- et plommid seadmel ja muudel seadeldise osadel oleksid terved,
- rehvide tegelikku ümbermõõtu.

b) Ülevaatus eesmärgiga tagada vastavus III osa punkti f alapunkti 3 sätetele lubatud hälvete osas viiakse läbi vähemalt iga kuue aasta möödumisel, kuigi iga liikmesriik võib sätestada lühema ajavahemiku oma territooriumil registreeritud sõidukite suhtes. Ülevaatus käigus tuleb asendada paigaldustahvel.

4. Vigade mõõtmine

Vigade mõõtmine paigaldamisel ja kasutamise ajal viiakse läbi järgmistel tingimustel, mida tuleb pidada katsetamise standardtingimusteks:

- normaalses sõidukorras koormata sõiduk;
 - rehvirõhk vastavalt tootja juhisteile;
 - rehvi kulumine seadusega lubatud piires;
 - sõiduki liikumine: sõiduk peab liikuma oma mootori jõul otse ja tasasel pinnal kiirusega 50 ± 5 km/h. Katse võib läbi viia ka kohasel katsestendil, kui selle täpsus on võrreldav.
-

II LISA

TÜÜBIKINNITUSMÄRK JA -TUNNISTUS

I. TÜÜBIKINNITUSMÄRK

1. Tüübiikinnitusemärgi moodustavad:

- a) e-tähte ümbritsev ristkülik, millele järgneb tüübiikinnituse andnud riigi eraldusnumber või -täht vastavalt järgmistele kokkuleppelistele märkidele:

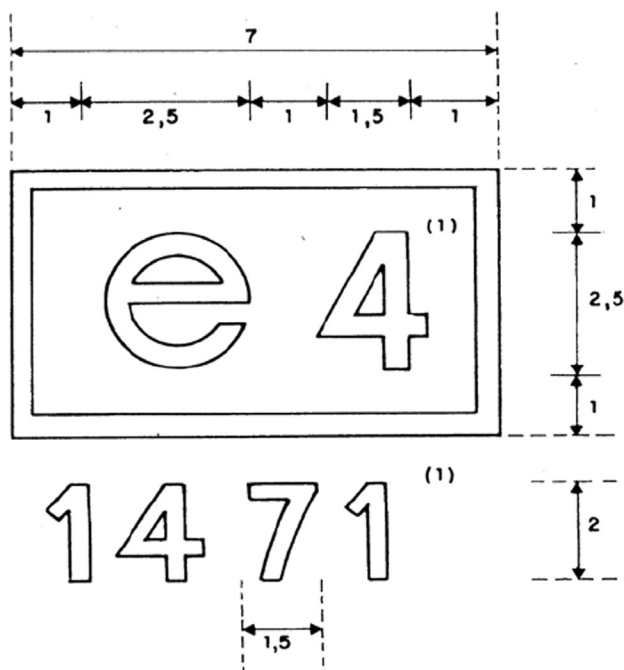
Belgia	6,
Bulgaaria	34,
Tšehhi Vabariik	8,
Taani	18,
Saksamaa	1,
Eesti	29,
Iirimaa	24,
Kreeka	23,
Hispaania	9,
Prantsusmaa	2,
Horvaatia	25,
Itaalia	3,
Küpros	CY,
Läti	32,
Leedu	36,
Luksemburg	13,
Ungari	7,
Malta	MT,
Madalmaad	4,
Austria	12,
Poola	20,
Portugal	21,
Rumeenia	19,
Sloveenia	26,
Slovakkia	27,
Soome	17,
Rootsi	5,
Ühendkuningriik	11,

ja

- b) tüübiikinnitusnumber, mis vastab sõidumeeriku või salvestuslehe või sõidumeerikukaardi tüübinäidisele antud tüübiikinnitustunnistuse numbrile, mis asub mis tahes kohas ristküliku vahetus läheduses.

2. Tüübiikinnitusmärki kantakse iga meeriikukomplekti kirjeldustahvlile ning igale salvestuslehele ja igale sõidumeerikukaardile. See peab olema kustumatu ja alati selgesti loetav.

3. Joonisel kujutatud tüübikinnitusmärgi mõõtmed ⁽¹⁾ on esitatud millimeetrites, kusjuures need on minimaalmõõtmed. Mõõtmetevahelised suhted tuleb säilitada.



⁽¹⁾ Numbrid on esitatud ainult juhendamiseks.

II. ANALOOGSÕIDUMEERIKU TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Tüübikinnituse andnud liikmesriik annab taotluse esitajale tüübikinnitustunnistuse, mille näidis on esitatud allpool. Kui liikmesriik teatab teistele liikmesriikidele väljaantud või asjakohasel juhul tühistatud tüübikinnitustest, kasutab ta selle tunnistuse koopiaid.

TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Pädeva asutuse nimi

Teatamine puudutab (1):

- sõidumeeriku tüübi kinnitamist
- sõidumeeriku tüübikinnituse tühistamist
- salvestuslehe mudeli tüübikinnitust
- salvestuslehe mudeli tüübikinnituse tühistamist

.....

Tüübikinnitusnumber

1. Kaubamärk või kaubanimi
2. Tüübi või mudeli nimi
3. Tootja nimi
4. Tootja aadress
5. Tüübikinnituseks esitamise kuupäev
6. Katsetamise koht
7. Katse(te) kuupäev ja arv
8. Tüübikinnituse kuupäev
9. Tüübikinnituse tühistamise kuupäev
10. Sõidumeeriku tüüp või tüübid, milles salvestuslehte on mõeldud kasutada
11. Koht
12. Kuupäev
13. Lisatud kirjeldavad dokumendid
14. Märkused (sealhulgas plommide asukoht, kui need on olemas)

.....
(Allkiri)

(1) Mittevajalik läbi kriipsutada.

III. DIGITAALSE SÕIDUMEERIKU TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Tüübi kinnituse andnud liikmesriik annab taotluse esitajale tüübi kinnitustunnistuse, mille näidis on esitatud allpool. Kui liikmesriik teatab teistele liikmesriikidele väljaantud või asjakohasel juhul tühistatud tüübi kinnitustest, kasutab ta selle tunnistuse koopiaid.

DIGITAALSETE SÕIDUMEERIKUTE TÜÜBIKINNITUSTUNNISTUS

Pädeva asutuse nimi

Teatamine puudutab ⁽¹⁾:

- tüübi kinnitust tüübi kinnituse tühistamist
- sõidumeeriku mudelit
- sõidumeeriku osa ⁽²⁾
- juhikaarti
- töökojakaarti
- ettevõttele kaarti
- kontrollikaarti

.....
Tüübi kinnitusnumber

1. Tootja mark või kaubamärk
2. Mudeli nimetus
3. Tootja nimi
4. Tootja aadress
5. Tüübi kinnituseks esitamise kuupäev
6. Labor(id)
7. Katseprotokolli kuupäev ja number
8. Tüübi kinnituse kuupäev
9. Tüübi kinnituse tühistamise kuupäev
10. Sõidumeeriku mudel(id), milles osa on mõeldud kasutada
11. Koht
12. Kuupäev
13. Lisatud kirjeldavad dokumendid'
14. Märkused

.....
(Allkiri)

⁽¹⁾ Märgistada vastavad lahtrid ristiga.

⁽²⁾ Täpsustada teatistes käsitletav osa.